Més conductors trien la N-II per no pagar a l´autopista

Circular a l'AP-7 entre La Jonquera i Hostalric costarà 9,58 euros a partir de l'1 de setembre

Més conductors trien la N-II per no pagar a l´autopista

GIRONA | JOËLLE PHILIPPE

Un 14% més que a principis d'any: és l'increment del peatge que hauran de pagar els usuaris que volen circular per l'AP-7 a partir de l'1 de setembre. Cada vegada més vehicles circulen per la N-II per evitar pagar els peatges i és que des de gener del 2012 fins al setembre, només hi ha hagut pujades de preu a l'autopista. Això fa que més gent opti per emprar la N-II malgrat la caravana, els perills i els accidents.

I és que la N-II és el principal eix de comunicació gratuït amb Europa pel Pirineu català i una "carretera amb infraestructura secundària fent funcions d'una de primària", en paraules del responsable tècnic de la Fundació RACC, Lluís Puerto. Al Govern, però, sembla que no tenen pressa. Amb les obres de desdoblament de la N-II aturades des de fa anys, la ministra de Foment, Ana Pastor, té els ulls en direcció a Galícia, on està negociant una reducció del peatge entre Vigo i Pontevedra, que té una situació similar a la que tenen els gironins amb l'AP-7 i la N-II, tal com informava ahir Diari de Girona.

Els usuaris es queixen de l'augment de camions i el mateix RACC afirma que els vehicles pesants són entre el 20 i el 25% del total del trànsit a la zona de Figueres. Efectivament, segons dades del Ministeri de Foment, en aquest mateix tram, el tant per cent de vehicles pesants ha augmentat. Les últimes dades, del 2010, indiquen que són el 23,6% de la intensitat mitjana diària del trànsit. "Entre el gasoil i pagar l'autopista, no es pot viure", exclama Mario Giménez, un camioner que explica que no li sortiria a compte viatjar per l'AP-7.
De fet, cada vegada que hi ha una petita avaria, el carril únic per cada sentit queda bloquejat i després d'un accident el 10 de febrer entre una furgoneta i un camió que va deixar cinc morts, l'alcalde de Figueres, Santi Vila, va anomenar aquell tram el "corredor de la mort". Retencions i accidents són el pa de cada dia de la carretera, que acumula el 30% dels accidents mortals de la província de Girona en els últims dotze mesos.

Mentrestant, les obres de desdoblament del segon tram Caldes de Malavella-Sils estan aturades des del el juny del 2009, i encara va per llarg. Fins ara, només vuit quilòmetres, de Fornells de la Selva fins a Caldes de Malavella, han estat desdoblats. El desembre passat, Foment havia aprovat provisionalment l'adjudicació de les obres a l'empresa Acciona per 26,8 milions d'euros però després de les eleccions, Rajoy va demanar que s'aturessin totes les licitacions pendents perquè volia presentar el seu propi pressupost.
Finalment a l'abril, dels pressupostos de l'Estat, el Ministeri de Foment va destinar 15,9 milions al tram de Caldes a Sils (de 6,7 km), 1,3 milions de Sils a Maçanet de la Selva i la ridícula xifra de 50.000 euros per a l'últim tram de la demarcació entre Maçanet i Tordera. De Girona cap amunt, ni un euro. Sembla que el Govern central no té pressa, tot i que la ministra va assegurar que treballava per solucionar els problemes de "Galícia, Catalunya i tot Espanya" al·ludint a la mala comunicació de certes zones on l'única alternativa és l'autopista de pagament.

Peatges un 14% més cars

"Trobo que és massa el que està passant últimament, és molt excessiu", es queixa Quim Bonet, de Caldes de Malavella, que acostuma a agafar l'AP-7 quan va a Barcelona. Des de principis de 2012 fins ara, el preu del

peatge s'ha encarit d'un 10,7%: 3,2% a principis d'any per l'increment anual de tarifes de l'Administració Central i encara 7,5% més el 29 de juliol per la derogació del Reial Decret 6/99 que fins ara concretava un retorn del 7% dels beneficis a les empreses concessionàries i que l'Estat ha decidit deixar de pagar. Falta afegir el 3% més de l'IVA, que entrarà en vigor a partir de l'1 de setembre. En total, un augment del 13,7% que hauran d'assumir els usuaris que decideixin agafar l'AP-7.

Així, des del 29 de juliol, el cost dels 80 km de la Jonquera a Hostalric és de 9,40 i de la frontera a Girona Nord, de 5,90 . L'1 de setembre, augmentarà respectivament de 0,18 i de 0,17 . Això representava fins ara uns 10 cèntims per quilòmetre i amb la pujada de l'IVA, 11 cèntims. Aquest preu és encara més elevat per als vehicles pesants, per als quals està entre 15 i 20 depenent del tipus de vehicle en el tram de la frontera fins a Hostalric. No és estrany, doncs, que cada vegada més camioners, i encara més els que són autònoms, triïn la via alternativa, malgrat les retencions. "És que ni que es reduïssin els peatges, passaríem per l'AP-7. No volem pagar", explica Margarida Ruiz, que viatja sovint a Girona des de Caldes d'Estrac per la N-II.

