

Les autopistes de la Mediterrània, les més cares

El peatge més car

Les autopistes dels Països Catalans, tot i ser les més concorregudes, són les més cares de tot l'estat, si comptem el seu preu per quilòmetre: una mitjana superior a les 12 pessetes.

Anar de Barcelona a la Cerdanya o a Andorra resulta molt més ràpid després de la inauguració del Túnel de Vallvidrera i de la imminència de l'obertura de l'autopista Rubí-Terrassa, promoguda pel Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPT). Però la rapidesa té un preu d'or: als usuaris d'aquestes noves vies el desplaçament complet d'un lloc a l'altre els surt per 2.000 pessetes, és a dir, 4.000 pessetes entre els peatges d'anada i tornada. Això és la suma de les 325 pessetes del túnel de Vallvidrera, les 160 pessetes del tram Rubí-Terrassa, les 560 pessetes de l'autopista Terrassa-Manresa a les quals cal afegir, finalment, les 930 pessetes que costa el túnel del Cadí.

Descomptes i abonaments a banda, -l'usuari únicament es podria estalviar com a màxim un 15 per cent en alguns trams, si exceptuem el 25 per cent de descompte per als residents de les poblacions veïnes del Cadí- les autopistes i túnels dels Països Catalans són dels més cars de tot l'estat en proporció al nombre de quilòmetres recorreguts a les vies de peatge: el túnel del Cadí l'usuari paga 186 pessetes per cadascun dels cinc quilòmetres que recorre. Si no filem tan prim, el traçat complet de la zona sota concessió de Túnels del Cadí -23 quilòmetres- costa 40 pessetes per quilòmetre. L'autopista Terrassa-Manresa, amb un cost per als turismes de 16,7 pessetes per quilòmetre, és la més cara de tot l'estat. En dos anys, el peatge s'ha apujat un 55 per cent: quan es va inaugurar, pel juny del 1989, costava 360 pessetes i ara en costa 560. Les raons adduïdes per Autema, a banda l'eliminació de la bonificació del 20 per cent pactada amb el govern de la Generalitat en el contracte de concessió, ha estat la falta de trànsit, inferior a les previsions inicials que donaven una mitjana de pas de 10.000 vehicles diaris. Tot i tenir un augment

dels ingressos per peatge del 144,5 % entre el 1989 i el 1990 -cal tenir en compte que el primer any només s'ha de comptabilitzar a partir de juny- l'autopista Terrassa-Manresa, amb 940 milions de pessetes, és la que menys ingressos va tenir de tot l'estat l'any passat.

El trajecte Barcelona-València o viceversa per la A-7 és de 355 quilòmetres, que vénen a sortir a 9,7 pessetes per quilòmetre. Amb les actuals tarifes, aquest seria un preu *raonable* tenint en compte les 14 pessetes que es paga per quilòmetre a la Bilbao-Logronyo, o les 9,3 pessetes/km del tram Tudela-Saragossa. De València a Alacant, i per un trajecte de 148 quilòmetres, ja es paga més: 12 pessetes per quilòmetre, una mica menys, tanmateix, que les 12,6 pessetes que paguen per quilòmetre els usuaris del tram Montgat-Mataró, a l'est de Barcelona, repartits solament en 17 quilòmetres. En tot cas, i a l'hora de valorar la relació qualitat-preu de les autopistes, el dilema ja no és pagar o no pagar sinó pagar per fer cua o agafar les carreteres generals i fer cua igual, però de franc. En aquest sentit, les autopistes dels Països Catalans, coincidint amb la franja de la Mediterrània, són, i de llarg, les més concorregudes de tot l'estat.

DIVERSITAT D'OPINIONS

Una recent enquesta passada per l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) als seus socis revela que la gran majoria d'aquests tenen alguna queixa sobre les autopistes que utilitzen, ja sigui perquè consideren els preus abusius, per qüestions de senyalització, etcètera.

