

DEBAT SOBRE LA MOBILITAT AL MARESME

El Maresme pacta una reducció de peatges a la C-32, però només al sud de la comarca

La proposta inclou rebaxes del 25% per a un mínim de setze viatges al mes només a les barreres de Vilassar de Dalt

TERESA MÁRQUEZ / Mataró
● El govern del Consell Comarcal del Maresme –PSC, CiU i ERC– va presentar ahir el que hauria de ser l'última i única proposta consensuada amb la Generalitat per a la

reducció del peatge a l'autopista C-32 per als conductors de la zona. En el document es planteja una primera rebaxa a aplicar en el segon semestre d'aquest any que representaria fins a un 65% d'estalvi als conduc-

tors. En concret, significa un 25% menys de peatge per als conductors que facin un mínim de setze viatges al mes en dies laborables, un 20% menys per a vehicles amb una alta ocupació i un 20% menys per a

cotxes que contaminin poc. La rebaxa aniria augmentant en els propers anys, però de moment només es faria efectiva al peatge de Vilassar de Dalt, oblidant el d'Arenys de Mar i el de Santa Susanna.

Ni el 20% d'estalvi en els vehicles que fessin un mínim de setze viatges al mes en dies laborables per la C-32 plantejat en el primer moment pel Departament de Política Territorial, ni el màxim del 60% proposat per CiU fa només dos dies. Ahir, en un acte d'unitat política, el govern del Consell Comarcal del Maresme va fer pública la proposta que ha consensuat amb la Generalitat per aplicar aquest any les primeres rebaxes a l'autopista. Es tracta d'un 25% menys de peatge per a aquells conductors amb una recurrència no inferior als setze viatges mensuals en dies feiners. En els altres dos criteris d'estalvi es mantenen els percentatges de reducció: un 20% menys per a vehicles amb tres o més ocupants i un 20% menys per a cotxes que contaminin poc. En total, a partir del segon semestre d'aquest any un maresmenc es pot estalviar fins a un 65% del peatge de l'autopista sempre que compleixi les tres condicions.

Tot i això, la rebaxa àmpliament discutida només tindrà efecte en les barreres que la via ràpida té a Vilassar de Dalt. Al peatge d'Arenys de Mar i al de Santa Susanna no hi haurà els descomptes im-



El peatge troncal de la C-32 a Vilassar de Dalt. / QUIM PUIG

mediats, fet que ja s'ha començat a interpretar en alguns municipis del nord del Maresme com un greuge comparatiu.

Més rebaxa en un futur

La proposta també avança que la reducció del peatge de Vilassar de Dalt s'incrementarà en els propers dos anys fins a arribar al màxim del 85% –25% per un mínim de 16 viatges i s'arriba a un 35% si són un mínim de 24 viatges mensuals, 25% per a vehicles amb ocupació alta i 25% per a cotxes poc contaminants–. Aquestes rebaxes es poden començar a apli-

car quan s'aprovi definitivament l'estudi informatiu de la ronda del Baix Maresme, la nova via que ha de substituir la carretera N-II. Igualment, quan es comencin a executar les obres de la nova carretera i fins a la seva finalització, les bonificacions per recurrència o nombre de viatges arribaran al 50% tant del peatge troncal com del lateral de Vilassar de Dalt. A més, durant les obres «s'aplicarà la gratuïtat per als trànsits interns del Maresme i una bonificació del 100% de l'import en els peatges troncal i laterals de Vilassar de

Dalt per als vehicles que tinguin el seu origen i destí al Maresme».

Les posicions polítiques

La moció del nou document de mobilitat del Maresme es va votar ahir per urgència en el ple del Consell Comarcal. Els grups que integren el govern, PSC, CiU i ERC, van defensar la validesa del pacte com a millor opció, aconseguida després de mesos de negociacions, i van assegurar que es tractava d'un primer pas en ferm per millorar tots els aspectes vinculats amb la mobilitat, i no tan sols el rela-

cionat amb les bonificacions a la C-32. Des d'ERC, el vicepresident comarcal, Andreu Francisco, va recordar que l'aprovació del document era «un exercici de responsabilitat», i va retreure a ICV-EUiA el seu vot negatiu. El conseller ecosocialista Xavier Serra va basar la posició de la seva formació, entre altres arguments, en el fet que el document no recollia propostes viables que no partissin de l'ampliació i la construcció de noves infraestructures. Pel PP, José Manuel López va lloar la tasca feta des de la comis-

sió de mobilitat del Consell, però no va combregar amb el cent per cent de les propostes incloses i es va abstenir.

