

Cap concessió política important en els pressupostos espanyols en matèria de peatges: les barreres d'alguns peatges només s'aixecaran de franc per als conductors que compleixin alguns requisits, com ara ser veí d'alguns municipis, pagar amb Teletac o fer més de vuit viatges el mes. L'estat destina 12 milions d'euros –dels 3.195 de la partida d'infraestructures per a Catalunya– per reduir els peatges d'Alella, les Fonts, Mollet del Vallès i el túnel del Cadí.

Barreres al rescat de peatges



Catalunya manté intacte el lideratge a Europa en nombre de quilòmetres de pagament en autopistes.

Si l'estat destinés íntegrament al rescat de peatges els 169 milions d'euros que està disposat a destinar a un fons per a inversions diverses, només aconseguiria cobrir el 3% dels euros necessaris per alliberar Catalunya de peatges, si es tenen en

compte els 4.500 milions d'euros en què va xifrar aquest cost el Departament de Política Territorial i Obres Públiques. De moment, però, la proposta de pressupostos generals presentats per Pedro Solbes preveu una partida de 12 milions d'euros per a la reducció, amb

condicions, de quatre de les nou barreres que hi ha a les carreteres catalanes.

CiU i ERC, protagonisme i disconformitat. El PSC ha presentat la mesura com un èxit de les negociacions entre socialistes catalans i espanyols, però CiU s'ha apressat a dir que el rescat de peatges és mèrit de la federació nacionalista i d'Artur Mas, que va arrencar aquest compromís en la darrera reunió que va tenir a la Moncloa per pactar l'Estatut amb Zapatero. Segons Mas, ell mateix va pactar que en la disposició addicional tercera del text s'hi afegís la frase "poden emprarse també per a l'alliberament de peatges o la construcció d'autovies alternatives". Amb tot, CiU no entra a valorar les xifres invertides en el rescat. Des d'ERC, en canvi, es lamenta que el fons de rescat de peatges "s'hagi fet en detriment de la inversió a Catalunya, i no pas a través de l'IVA i l'impost de societats", com reclamaven els republicans, i denuncien que la partida destinada a aquest capítol és irrisòria.

Daniel Serra de la Figuera, catedràtic d'Organització d'Empreses de la UPF, va realitzar el 1998 un estudi sobre les experiències prèvies de rescat de peatges a Europa i la viabilitat d'aquesta mesura a Catalunya. Considera que la proposta "és molt correcta des del punt de vista econòmic", però adverteix que "si bé ja és hora de fer el rescat dels peatges a Catalunya, aquest no es pot fer de cop, perquè el cost econòmic seria insostenible". A més, Serra adverteix que "cal estudiar a fons quines fórmu-

les es podrien aplicar per compensar les concessionàries, que han de continuar fent la seva feina i ja tenen previstes grans inversions per a peatges durs”.

Rescat només per a uns quants.

A partir de l'1 de gener del 2007, doncs, els peatges d'Alella, les Fonts (a l'autopista de Terrassa-Manresa), el del túnel del Cadí i el de Mollet del Vallès a la C-33 seran gratuïts per als usuaris que compleixin determinats requisits.

En el cas del peatge d'Alella, no el pagaran els conductors que realitzin un mínim de vuit viatges mensuals de dilluns a divendres. La barrera de les Fonts, que fins ara ja era gratuïta en el tram Sant Cugat-Rubí-Terrassa els dies laborables, amplia la gratuïtat a qualsevol itinerari els set dies de la setmana, sempre que es facin més de vuit trajectes mensuals. Els veïns del Berguedà, la Cerdanya i l'Alt Urgell, que fins ara gaudien d'un descompte del 50%, podran circular pel túnel del Cadí –que costa més de 10 euros– de franc, sense cap restricció. Pel que fa al peatge de Mollet, hi havia un descompte de dilluns a dissabte per a usuaris habituals, i ara passarà a ser gratuït per a tots els usuaris que utilitzin Teletac –les entitats financeres cobren una quota de manteniment del teletac d'uns 30 euros anuals–, a excepció dels diumenges. Les condicions que s'imposen per gaudir d'aquesta gratuïtat restringeixen força l'impacte de la mesura en la població catalana, i a la pràctica no aixequen les barreres al rescat de peatges. Encara és més, hi ha el perill que aquest caramel serveixi per fer apaivagar durant un temps aquesta reivindicació.

