

Girona rep el 60% del pressupost en peatges a l'ombra

L'Eix Transversal, la C-35 entre Maçanet i Platja d'Aro i la C-17 fins a Ripoll costen al Govern 90 milions d'euros cada any

En el conjunt del Principat, prenent com a base les estadístiques del parc automobilístic de 2015 de l'Idescat, quan hi havia 5.052.498 vehicles, la tarifa plana aportaria 202.099.920 euros/any a les arques de la Generalitat en el supòsit d'una quota anual per conductor de 40 euros. En la hipòtesi que la tarifa plana de caràcter universal fos la de 110 euros per automòbil, la recaptació s'enfilaria fins als 555.774.780 euros. La mitjana que surt d'aquestes dues xifres col·loca els ingressos en els 378.937.350 euros.

De fet, els números surten si tenim en compte que la xifra aproximada que dona el secretari d'Infraestructures, Ricard Font, sobre el cost que tenen per als catalans els peatges a l'ombra de sis carreteres finançades amb el que es coneix com a mètode Alemany s'aproxima als 300 milions d'euros. Concretament, i segons una resposta per escrit del conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, a una pregunta parlamentària formulada pel diputat del PPC Fernando Sánchez Costa el mes de gener passat, l'any 2016 la Generalitat va pagar a les constructors 156,32 milions d'euros per aquest concepte (el projecte de Pressupostos consignava una partida de 257,8 milions per a aquest capítol).

De les carreteres finançades a partir d'aquest sistema, l'Eix Transversal (C-25), amb un tram que discorre per la comarca de la Selva, és la que més pressupost s'endú: 56,70 milions l'any passat, segons les dades del Govern. Per l'Eix hi passen diàriament una mitjana d'uns 12.000 vehicles, dels quals uns 3.000, el 26,8%, són pesants, segons dades de l'Observatori Viari de Catalunya (Viacat). Al cap de l'any, doncs, circulen per aquesta autovia 4,38 milions de vehicles, cadascun dels quals representa un cost anual unitari per a l'administració de 12,9 euros.

A la C-17, que connecta Vic i Ripoll, la Generalitat hi va destinar 26,79 milions i a la C-35, en el tram comprès entre Maçanet de la Selva i Platja d'Aro, 6,89 milions. Conjuntament, els peatges a l'ombra «gironins» requereixen una consignació pressupostària anual de 90,38 milions, el 58% de la partida destinada a aquest capítol en tot el territori català.

Va ser el govern tripartit el que va importar el sistema del peatge a l'ombra a Catalunya. La primera infraestructura que es va sufragar amb aquest sistema va ser, precisament, la C-35 entre Maçanet i Platja d'Aro, una obra que es va adjudicar a la constructora Cedinsa, que també va executar el projecte de desdoblament de l'Eix Transversal. Cedinsa, una unió temporal d'empreses formada per Copcisa, Copisa, Comsa i FCC

El pla del Govern català, però, està condicionat al vistiplau de l'Estat, titular del tram de l'AP-7 entre Tarragona i València, la concessió del qual venç l'any 2019, i del tram entre la Jonquera i Tarragona, que tornarà a mans de l'Estat l'any 2021, quan deixi d'explotar-la Abertis, que, d'altra banda, reclama al Ministeri de Foment una indemnització de 1.500 milions euros un cop venci la concessió per la pèrdua d'un 30% del trànsit els anys de crisi respecte a les previsions inicials.

El 2021 també venç la concessió de l'AP-2. Foment ja ha manifestat que no renovarà els contractes, tot i que no ha aclarit quina serà la gestió en el futur.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/06/01/girona-rep-60-del-pessupost/849437.html?utm_source=rss