

La liberalització de les autopistes acaba amb dècades de cues als peatges

Moviments veïnals n'han reclamat durant anys la gratuïtat



Cues a l'AP-7 | ACN

El gruix dels peatges a Catalunya desapareixerà en pocs dies després de dècades de barreres i cues per agafar tiquets i pagar. **Moviments veïnals** arreu del país han reclamat durant anys la gratuïtat de l'autopista, que ara arribarà pel final de les concessions. **Abertis** marxarà amb tot el que ha cobrat en aquests anys i un mínim d'uns 1.291 milions d'euros d'una **indemnització pactada** amb el PP per les obres als trams gironins i tarragonins de l'AP-7. A més, reclama 2.816 milions d'indemnització per la disminució del trànsit durant la pandèmia.

Els moviments veïnals preparen **concentracions i festes** per la nit del 31, coincidint amb la fi d'uns peatges de l'AP-7, l'AP-2, i parts de la C-32 i la C-33, que ja fa anys que molts no volien pagar. Les mobilitzacions es preveuen la nit de dimarts a dimecres en diversos municipis, com Vilassar de Mar o Sant Julià de Ramis. També hi ha prevista una marxa lenta de sud a nord del país. Algunes organitzacions ja pensen en reorientar la lluita per evitar que es torni a imposar algun tipus de pagament per l'ús de les vies, com plantegen tant el govern català com l'espanyol.

D'experiència, no en falta. I **al sud** del país, quan s'acosta la major liberalització fins a la data, recorden que ells ja van deixar de pagar l'1 de gener del 2020.

Una barrera de record

Tot estava preparat perquè amb l'arribada de l'1 de gener de 2020 al **tram de l'autopista AP-7 de Vila-seca** cap al sud s'aixequessin les barreres dels peatges cop extingida la concessió. També el moviment veïnal de les **Terres de l'Ebre** per la gratuïtat de la via ràpida tenia a punt les celebracions, després d'haver tallat durant 240 cops la carretera N-340 reclamant l'alliberament. "Sabíem que unes hores abans ja s'aixecarien", recorda el **portaveu Llorenç Navarro**.

Efectivament, el govern espanyol va anunciar que s'avançava unes hores la mesura i va ser així com al vespre del dia 31 de desembre, els activistes ja omplien els mateixos peatges d'Amposta, l'Aldea o l'Ampolla per celebrar l'alliberament. Davant de les càmeres de televisió, Navarro no va dubtar a emportar-se cap a casa una de les **barreres** que, fins aquell moment, havien obligat els conductors a aturar-se i pagar. Encara la conserva com un tresor. "Volem una cosa tant important per a nosaltres com endur-nos una barrera nostra, que l'hem pagat", remarca.

Per a l'activista, aquest element simbolitza la "frenada per a un territori" que necessita vies ràpides i accessos a les grans ciutats. "La llibertat de mobilitat: una barrera era com posar-nos dins de la presó", reflexiona, exhibint la tanca en el mateix punt on fins fa poc s'aixecava el peatge de l'Aldea. Recorda el cost econòmic que han suposat els peatges per a l'economia de molts veïns i veïnes de les Terres de l'Ebre i, sobretot, els centenars d'accidents mortals en una **carretera N-340 saturada de trànsit**, especialment pesant. "Intentaran que no se'ls prengui cap altra barrera, però ja se les poden guardar. Però nosaltres tenim la primera de Catalunya retirada i ho vam fer nosaltres. No ens la van donar, ens la vam endur. La tenim orgullosos des del moviment veïnal", subratlla, tot reivindicant la continuïtat de la lluita per evitar noves formes de pagament per circular per aquestes vies i sense estalviar crítiques als partits polítics pel seu posicionament al respecte.

Un veí d'Anglès, pioner de 'No vull pagar'

El 29 de març de 2012 un veí d'Anglès (Selva) va iniciar una **acció reivindicativa** contra el pagament dels peatges. Josep Casadellà va enregistrar com es negava a pagar en un peatge i va penjar-ho a Youtube. Casadellà assegurava en el vídeo penjat a les xarxes que era una "discriminació" que a Catalunya es pagués per utilitzar les autopistes mentre en altres punts de l'Estat era gratuït. Minuts després passava amb el semàfor en vermell mentre l'operari aixecava la barrera.

