



Catalunya aspira a liderar la llegada de la viñeta a España

El consejero de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Damià Calvet, ha afirmado que el modelo de la viñeta “debe ser implementable en todo el Estado o, si procede, solo en Catalunya como prueba piloto”. Este sistema, que sería compatible con peajes urbanos de congestión y con el pago por la distancia recorrida, se presenta como respuesta al mantenimiento de las vías de altas prestaciones ante la finalización este año de concesiones de peajes como en la AP-7 entre Alicante y Tarragona. De esta forma, Calvet ha asegurado que el objetivo es conseguir “una Catalunya libre de peajes y con un modelo que responda a la más rabiosa modernidad, a una directiva europea que tarifique en función de quien contamina, paga”.

El consejero ha realizado estas declaraciones tras la última reunión del grupo de trabajo de la Generalitat sobre gestión y financiación del sistema de vías de altas prestaciones. Constituido el diciembre pasado a partir de una resolución del Parlament de Catalunya, su objetivo ha sido estudiar la configuración de la red de vías de altas prestaciones como un sistema de servicio público y sostenible desde el punto de vista

ambiental y financiero. Al desaparecer las barreras, la Generalitat ha defendido que “se eliminarán los reencaminamientos para evitar peajes” y que, en consecuencia, “se mejorará la fluidez del tráfico y se reducirán las emisiones”. Asimismo, otra ventaja que la administración pública catalana ha destacado es la eliminación de los agravios territoriales en cuanto a las diferencias de acceso a estas vías.

Calvet ha expresado su intención de informar al Parlament de Catalunya “tan rápido como sea posible” de las conclusiones y recomendaciones consensuadas por el grupo de trabajo y ha anunciado que trasladará el resultado al gobierno del Estado y a la Unión Europea. Además, ha señalado que “pediremos inmediatamente la constitución de una comisión bilateral entre el departamento de Territori i Sostenibilitat y el ministerio de Fomento para hablar con concreción del trabajo hecho y de las etapas que se deben ir consumiendo”.

A la mesa de trabajo se han incorporado actores como el ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Barcelona o el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), entre otros. En este sentido, Calvet ha resaltado el “consenso” que se ha alcanzado respecto a los “principios inspiradores” del nuevo sistema, como su alineación con las prácticas europeas de gestión de la movilidad o el establecimiento de un sistema integral. “La situación de no-modelo genera ineficiencia y falta de equidad” ha asegurado la Generalitat. Por ello, ha añadido que “el establecimiento de un servicio público en red superará esta situación”.

No obstante, a pesar del consenso en estos principios, algunos de los miembros del grupo de trabajo han mostrado opiniones divergentes sobre cuál debe ser el futuro de los peajes. El Consell Assessor d’Infraestructures de Catalunya, que también ha formado parte del debate, defiende desde hace más de un año un modelo uniforme en el que el pago sea “variable en función del nivel de contaminación que generen”, además de aplicar la tarificación tanto a las vías de alta capacidad como a las alternativas. Por su parte, el AMB ha manifestado su deseo de que se mantengan los peajes de autopistas como Martorell, Mollet y El Maresme, cuya concesión finalizará

en 2021.