Finalment, tot sembla indicar que hi haurà peatge *totu* a l'autopista del Maresme (veure EL TEMPS núm.376), malgrat els esforços fets per la Plataforma Unitària Contra els Peatges que inclou també els contraris al peatge del Cadí.

Les concessions que es fan a les empreses privades per a la construcció i explotació de les autopistes -50 anys de mitjana- fan del tot impossible que les autopistes siguin gratuïtes, ja que lògicament els inversors tracten de recuperar al màxim possible, com abans millor. Per això, i tenint en compte les previsions de pas inicials, Tabasa (Túnels i Accessos a Barcelona, S.A) recaptarà uns 1.725 milions de pessetes l'any pel peatge del nou túnel de Vallvidrera, això sense comptar les despeses d'explotació. La qüestió serà amortitzar els 28.800 milions de pessetes invertits.

Diverses vegades, el conseller de Transports i Turisme, Joaquim Molins ha justificat els peatges adduint els elevats costos de la perforació de muntanyes, dificultats d'accessos, etcètera. L'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, considera que "no hi hauria d'haver peatges en l'àmbit metropolità de les ciutats" encara que accepta l'existència de pagament en altres llocs.

En unes recents declaracions a *La Vanguardia*, el president de l'empresa Acesa, concessionària de les autopistes A-2, A-7, A-17 i A-19, Josep Manuel Basáñez, manifestava que "quan les autopistes són gratuïtes és que tothom les paga, els qui hi van i els qui no. Quan són de pagament, només les paguen els usuaris".

Actualment, i des de fa gairebé un any, es pot anar des de Huelva a Madrid per la N-IV/E5, convertida en autovia de dos carrils per banda. El recorregut -un total de 634 quilòmetres- es pot equiparar realment a qualsevol autopista de pagament, excepte en els escassos telèfons de socors existents. La resta és igual, i fins i tot hi ha canvis de sentit cada 10 o 15 quilòmetres. I succeeix el mateix entre Sevilla i Màlaga i entre aquesta i Granada. Als voltants de Madrid, hi ha desenes de quilòmetres d'autovies absolutament gratuïtes exceptuant el tram en-



tre Villalba i Adanero, al nord de la ciutat, de 69 quilòmetres, inclòs el túnel de Guadarrama. Tota aquesta infraestructura forma part del Pla General de Carreteres (1984-1991) que es va fixar l'objectiu de construir 3.250 quilòmetres de noves autovies. Actualment, hi ha en obres els trams Almeria-Múrcia i València-Útiel. La diferència entre aquestes vies i les autopistes dels Països Catalans és que les primeres es van construir per iniciativa del MOPU (Ministeri d'Obres Públiques, ara MOPT).

GREUGES COMPARATIUS

En unes recents declaracions, el ministre

d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell, ha assegurat que "entre els projectes immediats no es hi ha la possibilitat d'imposar peatges a les autovies, almenys a les ja construïdes." En tot cas, el que sí que s'ha plantejat el departament de Borrell és una seriosa reflexió sobre les fórmules de finançament de les infraestructures del futur: gratuïtes no ho seran; així és el que ja ha avançat.

A l'estranger hi ha diversos exemples que il·lustren la discriminació infligida als conductors dels Països Catalans: a Suïssa tots els automobilistes han de pagar l'equivalent d'un 3.000 pessetes l'any per aconseguir els anomenats bons de llarg recorregut. Però l'avantatge és

que amb aquests els usuaris poden entrar i sortir lliurement de qualsevol autopista del país durant un any.

A França la iniciativa privada fa pagar peatge als automobilistes, igual que Itàlia. En altres indrets, com Alemanya, els Països Baixos o Dinamarca, les autopistes són completament gratuïtes. Aquestes diferències de fiscalitat entre les regions europees seran tractades ben aviat en un consell de ministres de la Comunitat Europea, amb vista a harmonitzar de les polítiques tributàries dels països membres.

Frederic Rovira