

La cançó dels peatges

Segurament, si Josep Lluís Carod Rovira, el secretari general d'Esquerra Republicana, fes ara la proposta que els peatges de les autopistes siguin gratuïts els dies dels grans embussos, la faria diferent, a la vista dels resultats que obtindrà. L'endemà del dilluns de Pasqua, Carod va proposar la gratuïtat, a causa de les cues monumentals que hi va haver durant l'"operació tornada" a les vies de peatge. Ara ja té més dades a la mà i s'ha pogut adonar que no és tot tan senzill...

O no. O tornaria a fer la mateixa proposta, perquè potser ja sabia que és un tema complicat, però no va voler desapropiar una oportunitat d'or per anotar-se un punt a favor davant l'opinió pública. Com altres vegades han fet també polítics de tots els colors, fent propostes similars, sobretot a Catalunya i al País Valencià, on les autopistes de pagament gairebé formen part de la identitat nacional.

Hem de recordar-ho? El mateix pacte entre Convergència i Unió i el Partit Popular perquè Aznar pogués governar, va incloure, en l'últim moment, un acord per rebaixar els peatges de les autopistes dins d'aquesta legislatura, un acord que encara no s'ha concretat. Fem encara més memòria: quan l'actual conseller de Política Territorial del govern català, Artur Mas, va prendre possessió, va anunciar als quatre vents grans idees per rebaixar els peatges, rebaixes que encara no s'han produït i idees que segurament va penedir-se d'haver esbombat. Tots han topat amb la crua realitat: no és gens fàcil tocar els peatges.

Precisament per això, la proposta més delirant de totes és la que va presentar el Partit Popular al Parlament de Catalunya, també la setmana passada: que els peatges de l'autopista A-7, només els de l'A-7, siguin gratuïts quan hi hagi embussos! L'autopista A-7 és la de les grans cues, d'acord, però resulta que és una concessió de l'estat (competència del ministre Arias Salgado), no de la Generalitat de Catalunya, i per tant la proposta del PP va anar a parar a la bústia de suggeriments equivocada. A més a més, no té cap lògica que el PP torni a

ensopegar amb la mateixa pedra, després que ja va sortir escaldat d'haver "tocat" el problema dels peatges en els acords amb CiU.

El consol és que al final l'obstinació dels polítics servirà d'alguna cosa. Fins i tot perquè, en el futur, s'abaixin els preus dels peatges o almenys perquè no s'apugin gaire. Per ara, l'única realitat tangible, que no és poca, és que enguany encara no s'han apujat els preus dels peatges, com havia passat sempre, i els governs de Madrid i Barcelona, els dos que tenen concessions de vies de peatge, estan en plena negociació amb les empreses d'autopistes per neutralitzar la pujada (a la qual les concessionàries no han renunciat, perquè tenen la llei a favor seu).

L'única baixada real de peatges que s'ha produït de moment és la dels Túnel de Vallvidrera, que travessen la serra de Collserola i uneixen Barcelona amb el Vallès. A començament d'any, van baixar els preus durant les hores "vall", les que hi passa poca gent. Es poca cosa, però és més que res. El secret és que Túnel de Vallvidrera és una empresa pública i la concessió és del govern de la Generalitat: el conseller Artur Mas va imposar la baixada per reialdecret, un sistema que no funciona amb les dues grans concessionàries privades, Acesa i Aumar.

Aquestes dues no seran tan fàcils de convèncer. Arias Salgado i Mas els han proposat que s'esperin a apujar els peatges al setembre. Això coincidiria –si tot va com preveuen– amb una baixada de l'IVA que s'aplica als peatges. D'aquesta manera, la butxaca dels usuaris no notaria cap canvi, ni pujada ni baixada. Perquè, a més, hi hagi baixades de preu reals i significatives, el govern espanyol només pot oferir a les empreses d'autopistes allargar el temps de la concessió, una solució que segurament servirà per abaratir els peatges entre Tarragona i Alacant, que corresponen a Aumar, Autopistes del Mare Nostrum: a Aumar se li acaba la concessió aviat, l'any 2003. En canvi, a l'empresa amb més quilòmetres d'autopista, Acesa, que té quasi totes les autopistes de Catalunya i un tros d'Aragó, aquesta idea no li fa fred ni calor, perquè la concessió no se li acaba fins l'any 2016. ■

JORDI FORTUNY



"Arias Salgado i Mas ofereixen a les empreses d'autopistes allargar el temps de la concessió, una solució que, potser, servirà per abaratir els peatges entre Tarragona i Alacant."