Jaume Borrell, de CiU, va insistir que s'han posat les bases del debat, però que encara queden molts aspectes a resoldre, «en especial a l'Alt Maresme», i Tomàs Esteban, del PSC, va qualificar la jornada d'històrica i va recordar que el camí recorregut fins ara «va més enllà de la millora de les carreteres, perquè engloba tot l'àmbit de la mobilitat i fomenta una transformació impensable fa uns anys».

No aplicar el 30%

● En el marc de les millores per a la mobilitat al Maresme apareix la no-aplicació temporal de l'augment del 30% en el peatge de la C-32 a Santa Susanna previst quan s'inauguri el nou tram de l'autopista entre Palafolls i Tordera, que s'ha de posar en marxa a final de juny. En aquest cas, els usuaris amb origen o destinació a Malgrat de Mar, Tordera o Palafolls i que enllacin amb la via per l'enllaç 130, corresponent al peatge, no hauran de pagar la puja pactada per fer front a les obres de perllongament de l'autopista fins a Lloret de Mar. De fet, alcaldes de la zona afectada, com és el cas de Joan Carles Garcia (CiU), de Tordera, i Valentí Agustí (PSC), de Palafolls, havien criticat l'anunci de l'augment del peatge en considerar que es tractava d'una mesura que perjudicava greument els seus ciutadans. Fins i tot aquests municipis es van plantejar dur a terme algun tipus de mobilització per evitar que es fes efectiu l'augment.

Recuperar els trens semidirectes i marcar el calendari

● Les propostes per a la mobilitat del Maresme, tot i l'atractiu que generen les bonificacions pels peatges, abasten un camp molt més ampli que el de les infraestructures viàries. Tal com va dir ahir el president del Consell Comarcal del Maresme, Josep Jo (PSC), «es tracta d'endreçar de forma integral la mobilitat a la comarca i fer-ho marcant dates concretes en el calendari». En aquest sentit, les millores en el transport públic ocupen un lloc destacat entre els projectes a desenvolupar amb certa rapidesa. Així, aug-

mentar la capacitat de l'actual línia R-1 de rodalies construint apartadors allà on sigui possible per recuperar els desapareguts i eficaços trens semidirectes «és un tema que es vol resoldre aquest mateix any». També es preveu que en el decurs del 2010 s'aprovarà definitivament el pla director urbanístic per a la concreció i la delimitació de les reserves de sòl per a l'establiment de la línia orbital ferroviària que unirà Mataró i Granollers.

En un altre ordre també s'inclou l'impuls de l'estudi d'al-

ternatives i la periodificació del desplaçament de la via del tren de rodalies a l'interior del Baix Maresme, per deixar lliure la costa. Finalment, pel que fa al transport ferroviari, cal remarcar «les actuacions necessàries per millorar la connexió amb la línia de Portbou des de la línia R-1, adaptar-ne els serveis per millorar les freqüències i el temps de trajecte i evitar transbordaments innecessaris».

Transport viari públic

El transport viari públic per carretera és segurament l'assigna-

tura més complexa que cal resoldre, sobretot davant d'una societat acostumada a utilitzar el vehicle particular per a tots els seus desplaçaments. Amb la idea de trencar aquesta situació, el document sobre mobilitat al Maresme recorda que aquest any està prevista l'execució de les obres del nou carril VAO entre Montgat i Barcelona a l'autopista C-31. Lligat amb aquesta actuació, la proposta del Consell Comarcal planteja la connexió directa de busos amb Barcelona dels pobles del Baix Maresme que no disposen d'es-

tació de tren. A l'altra banda de la comarca, a l'Alt Maresme, la necessitat és programar i aplicar un pla de millora del transport públic per carretera amb Girona i Barcelona. Finalment, es recomanen serveis exprés entre el Masnou i Barcelona –amb una freqüència mínima de dues expedicions en hora punta i sentit– i entre Tordera i Blanes de com a mínim un autobús per hora i sentit. La transformació definitiva de l'actual N-II en via urbana està condicionada a la creació de la via alternativa.