Coincidint amb l'oferta que s'ha fet per a Catalunya, el Bloc també ha reclamat al Govern espanyol que creï un fons de rescat i suprimeixi els peatges al País Valencià.

Malgrat la generositat pressupostària de l'estat per a la reducció d'alguns peatges, Catalunya manté intacte el lideratge a Europa en nombre de quilòmetres de pagament en autopistes. Les xifres avalen aquesta fortalesa: el 72% dels peatges de tot l'estat espanyol són a Catalunya, que només disposa del 4,13% de les autopistes gratuïtes.

Gemma Aguilera



Les inversions de Renfe emboliquen encara més les xifres

Només el PSC està satisfet amb la xifra global d'inversió estatal en infraestructures a Catalunya, que el vicepresident segon del Govern espanyol, Pedro Solbes, ha situat en 3.195 milions d'euros. Amb aquesta partida, l'executiu de Zapatero considera que compleix fil per randa la disposició addicional tercera de l'Estatut, que exigeix una inversió estatal a Catalunya proporcional a la contribució catalana al PIB espanyol. Per la seva banda, tant CiU com ERC i ICV estimaven que, pel cap baix, a Catalunya li pertocaven 900 milions més que al 2006, però aquest increment s'ha quedat en 495 milions d'euros. Però el conseller d'Economia i Finances, Antoni Castells ja ha fet uns altres números, i considera que les inversions estatals s'han de computar sumant-hi els 250 milions d'euros addicionals en concepte de despesa ferroviària, concretament, per a la circulació de nous combois de Renfe a Catalunya. Així doncs, el Govern català es mostra "satisfet" amb els 745 milions d'euros de més (495 + 250) que li arribaran al 2007. El conseller Castells va anunciar que amb les xifres actuals, "hem passat pàgina a aquells pressupostos que no es complien. El Govern –espanyol– és ferm en el compliment dels compromisos". Les partides principals que preveu el pla de Solbes per a Catalunya es divideixen en trens, carreteres i aeroports. En el capítol ferroviari, es destinaran uns 1.000 milions d'euros per a l'accés de rodalia a l'Aeroport del Prat, les obres del TGV València-Tarragona, el TGV Lleida-Barcelona-frontera francesa, que s'emporta gairebé 900 milions, el tram de Manresa-Lleida i Barcelona-Puigcerdà. Aquí se suma la inversió addicional de 250 milions d'euros per a "projectes associats" a infraestructures ferroviàries, que previsiblement es destinaran en bona part a posar més trens en circulació i a millorar la flota de combois actuals. En carreteres, l'estat es gastarà 500 milions d'euros per millorar diverses autopistes i autopistes, i d'aquesta partida, només 12 milions es dedicaran a la reducció dels peatges d'Alella, Mollet, les Fonts-Rubí i el túnel del Cadí. En el capítol aeroportuari, el Prat rebrà 518 milions –la T4 de Barajas va costar 6.100 milions–, i Sabadell, Reus i Girona es repartiran 38 milions. Aquest pressupost global només inclou les inversions del Ministeri de Foment i el de Medi Ambient, de manera que s'han exclòs del càlcul de les inversions els diners que l'estat destinarà a Sanitat, Recerca i Educació. Excloent aquests conceptes, l'estat aconseguirà que el total sobre el qual s'ha de calcular la part que toca a Catalunya segons el seu PIB sigui més petita. **G. A.**