



Des d'una perspectiva d'equitat social, el més adequat seria que el manteniment de la xarxa viària bàsica s'atribuís als que la fan servir”

Autopistes-autovies: un model insostenible

JUAN MANUEL MANRIQUE

COL·LEGI
D'ENGINYERS
DE CAMINS,
CANALS I PORTS



En aquests moments en què els accidents a la carretera s'incrementen es torna a plantejar l'alternativa del desplaçament del trànsit de camions que utilitza vies no desdoblades o que passa per l'interior de nuclis urbans cap a vies més segures i de més capacitat. Es tracta d'un debat recurrent que no es pot abordar cas per cas. La desviació dels camions de l'N-II a l'AP-7 a Girona, un cas d'èxit, ha estat un moviment forçat i una solució puntual ajustada a unes circumstàncies concretes.

Cal afrontar el problema en conjunt, i per això cal començar identificant correctament els corredors de transport amb la definició de les vies que els integren i l'anàlisi de les seves capacitats actuals per al transport de mercaderies i de persones. Aquesta avaluació permetrà decidir si calen més obres, adequacions o només accions de manteniment. Aquest estudi ha de prescindir de factors com la titularitat de la via i el seu règim d'explotació, i s'ha de concentrar en el seu estat i capacitat, amb la diferenciació de vies amb sentits separats de la marxa amb mitjana física, sense mitjana física o absència de tota separació de sentits de circulació. Només a partir d'aquesta realitat física es po-



Cal buscar l'optimització de les infraestructures viàries actuals

MARTÍ ARTALEJO / ARXIU

drà emprendre un nou model de gestió que permeti optimitzar els actius en infraestructura de transport actuals i plantejar les necessitats futures amb l'objectiu d'homogeneïtzar tota la xarxa d'alta capacitat de l'Estat i determinar els recursos necessaris.

Per això és urgent traslladar a l'opinió pública la conveniència d'assumir el principi del paga-



Els recursos obtinguts s'han de destinar al manteniment de la xarxa, al pagament de compromisos i al sector del transport viari”

ment per ús, tant per part dels camions com per part dels turismes, que permeti aquesta optimització. Aquest pagament ja s'aplica a totes les infraestructures amb l'excepció de les carreteres que no són de peatge. Des d'una perspectiva d'equitat social, el més adequat seria que el manteniment de la xarxa viària bàsica el suportessin els que la utilitzen. I no hi ha millor moment que el començament d'una legislatura per abordar aquesta mena de decisions.

Malgrat que és més complex, ens inclinem pel pagament per quilòmetre recorregut, que pot ser variable en funció del lloc i del dia i l'hora, enfront d'altres opcions com una quantitat fixa o qualsevol altra de ja implantada als països europeus. La tecnologia actual permet aplicar el pagament per quilòmetre amb unes despeses de gestió que s'absor-

beixen amb una petita part dels ingressos generats. És la proposta més justa, ja que homogeneïtza tota la xarxa d'alta capacitat i, a més a més, aporta un gran potencial com a eina de regulació del trànsit via la modificació de les tarifes. Un altre avantatge del pagament per quilòmetre recorregut és que facilita el compliment de la directiva sobre l'eurovinyeta, ja que permet disposar del cost que suposa per a l'usuari, i el sector del transport el podrà repercutir.

Els recursos obtinguts han de tenir, en tot cas, un caràcter finalista i s'han de destinar al manteniment de la xarxa, al pagament de compromisos adquirits i al sector del transport per carretera. En aquest marc que es proposa, les vies que en aquest moment estan concessionades haurien de passar al sistema general i rebre la compensació necessària que eviti el perjudici dels titulars.

En principi, els dos grans reptes per a una eventual implantació del pagament per ús en tota la xarxa bàsica de l'Estat podrien ser: l'acceptació de la ciutadania i del sector del transport, d'una banda, i l'actuació conjunta de totes les administracions titulars de les vies, de l'altra. La primera objecció se salvaria amb un exercici d'informació clara i precisa del sistema i la difusió de la realitat; excepte les carreteres, a la resta de les infraestructures es paga per ús. Quant a la coordinació de les administracions, es tracta d'un repte inevitable si es vol aspirar a millorar el rendiment dels recursos públics.

La societat ha d'exigir als seus polítics l'esforç de consensuar un marc comú que permeti optimitzar les infraestructures viàries que hi ha, que millori el confort de la carretera i que redueixi la sinistralitat.

La demarcació de Catalunya del Col·legi d'Enginyers de Camins assumeix el compromís d'impulsar aquest plantejament i de col·laborar amb les administracions en les etapes d'estudi i, si calgués, d'implantació del sistema.