Vies paral·leles

Una via alternativa que té els seus problemes i polèmiques... La N-II des de la frontera fins a l'alçada de Tordera circula gairebé en paral·lel a l'AP-7. Alguns qüestionen la necessitat de desdoblar una carretera que té el traçat al costat d'una autopista amb tres carrils per cada sentit i fins i tot quatre a l'alçada de Girona. El mateix conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, va dir que calia "reflexionar sobre la construcció de vies desdoblades al costat d'autopistes de peatge, per tal d'evitar duplicacions innecessàries".

Duplicacions innecessàries o no, hi ha una diferència molt gran entre pagar quasi deu euros per poder circular amb seguretat per una via ràpida (en un any, només hi ha hagut dos morts a totes les vies ràpides de Girona, el 4,7% dels accidents mortals totals) i circular gratuïtament però amb inseguretat i caravana per la N-II.

Per altra banda, la Taula d'Enginyeria de Girona (TEG) va reclamar el maig passat que es desdoblés d'una vegada la nacional perquè a part de l'estalvi econòmic, la vida dels conductors estava per damunt de qualsevol altre factor. L'altra idea era reduir el preu o obtenir la gratuïtat de l'AP-7, una "fita difícil", segons la TEG, sobretot després de la inversió de 350 milions d'euros que Abertis ha fet en ampliar l'AP-7 a tres carrils i a quatre a l'alçada de Girona.

Aquesta ampliació també aixeca queixes. Giménez, camioner, explicava el traçat de les sortides de l'autopista. "Per què vols tantes sortides de l'AP-7? Tampoc viu tanta gent a Girona!"

Cadascú escombra cap a casa

Al Ministeri, però, estan mirant a qualsevol lloc menys a Catalunya. La ministra de Foment, Ana Pastor, escombra cap a casa.
L'AP-9 que va entre Vigo i Pontevedra és una de les més cares de l'Estat a causa del pont de Rande sobre la ria que separa les dues ciutats. Per 18 km, el peatge costa 3,40 , uns 22 cèntims el quilòmetre. En aquesta cas, la ministra sí va defensar a l'abril la construcció de l'autovia paral·lela a l'autopista. "Jo visc a Pontevedra, i per anar a Vigo o hi vaig nedant o pagant". Pastor va exagerar força, perquè una nacional fa la volta de la ria (cal conduir el doble de temps) i també hi ha l'opció de passar el pont de Rande (un trajecte gratuït), sortir de l'autopista i anar per la paral·lela N-554, la mateixa carretera que la ministra volia ampliar.

Sigui perquè els ajustos i retallades no ho permeten, sigui perquè hi ha altres prioritats, Ana Pastor no ha pogut complir el seu "desig". Tot i això, Foment té una nova proposta: està negociant una rebaixa del peatge Vigo-Pontevedra del 50% per als usuaris habituals i només en els dies feiners.

Aquesta proposta, la rebaixa dels peatges, almenys de moment no sembla aplicable a Catalunya. Aquí només pagant tenim una via ràpida segura i, tot i que costa menys per quilòmetre, l'AP-7 té un recorregut més llarg. El desdoblament de la N-II és a més, una promesa electoral del PP gironí per a la campanya del novembre passat. El llavors candidat Enric Millo va assegurar que "és una estructura molt necessària". Unes obres que el PP va començar col·locant la primera pedra el març del 2004 (un mes abans de les eleccions i en una acció titllada d'electoralista des de diversos sectors) i que vuit anys i només vuit quilòmetres desdoblats més tard, i passats set mesos des que els populars tornessin a guanyar les eleccions, els resultats són l'assignació d'uns quants milions per al desdoblament d'un tram (el segon!) de 6,7 km.

Però tant si és PP com si és PSOE, la N-II és "promesa electoral". També el 2004 , la candidata al PSC per Girona, Montse Palma, va prometre una injecció pressupostària i el 2006, Joaquim Nadal, aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va afirmar que "aquella vella cançó de tenim la N-II pendent, d'aquí a dos anys ja serà impossible" i un altre llarg etcètera de declaracions de consellers i ministres que no han estat més que fum.

"Potser és que no interessa que es desdobli", comentava fa ben pocs dies un usuari de la carretera. Decididament són unes obres que van començar amb mal peu i que semblen eternitzar-se. I mentrestant, continuen els accidents i les cues a la N-II.

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/comarques/2012/08/20/mes-conductors-trien-n-ii-no-pagar-lautopista/577724.html?utm_source=rss