

Cinc anys sense peatges a l'AP-7: gratuïta, però no gratis

L'AP-7 té més usuaris, un pitjor manteniment, més sinistralitat, més col·lapses i retencions, i per tant ofereix un pitjor servei per als usuaris

Crec que és raonable que s'estableixi una reflexió col·lectiva sobre la necessitat d'un pagament per ús

Dimarts passat, va fer cinc anys que van desaparèixer els peatges d'una part de l'AP-7 a Catalunya. En finalitzar la concessió privada, i després de dècades pagant per circular per una via d'alta capacitat, el govern central, davant la pressió des de diferents àmbits (ciutadans, plataformes, i partits polítics), i considerant el greuge en relació amb altres indrets de l'Estat, on gaudien de vies semblants sense pagar res els usuaris, va decidir generalitzar l'ús d'aquesta via, alliberant-la de qualsevol pagament.

LAP-7 va passar a ser gratuïta per als usuaris, però el manteniment d'aquesta infraestructura viària no és gratuït, té un cost, i des de llavors va a càrrec dels pressupostos generals de l'Estat (PGE), i es finança amb impostos pagats per tots els ciutadans, independentment que siguin o no usuaris. Perquè tots hem de saber que res és gratis, tampoc tot el que es paga amb fons públics. Tot això va suposar unes conseqüències i costos immediats. En primer lloc, com era d'esperar en ser gratuïta per als usuaris, s'incrementa de forma notable l'ús d'aquesta infraestructura, i això suposa que en molts moments es col·lapsa. En segon lloc, en incrementar-se el seu ús, el desgast i la necessitat de fer més manteniment augmenten de forma important. En tercer lloc, a diferència del que passava abans, quan la concessionària, per no perdre ingressos, feia els manteniments nocturns quan el tràfic és molt més moderat, cosa que implica menys molèsties als usuaris, actualment l'administració estatal concentra majoritàriament els manteniments durant el dia, aspecte que els abarateix, malgrat que encara sol col·lapsar més la via, que en moltes ocasions deixa de ser d'altres prestacions. I, finalment, i a conseqüència de l'anterior, l'AP-7 té més usuaris, un pitjor manteniment, més sinistralitat, més col·lapses i retencions, i per tant ofereix un pitjor servei per als usuaris. Ara bé, per aquests és gratuïta, malgrat que si ara poguessin esco-



llir, un gran part dels usuaris habituals preferirien fer front a un pagament moderat i gaudir d'un millor servei.

Davant d'aquesta situació, cada vegada són més les veus que reclamen algun tipus de pagament, que redueixi la demanda i en què la seva recaptació sigui finalista i vinculada al manteniment de la via. Fins fa cinc anys, els que més utilitzàvem l'AP-7 pagàvem uns peatges, certament exagerats, que servien per fer un manteniment prou correcte, amortitzar la inversió, i generar uns beneficis a la concessionària, i els que no usaven l'autopista no pagaven res. Avui, tots, via PGE, paguem el manteniment d'aquesta via. Potser un exemple ens ajudarà a entendre-ho millor. Jo soc usuari habitual d'aquesta via, amb unes quantes de desenes de milers de quilòmetres a l'any, majoritàriament fets per motius professionals o empresarials, pagava un import elevat a l'any. La meua mare, conductora de 85 anys (llavors, 90 actualment) i per motius obvis ja no usària de l'AP-7, no pagava res. El meu veí, que sol fer uns pocs viatges a l'any, a Barcelona, pagava un import moderat pel seu ús. I finalment, un amic francès, amb un xalet a l'Ametlla de Mar, pagava un import també moderat les tres o quatre vegades que sol venir a l'any. Ara la meua mare, no usària, el meu veí, usuari esporàdic, i jo mateix, usuari habitual, no paguem res directament, però paguem el manteniment (uns quants milions d'euros a l'any) via els nostres impostos des dels pressupostos estatals, i fins i tot les persones sense carnet ni vehicle també paguen. En canvi, l'amic francès, usuari esporàdic també, ja no paga res, ni directament ni indirectament. Crec que és raonable, que s'estableixi una reflexió col·lectiva sobre la necessitat d'un pagament per ús.

I aquí, s'obre un altre debat que cal fer amb serenitat. Hi ha qui encara avui manté la neces-

sitat d'una gratuïtat absoluta i que el manteniment de les vies teòricament d'alta capacitat com l'AP-7 es financin amb impostos pagats per tots. Hi ha altres que opten per un sistema de vinyeta on tothom paga una quantitat idèntica (amb diferents modalitats) independentment de l'ús. En aquest cas, la meua mare no contribuirà al seu finançament, com és raonable, i el meu veí, l'amic francès, i jo mateix pagarem una quantitat semblant malgrat que jo pugui fer un ús que multiplica per 15 o 20 el seu. I finalment, hi ha d'altres que pensem que s'ha d'establir un sistema de pagament de pocs cèntims per quilòmetre d'ús. Avui, amb els mitjans tècnics es pot implementar sense la necessitat d'establir peatges o barreres físiques. Aquest últim sistema es podria modular amb un tractament especial per als usuaris habituals per motius laborals o altres col·lectius. El debat està obert i caldria afrontar-lo, sense excessiu soroll i amb molta racionalitat, equitat, i allunyat dels populismes i partidismes habituals.

Tanmateix, en aquest cas, i donat que el model no es podrà o no es voldrà implantar a tot l'Estat, caldria, amb caràcter previ, que la gestió d'aquesta infraestructura a Catalunya fos traspasada a la Generalitat, i amb els recursos que actualment l'Estat destina al seu manteniment. Caldria també que la recaptació fos íntegrament finalista i es destinés al manteniment i millora de l'AP-7, i per tant que aquesta fos realment una via d'alta capacitat, homologable a altres existents a Europa. I caldria finalment que als trams on actualment no existeix una via alternativa, com és el cas a les Terres de l'Ebre, entre l'Hospitalet de l'Infant i el nord de Castelló de l'A-7, es construís una via ràpida alternativa a l'AP-7 i l'N-340, i aquesta sí gratuïta i finançada pel pressupost estatal com altres indrets de l'Estat.



FERRAN BEL
Economista