



## La Cambra de Barcelona fa una crida per definir de manera urgent un model per al sistema de transports català que solucioni els problemes estructurals que arrossega

- L'absència d'una oferta ferroviària insuficient i de l'element de gestió del trànsit que representava el peatge ha desequilibrat encara més el sistema de transports, especialment al llarg del Corredor Mediterrani.
- Les mesures anunciades per les administracions central i catalana per l'AP-7 respondran només de manera parcial i de forma molt tardana a una situació que s'ha degradat per manca d'anticipació.
- Cal una definició urgent del model de gestió de les vies d'alta capacitat, consensuat entre les administracions catalana i estatal, per definir i implantar un nou model de tarifació i exigir els projectes pendents a executar.

**Barcelona, 22 de juny de 2022.-** Arran dels problemes de circulació sorgits últimament a la xarxa viària de Catalunya, la Cambra de Comerç de Barcelona fa una crida a l'administració per anar més enllà de les mesures que s'estan prenent actualment i enceti **de manera urgent i valenta** la definició d'un model que posi solució als **problemes estructurals que arrossega el sistema de transports**.

Després de l'aixecament dels peatges de l'AP-7, la tardor de l'any passat, aquesta via ha esdevingut un **veritable coll d'ampolla amb reiterats episodis de congestió i augment de l'accidentalitat**. Segons les dades de la Generalitat de Catalunya, s'ha produït un increment del 40% del trànsit i ara per ara l'AP-7 concentra el 20% de les víctimes mortals de tota la xarxa viària catalana.

Les administracions estan començant a reaccionar només ara, proposant actuacions a diferents nivells. Per una banda, trobem actuacions a curt termini, dins l'àmbit de la gestió operativa del dia a dia, per mitigar els efectes de l'increment sobtat del trànsit (accidentalitat, congestió): **l'obertura de carrils addicionals, reducció de la velocitat màxima a 110 km/h** (i a 100 km/h en els trams més problemàtics, especialment tram central de l'autopista i B-30), **restriccions de circulació als camions** (per Sant Joan, tots els caps de setmana de juliol i dates "d'especial intensitat de la mobilitat") i **habilitació de grues** per la retirada de vehicles accidentats. Per altra banda, hi ha també actuacions a mitjà termini, dins l'àmbit de la infraestructura, relacionades amb l'ampliació de capacitat i la connectivitat: **tercer carril** de Vila-seca a Amposta, **quart carril** entre Vendrell i Papiol, nous accessos.

**Resulta sorprenent que s'hagi esperat fins a l'extrem actual de congestió i accidentalitat per procedir a definir actuacions**, especialment aquelles de caràcter operatiu que demandaven actuacions urgents des de fa temps. **Els efectes de l'aixecament dels peatges eren perfectament previsibles** i s'hauria d'haver definit de manera anticipada un pla adequat per gestionar-ne el trànsit.

Tanmateix, cal tenir molt present que **les mesures de mitigació proposades no representen la solució definitiva**. Ens trobem davant d'un problema estructural del sistema de transports que requereix una reflexió i definició de model, que des de la Cambra de Barcelona, radica en 3 components



bàsics: l'oferta ferroviària alternativa, l'execució de les inversions pendents en infraestructures viàries i un model de gestió del trànsit de les vies d'alta capacitat, inclosa la tarifació per ús.

### Les inversions pendents en la infraestructura viària

El **Corredor Mediterrani viari** porta des de fa diverses dècades amb projectes de desdoblaments previstos en les planificacions vigents però molt endarrerits. Més concretament, es tracta dels **desdoblaments de l'N-II i la N-340** i al llarg de tot el seu recorregut, i l'**execució de la B-40 en el tram central del corredor** (Vilafranca-Abrera-Granollers).

- El projecte original **de desdoblament de l'N-II entre Maçanet i la frontera francesa** té trams encara per executar, com el Medinyà-Fornells de la Selva i l'Orriols-frontera francesa, i l'enllaç de Vidreres. La inversió associada s'estima en uns **350 MEUR**.
- L'Autovia **B-40** porta ja un retard acumulat de més de 35 anys des de la seva inclusió en el Pla de carreteres de Catalunya (1985), i més de cinquanta anys des de la primera proposta que va aparèixer en el Pla director de l'àrea metropolitana de Barcelona (1968).