Aquesta acció es va viralitzar i ràpidament es van estendre els casos de persones que es negaven a pagar els peatges de les autopistes catalanes. Arran d'aquest conjunt de protestes, es va crear la **plataforma ciutadana 'No vull pagar'**. Aquesta plataforma va derivar en una acció multitudinària l'1 de maig de 2012 a diferents peatges de l'AP-7 d'arreu de Catalunya. L'èxit de convocatòria va provocar que en alguns punts, com ara Martorell i Girona Sud, els operaris aixequessin les barreres per evitar el col·lapse.

Abertis va xifrar en **2.500 conductors els participants** en aquesta acció. Les mobilitzacions es van repetir en diverses ocasions al llarg del 2012. A més, diversos conductors a títol individual també es negaven a pagar de forma puntual en circular per l'autopista. En tots aquests casos, els treballadors de les autopistes s'anotaven el número de la matrícula per demanar l'import per la via administrativa, a més de denunciar l'impagament als Mossos d'Esquadra.

Una lluita històrica

Molt abans de campanyes històriques com el #NoVullPagar, la lluita per la gratuïtat dels peatges va tenir ja un destacat focus de conflicte a **Alella (el Maresme)**, on els veïns van estar reclamant durant gairebé un lustre l'aixecament de la barrera de la C-32 per als residents. Després de desenes de mobilitzacions al peatge, la gratuïtat per als veïns d'Alella, **Masnou i Teià** va arribar el febrer del 2017. Era, però, una gratuïtat amb condicions, ja que s'exigia una mínima recurrència i

s'aplicava només de dilluns a divendres. La resolució del llavors Departament de Política Territorial i Obres Públiques, comandat per **Joaquim Nadal**, incloïa també la gratuïtat del peatge de Mollet (C-33).

En aquest cas, però, la gratuïtat s'aplicava des del primer viatge en tots els desplaçaments de dilluns a dissabte. L'alegria als veïns del Baix Maresme i als conductors de la C-33 va durar tot just cinc anys. El 2012 la Generalitat va implantar un nou sistema de bonificacions als peatges de tot Catalunya que eliminava la gratuïtat en aquestes dues vies. En el mateix paquet que Mollet del Vallès i Alella hi havia també el peatge de Les Fonts, a la C-16, que passava a ser gratuït tots els dies i amb independència del nombre de viatges. Com en els altres casos, la mesura implantada el 2007 va decaure només cinc anys després. Ara a la C-16 el pagament al peatge de Les Fonts continua sent imprescindible per circular-hi ja que la concessió d'aquesta via no s'esgota fins l'any 2039. La bonificació per recurrència per als usuaris habituals és ara del 30%.

Petites fites: el RondaGi, un teletac gratuït a Girona

L'empresa filial d'Abertis, encarregada de la gestió de l'AP-7, va estrenar el 2017 un **nou dispositiu** en el tram gratuït d'autopista a Girona: un sistema similar al teletac que permet als usuaris circular pels cinc peatges gratuïts que hi ha a la zona metropolitana de Girona sense la necessitat de recollir un tiquet. Els peatges de Fornells de la Selva (Gironès), Girona Sud, Girona Oest, Girona Nord i Vilademuls (Pla de l'Estany) són gratuïts perquè constitueixen una ronda a la zona metropolitana de Girona que complementa la variant de la **N-II**.

El març de 2017 es va començar a repartir aquest dispositiu, que es distribuïa de forma gratuïta entre els conductors, que havien d'anar-lo a buscar als ajuntaments gironins i als peatges de Girona Nord i Girona Sud. El RondaGi és una adhesiu que s'enganxa al vidre davanter dels vehicles.

Quan els turismes circulen per les entrades indicades amb el símbol de RondaGi, s'aixequen les barreres sense necessitat de recollir el tiquet o introduir-lo. Des de l'empresa Autopistes van afirmar que aquesta eina estava pensada per reduir les cues que hi havia als peatges de conductors que utilitzaven els trams d'autopista gratuïts de forma habitual. Durant les primeres setmanes es van repartir 200.000 adhesius de RondaGi. Aquesta iniciativa no s'ha replicat en cap altre punt de la xarxa viària de pagament.