

La Cambra reivindica la implantació del pagament per ús a la xarxa viària de l'Estat

- La corporació alerta que sense un model estable de finançament, el deteriorament de la xarxa continuarà augmentant, amb impactes negatius sobre la competitivitat, la seguretat i la mobilitat de persones i mercaderies.
- La col·laboració entre les diferents administracions, així com entre el sector públic i el sector privat, és clau per gestionar de manera ordenada la transició cap al nou model i evitar desequilibris territorials.

Barcelona, 17 de febrer de 2026.- La Cambra de Comerç de Barcelona reivindica la necessitat d'implantar un **sistema de pagament per ús a la xarxa viària d'altres prestacions**, d'acord amb els principis establerts per les directives europees de "qui usa paga" i "qui contamina paga", per garantir el correcte manteniment i millora de les carreteres. Aquest model de tarificació hauria de ser **únic i equitatiu per a tot l'Estat** i destinat exclusivament a la **millora i digitalització de les vies**.

La Cambra recorda que l'aixecament dels peatges a les autopistes catalanes l'any 2021, amb la finalització de les concessions de l'AP-7, l'AP-2, la C-32 nord i la C-33, ha provocat un fort increment del trànsit. Un cas destacable és el de **l'AP-7, que ja opera al límit de la seva capacitat** i en només cinc anys en alguns trams ha incrementat **un 37% el trànsit de vehicles lleugers** i un **55% el de vehicles pesants**. Això s'ha traduït en més congestió, sinistralitat i desgast en la infraestructura.

A aquesta situació cal afegir també un **dèficit creixent d'inversió en conservació viària**. En concret, segons l'Associació Espanyola de la Carretera (AEC), el dèficit d'inversió en conservació de carreteres ha passat de 9.453 milions d'euros l'any 2022 a 13.491 MEUR en l'actualitat, i la inversió efectiva en manteniment per part de les administracions (central, autonòmiques i locals) és d'uns 2.000 MEUR anuals. Les dades del sector assenyalen que **més de la meitat de les carreteres de l'Estat i de Catalunya presenten un deteriorament greu o molt greu**, mentre que la inversió anual efectiva en manteniment és clarament insuficient per revertir aquesta situació.

Un nou model de gestió unificat i sostenible econòmicament a llarg termini

La Cambra de Comerç de Barcelona alerta que, **sense un model estable de finançament, el deteriorament de la xarxa viària continuarà augmentant**, amb impactes negatius sobre la competitivitat, la seguretat i la mobilitat de persones i mercaderies. En aquest sentit, la corporació considera imprescindible reprendre el debat sobre el finançament i la gestió de la xarxa viària i recuperar el **projecte de definició d'un model de tarificació per ús**.

Cal recordar que **l'any 2021 l'Estat va adquirir amb la UE el compromís d'establir un mecanisme de pagament per ús a les carreteres estatals**, amb implantació el 2024. Un projecte

que, no obstant, va ser frenat i retirat dos anys més tard, amb l'acord de Brussel·les, sobre la base de la incorporació de noves mesures per part del Govern de l'Estat de cara a complir els objectius mediambientals del Pla de Recuperació, concretament la promoció del transport ferroviari.

En paral·lel, la Generalitat de Catalunya va treballar en la seva pròpia fórmula abans de la pandèmia amb una proposta de vinyeta o **tarifa plana** per tota la xarxa (independentment de la seva titularitat) que pagarien tots els usuaris (tant turismes com camions), que suposaria de l'ordre de **1.000 milions d'euros anuals d'ingressos**. Aquesta proposta va acabar també al calaix per l'absència d'un model clar i definitiu a escala estatal.

La base del nou sistema, **en línia amb el que ha defensat la Cambra des del 2020**, hauria de ser el pagament per ús, tal com emana de les directives europees. La situació preexistent d'elevat deute públic i de dèficit d'inversió en el manteniment i millora de la xarxa fa necessària la introducció del pagament per ús com a **garantia del manteniment d'una xarxa de carreteres en bon estat de conservació i seguretat**.

Qualsevol nou esquema de tarifació **s'hauria d'aplicar a tota la xarxa viària d'altres prestacions i vies alternatives**, independentment de la seva titularitat, per a tot l'Estat. També hauria de facilitar la gestió de la mobilitat en el seu conjunt i **aplicar-se tant per als vehicles pesants com lleugers**, amb una tarifa variable en funció del vehicle i de les seves emissions contaminants.

En paral·lel, cal planificar i executar el **traspàs de totes les carreteres titularitat de l'administració de l'Estat a Catalunya a la Generalitat**, seguint l'exemple de territoris com el País Basc. Això facilitaria una gestió integral de la xarxa des de tots els punts de vista, mantenint les inversions necessàries per a la millora de la xarxa viària sota la responsabilitat del Govern de l'Estat.

Com a horitzó final, **es considera el pagament per ús per distància recorreguda com el model més eficient**, i només es valoraria l'opció d'una tarifa plana o vinyeta com a **solució transitòria** amb una data de caducitat acordada, que en tot cas s'haurà d'aplicar per a tot l'Estat i a tota la xarxa viària d'altres prestacions i vies alternatives, independentment de la seva titularitat.

La Cambra subratlla la necessitat d'un **marc de col·laboració entre les diferents administracions i entre el sector públic i el privat**, que permeti gestionar de manera ordenada la transició cap al nou model i evitar desequilibris territorials. En aquest sentit, defensa una **visió compartida entre l'Estat i la Generalitat** que garanteixi la coherència entre la xarxa viària espanyola i la catalana.