

El transporte segoviano, pagando peajes desde 1963



FERNANDO GARCÍA
SECRETARIO GENERAL
DE ASETRA SEGOVIA

En el año 1963 se inauguró el primer túnel que cruzaba la Sierra de Guadarrama. Sin ningún género de dudas, esa infraestructura marcó **un antes y un después en las comunicaciones por carretera en España**, facilitando el tránsito de personas y mercancías entre las dos mesetas.

Desde entonces, esa obra ha mejorado notablemente: dos túneles más, y otras dos autopistas de peaje, a **Ávila (AP-51) y a Segovia (AP-61)**. Pero también se ha incrementado hasta niveles insoportables el tráfico por la N-6, en especial por la travesía de esta vía en la localidad segoviana de San Rafael.

Según datos del ministerio de Transportes de 2022, la N-6, a su paso por el punto kilométrico 61,40 (San Rafael), sufrió una intensidad media diaria de 12.834 vehículos, de los cuales **1.752 fueron pesados** (534 vehículos a la hora, 73 de ellos pesados). Por ejemplo, la IMD de la SG-20 –variante de la ciudad de Segovia– en 2022 fue de 19.088 vehículos (1.744 pesados); esta variante que evita atravesar la ciudad de Segovia soporta, a diario, un número similar de vehículos pesados que los que transitan por la travesía de San Rafael. Quienes pueden poner remedio a esa situación –aunque el reproche es extensivo a todos los que han tenido responsabilidades políticas a lo largo de los años–, **continúan sin hacerlo**.

Por si eso fuera poco, los transportistas segovianos aún nos sentimos más agraviados ante la **decisión del Ministerio de Transportes al incrementar la bonificación de los peajes en la AP-66**, que comunica la Meseta Norte con Asturias, tanto para los vehículos ligeros como para los pesados, desde el pasado 1 de noviembre. Para implementar esta medida se ha tenido en cuenta, según la cita textual del Ministerio, *“la seguridad vial, incentivando el uso de la autopista porque la AP-66 es la única alternativa a la N-630, con un carril por sentido, a su paso por el puerto de Pajares”*.

“Pretendemos que el peaje de la AP-6 tenga el mismo trato que otras autopistas de pago”

No nos parece mal que Transportes incentive con bonificaciones (que pagamos entre todos) el uso de la AP-66, porque la única alternativa es el puerto de Pajares; sin embargo, una medida similar no se adopta, a pesar de los años que llevamos reivindicándolo, sobre la manifiesta peligrosidad de la N-6, a su paso por San Rafael, siendo la única alternativa para no transitar por la citada nacional y cruzar el puerto del León. El Gobierno de España (el actual y todos los que le han precedido) **no lo han considerado suficientemente peligroso**, cuando todos sabemos que sí lo es. La **inseguridad vial de esta travesía es evidente**. A lo largo de los años han sido numerosos los accidentes, algunos con víctimas mortales. No debemos esperar a que haya nuevas tragedias.

Por fortuna, ya se descartó el proyecto de construir una variante en San Rafael. Cualquiera que haya pasado por allí, y mucho más los segovianos, sabemos que no hace falta esa obra, solo **hay que incentivar a que se circule por la autopista**, suprimiendo el peaje para los transportistas. El objetivo de

justicia que buscamos es el fin del peaje, como en otras muchas autopistas de España, y la consiguiente gratuidad de la infraestructura (60 años son más que suficientes).

Con notable repercusión en los medios de comunicación hemos visto que el Ministerio de Transportes, ante el **previsible fin de los peajes en noviembre de 2029** (sí, han leído bien, noviembre de 2029, no noviembre de 2024), ha adjudicado un contrato para que se estudie y analice cómo va a afectar a la AP-6, AP-51 y AP-61 el incremento del tráfico una vez se quiten las barreras del peaje. Ese estudio quizás determine que deba construirse un nuevo carril, nuevos entronques, nuevas áreas de descanso... Mientras tanto, los **transportistas segovianos**, y también la sociedad en general, nos preguntamos qué sucederá si ese estudio determina que efectivamente hay que llevar a cabo alguna de esas obras: ¿lo acometerá el Estado? ¿Se encargará a una empresa privada que, a cambio de recuperar la inversión, con su lógico beneficio, **tendrá otros siete años más de concesión**? ¿Habrá un peaje a la sombra? Nadie sabe nada; en la hemeroteca se pueden encontrar las respuestas de quienes pueden contestarnos *“estamos en 2024, en 2029, ya veremos”*.

Por este motivo, tanto Asetra como la sociedad segoviana hemos tomado con mucho escepticismo la noticia a la que hacemos mención. Estamos igual que estábamos en diciembre de 2023, cuando el Ministerio inició los trámites del contrato al que nos estamos refiriendo: que previsiblemente, al parecer, el peaje acabará en noviembre de 2029. Todo parece indicar que, en el mejor de los casos, a partir de esa fecha **seremos iguales a los transportistas de otras provincias** que pueden acceder en la actualidad a la Comunidad de Madrid sin pagar peaje (en algunos lugares hay vías de pago, pero con una autovía alternativa al lado).

En definitiva, lo que **Asetra Segovia pretende**, lo que **los transportistas segovianos necesitan**, es que el **peaje de la AP-6 tenga el mismo trato que otras autopistas de peaje**: que se libere de una vez por todas.