

La fi dels peatges a l'AP-2 i l'AP-7 i un apunt sobre l'Euromed

L'entrada al segon decenni del segle XXI serà recordada, sobretot, pel trasbals provocat per la pandèmia de la COVID-19, que ha fet passar a un segon terme notícies que en altres temps haurien ocupat el primer pla de l'actualitat. Em refereixo, d'una banda, a l'extinció del peatge, el 2020 i 2021, a les grans autopistes de Catalunya (AP-2, AP-7 i C-32, C-33 i C-23) i, d'altra banda, a la inauguració del bypass ferroviari de Tarragona a Vandellòs. M'hi referiré breument a partir del mapa 21, que reflecteix la situació d'aquestes grans infraestructures viàries i ferroviàries.

Les autopistes de peatge es començaren a construir els anys seixanta del segle XX, en ple "desarrollismo" franquista. De fet, són un resultat del *Plan de Estabilización del 1959*, inspirat per l'economista Joan Sardà Dexeus i promulgat quan els ministres afins a l'Opus Dei ocuparen el poder en detriment dels franquistes de primera hora. El *Plan* va fer possible l'entrada d'Espanya a l'OCDE, al Fons Monetari Internacional (FMI) i l'accés als crèdits del Banc Mundial. Entre les seves recomanacions hi havia l'aposta pel turisme, materialitzada a través dels *Planes de Desarrollo* dels anys seixanta, que promovien la construcció d'autopistes de connexió amb Europa, finançades amb crèdits garantits i explotades en règim de concessió mitjançant el peatge. El 1969 entraren en funcionament els trams de més trànsit situats a l'entorn de Barcelona (Mataró, Granollers i Martorell), i pocs anys després, a mitjan dels setanta, s'obria al trànsit la part catalana de les actuals AP-2 i AP-7. Dues autopistes d'una gran qualitat tècnica, sobretot pel seu traçat que es resol en una successió continua de corbes de gran radi, que faciliten la conducció i eviten la fatiga visual. No cal dir que es tracta de dues infraestructures que han estat i són vitals per al desenvolupament del

país i la seva connexió amb la resta de la Península, Europa i el nord d'Àfrica.

Fet i fet, el pagament del peatge haurà durat més de cinquanta anys en els trams propers a Barcelona, com a Montgat (C-32), Mollet (C-33) o Martorell (AP-7), els períodes de concessió dels quals s'havien allargat diverses vegades en detriment de l'usuari. La fi del peatge en aquestes vies (400 km a Catalunya), a part d'acabar amb un greuge comparatiu pel que fa a la competitivitat del país, obre diverses incògnites. La primera radica en el cost del manteniment, estimat en 50.000 €/km per any (uns 145 milions d'euros per a l'AP-7), que en principi assumirà l'Estat a través del ministeri corresponent (la Generalitat, en canvi, promou el pagament d'una taxa anual o *vinyeta*). La segona incògnita deriva de la més que probable reorientació del trànsit des de les inacabades vies alternatives (N-II, N-340 i A-7) cap a les autopistes alliberades i les seves conseqüències. I en últim terme, caldria saber si es completaran les vies alternatives en construcció (A2 a les comarques gironines i A7 a les tarragonines).

En relació amb el ferrocarril, cal fer referència a l'obertura de la variant ferroviària Tarragona-Vandellòs, el gener de 2020. L'obra forma part del Corredor Mediterrani i representa una millora substancial pel fet que escurça en mitja hora el trajecte València-Barcelona en Euromed (2:35 h), però obre algunes incògnites. L'Euromed aprofita la via d'alta velocitat des de Barcelona fins l'estació del Camp de Tarragona, però donada la situació perifèrica de l'estació, en relació amb Tarragona i Reus, ambdues ciutats resten al marge de les millores ferroviàries registrades per la resta de capitals catalanes amb l'alta velocitat. No cal dir que aquesta és una de les assignatures pendents de les infraestructures ferroviàries de Catalunya.

Jaume Font Garolera