El **tram Abrera-Terrassa de la B-40**, l'únic en execució actualment, té encara el subtram Olesa de Montserrat-Viladecavalls pendent de finalització, tot i que les obres van ser adjudicades l'any 2007. La crisi financera del 2008 i dos projectes modificats han anat endarrerint l'obra, que té en l'actualitat data prevista de finalització per al 2023. La inversió que resta per aquest tram és d'uns **36,5 MEUR**.

Pel que fa a la **continuació de l'eix cap a Terrassa, Sabadell i Granollers**, aquesta es troba en fase d'estudi informatiu però amb perspectives d'eventual execució diferents segons el tram (oposició local al tram Sabadell-Granollers). La inversió total associada s'estima en uns **320 MEUR**.

- El **desdoblament de l'N-340** encara pendent al llarg dels trams Abrera-Vilafranca-Altafulla i Vandellós-límit amb València és objecte de forta oposició local. A més a més, el tram Abrera-Vilafranca ha passat a quedar oficialment descartada pel Ministeri en favor del quart carril de l'AP-7 entre Vendrell i Papiol (actuació que va anunciar el passat mes d'abril). Pel que fa als dos trams Vilafranca-Altafulla i Vandellós-límit amb València, aquests requeririen una inversió total de **700 MEUR**.

En definitiva, **estem parlant de més de 1.400 MEUR que s'haurien d'invertir** per tal de complir amb la planificació vigent per al Corredor Mediterrani viari.

### La tarifació per ús, una peça clau per gestionar el sistema de transports

Les administracions catalana i estatal han d'assolir de manera urgent un consens sobre la gestió de les vies d'alta capacitat que estableixi un escenari clar a partir del qual organitzar la mobilitat. Aquest pas és necessari per poder exigir aquelles inversions pendents a la xarxa com les citades anteriorment, i addicionalment, per definir i implementar un model de tarifació per a aquestes vies.

Pel que fa al model de tarifació, és important que a Catalunya s'apliqui de manera uniforme per no generar desequilibris. Mentre no es defineixi el **model de tarifació per ús a aplicar en tota la xarxa d'altres prestacions catalana i estatal**, el nostre sistema de transports romandrà descompensat, atès que **la gratuïtat continuarà estimulant els viatgers a utilitzar les antigues autopistes**.



Cambra de Comerç  
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org  
premsa@cambrabcn.cat

Un nou sistema de tarifació per ús en la xarxa viària d'alta capacitat és imprescindible per dues raons: per la seva **funcionalitat intrínseca com a instrument de gestió del trànsit** i per la **font d'ingressos que representaria** per al conjunt del sistema de transports.

Entre els mesos de setembre i novembre de l'any 2020, la Cambra de Comerç de Barcelona va emetre posicionament públic sobre el model de pagament per ús que caldria aplicar, com a via de finançament i gestió, que es podria resumir en els següents punts:

- **Model únic per a tot l'Estat** (i totes les vies d'altres prestacions del territori català).
- **El pagament per ús s'ha d'aplicar a tots els vehicles que fan servir la xarxa**, i s'ha de fonamentar en la distància recorreguda i amb tarifa variable en funció del tipus de vehicle i de les seves emissions contaminants.
- **La tarifació ha de tenir caràcter finalista**, prioritzant la utilització dels recursos generats en el manteniment, comprenent la millora i la digitalització, de les vies d'altres prestacions existents.
- **La recaptació ha de ser descentralitzada**, motiu pel qual serà necessari el traspàs de les carreteres de titularitat estatal al Govern català, seguint l'exemple del País Basc.

Durant l'any 2021, l'Administració General de l'Estat va expressar el seu compromís per l'establiment d'un nou model de tarifació per ús en la xarxa d'altres prestacions. Tanmateix, ara com ara aquest model continua sense horitzó temporal clar, ni tan sols per la presentació d'una proposta.

**L'absència d'una idea clara sobre quin sistema s'aplicaria i quan començaria a aplicar-se** deixa a les mateixes administracions sense cap base sòlida sobre la qual organitzar la mobilitat ni planificar actuacions amb una visió de sistema de transports integral. Mentrestant, **els viatgers continuaran pagant un altre peatge: el de la congestió i l'accidentalitat.**