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´Infrastructures, 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 constructores 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 infrastructura 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-pressupost/849437.html?utm_source=rss