Viure als Pirineus 28/08/21

MOBILITAT

El peatge del túnel del Cadí, el més car de l'Estat, continuarà plenament vigent a partir de l'1 de setembre

El vicepresident Puigneró reclama a l'Estat que pagui 1.500 MEUR per alliberar els peatges que quedaran a Catalunya l'1 de setembre



Peatge del Túnel del Cadí, a la carretera C-16, al tram de la Cerdanya / Albert Lijarcio

El vicepresident del Govern, **Jordi Puigneró**, ha demanat a l'executiu espanyol que **alliberi de peatges totes les carreteres catalanes**, incloent-hi aquelles que encara tenen vigent la concessió. **El cost, afirma, seria d'uns 1.500 milions d'euros**. En una atenció als mitjans, Puigneró ha defensat que les autopistes catalanes estan "més que amortitzades" i que cal acabar amb "un evident greuge comparatiu" i, alhora, ha exigit a l'Estat que aclareixi quin model vol per finançar el manteniment de les vies. El Govern sempre havia apostat per la vinyeta, però no tanca la porta al "pagament per ús". Per altra banda, Puigneró ha insistit al govern espanyol que traspassi la gestió de les vies catalanes a la Generalitat per optimitzar-ne la gestió.

Peatges que depenen de la Generalitat

Les quatre vies que mantindran un peatge explícit a Catalunya després de l'1 de setembre són el **túnel del Cadí** (la concessió vença el 2037), els **túnels de Vallvidrera** (2037), la **C-16 entre Sant Cugat i Manresa** (2039), la **C-32 entre Castelldefels i El Vendrell** (2039). Des del Departament de Territori creuen que el rescat, de 1.500

MEUR, és assumible per l'Estat. "Això equival al 10% del dèficit fiscal que pateix Catalunya cada any", apunta. A més, recorda que l'any 2018 el govern espanyol va rescatar les autopistes radials de Madrid, una operació que ha costat a l'Estat més de 3.000 MEUR.



(Foto: El vicepresident del Govern i conseller de Polítiques Digitals i Territori, Jordi Puigneró / Albert Cadanet)

A banda d'aquesta demanda, Puigneró també ha exigit al govern espanyol que sigui la Generalitat l'encarregada de la gestió i el manteniment de les vies catalanes lliures de peatges, incloses aquelles que encara són titularitat de l'Estat. "Els catalans hem estat pagant aquestes carreteres durant anys i, per tant, entenem que han de ser nostres", defensa. Sobre el mateix tema, el vicepresident del Govern argumenta que tenir una única administració com a titular de les vies en facilitaria la gestió. "D'aquesta manera podem desenvolupar el model de futur que volem per les nostres infraestructures d'alta capacitat", ha comentat.

Debat sobre el finançament de les autopistes

L'Estat ha de definir en un termini màxim de dos anys quin model de gestió vol a les seves autopistes, tal com exigeixen des de Brussel·les. La Generalitat defensa la vinyeta, un model que consisteix a pagar una tarifa plana –se situaria entre els 40 i els 110 euros anuals- per poder circular, i que seria més econòmica per aquells usuaris més habituals. La Unió Europea, en canvi, aposta per un model de "pagament per ús" i amb imports més elevats per aquells vehicles més contaminants. El govern espanyol encara no ha emès un posicionament clar.



(Foto: Peatge central de l'autopista C-16 a l'alçada de Sant Vicenç de Castellet / Laura Busquets)

Des de la Generalitat es creu que el model de vinyeta és compatible amb els objectius de sostenibilitat de la Unió Europea, però la seva aplicació segueix en 'stand by'. Puigneró carrega contra el govern espanyol per no comunicar formalment la seva posició. "Sabem què volem per Catalunya, però no sabem què vol l'Estat; però no tindria sentit apostar ara per la vinyeta si després hem d'acabar tenint dos models diferents", destaca.

Fins ara, el govern espanyol s'ha limitat a plantejar un sistema "d'usuari pagador" sota el principi de "qui contamina paga". Així ho va plantejar el maig passat en el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència, document que l'executiu de Sánchez va remetre a Brussel·les. El sistema es podria començar a aplicar a partir de 2024, ja que caldria cert marge per desenvolupar els instruments normatius i crear la nova estructura de peatges.

De moment, el manteniment de les autopistes que gestiona Territori i que perden el peatge aquest 1 de setembre –la C-32 i la C-33- anirà a càrrec dels pressupostos de la Generalitat. El manteniment de les dues vies serà de 6 MEUR anuals –tenint en compte la carretera i les àrees de serveis-, mentre que les obres per retirar les cabines de peatge i costaran 7,5 MEUR. A més, caldrà afegir al voltant de 15 MEUR cada cinc anys en manteniment extraordinari, com ara tasques d'asfaltatge.

Dubtes entre els experts

Els experts veuen amb bons ulls la proposta del Govern per unificar la gestió de les autopistes i poder començar a treballar en un model únic de finançament. "És molt important que el model es defineixi el més aviat possible, perquè la seva implantació

requereix una inversió i temps", subratlla el professor d'EAE Business School, **Víctor Ruiz**, en declaracions a l'ACN.

No obstant això, considera que la demanda és "agosarada". "Les autopistes que continuaran tenint peatge explícit són molt rendibles per a les empreses privades, **especialment el Túnel del Cadí** i l'autopista entre Castelldefels i El Vendrell; en aquest sentit, sóc bastant pessimista", reconeix.

En el cas del **túnel del Cadí**, per exemple, el preu per als vehicles de categoria 2 –turismes, furgonetes de fins a nou places, furgons i camionetes- és de 12 euros per un recorregut de cinc quilòmetres , mentre que la tarifa als Túnels de Vallvidrera –de 2,5 quilòmetres- és de 4,31 euros en hores punta.