

El Periódico, 05/09/2021

Autopista C-16, el peaje de nunca acabar

El eje del Llobregat sigue en manos privadas, mantiene todas sus barreras e ir y volver a la Cerdanya desde Barcelona cuesta cerca de 100 euros



Esta historia no pretende generar **lástima** alguna. Tampoco busca la **empatía** ni el debate. Se trata, simplemente, de constatar que el **fin de buena parte de los peajes en Catalunya** ha dejado un pequeño reducto de barreras en un eje muy determinado, el del **Llobregat**. El que pasa por Terrassa y Manresa y sube hasta la **Cerdanya**, una comarca tan bonita como estigmatizada. Una, dos, tres y hasta cuatro bajadas de ventana para cumplir con la concesionaria privada de una **autopista propiedad del Govern**, porque sí, una de las ironías del 'momentum' es que las vías que aún son de pago tienen el **dueño en Sant Jaume**.

Por si fuera poco honor, la C-16, la autopista que **une la Via Augusta de Barcelona y Baltarga** (unos 150 kilómetros) tiene los tres peajes más caros de todo el Estado, según un estudio de **Automovilistas Europeos Asociados**, que en 2018 analizó una cuarentena de barreras de toda España. En lo más alto, el del **túnel del Cadí**, con un coste de 39 céntimos por kilómetro. Le siguen los túneles de Vallvidrera (25 céntimos por kilómetro) y el peaje de Castellbell, con **estupendas vistas de Montserrat** al módico precio de 24 céntimos el kilómetro. El otro **peaje activo de Catalunya**, por cierto, el de la C-32 entre Castelldefels y El Vendrell, o sea, el túnel del Garraf que evita las curvas de la costa, obtiene un meritorio quinto puesto con 21 céntimos por kilómetro. Es decir, cuatro de los cinco más caros están a este lado del Ebro.

Pongamos por caso que subimos a la Cerdanya un sábado a las 10 de la mañana. Y que, por comodidad, cogemos los **túneles de Vallvidrera**. Podríamos obviarlos usando la C-58, pero a esa hora también sale mucha gente con **destino a la C-32 (Maresme) y la AP-7 (Girona)**, así

que mejor recurrir a la vía directa, la que sube **hasta Terrassa perforando Collserola**. Encontraremos dos peajes, un primero en la Floresta de 3,84 euros y un segundo, **a la altura de las Fonts**, de 2,60 euros. Ojo, por cierto, porque esta carretera tiene un radar de tramo con la **velocidad limitada** a 110 kilómetros por hora. Seguimos dirección norte y en el Bages, tras una pronunciada curva a la derecha, aparece **la barrera de Manresa**, con una dolorosa de 7,96 euros (llegó a superar los ocho euros). Demonios, llevamos ya casi 15 euros. El precio de este último peaje, aunque las **comparaciones son odiosas**, es un 318% superior al de 1989, cuando se puso en funcionamiento a un precio de 316 pesetas (1,9 euros).

Mucho por resolver

La C-16 sigue **serpenteando hasta la salida sur de Berga**, donde se convierte en un vía rápida (???) de un solo carril. Pero antes de llegar al peaje madre, vale la pena detenerse en este tramo. La **antigua C-1411** se hizo mayor con progresivos proyectos de ampliación. Se inauguró en 1984 y en 1992 -menudo año para ponerse a invertir tras el **dique seco** que dejaron los Juegos- ya comenzaron a desdoblarse tramos, habida cuenta de que la demanda era muy superior a la oferta, sobre todo en los fines de semana de invierno. Con dos carriles por sentido hasta Berga, falta resolver los 20 kilómetros que separan [la ciudad de la Patum](#) de Bagà, donde se recuperan el doble vial hasta la galería que pasa justo por debajo de las **Penyes Altes del Moixeró**.

Ya en 2009, con **Joaquim Nadal** al frente de Política Territorial i Obres Públiques, el Govern presentó un plan para construir una carretera nueva entre estos municipios y dejar la existente par el tráfico local. Se habló entonces de **631,6 millones de euros** y un recorrido que en un 60% discurría por túneles y viaductos. Una obra de padre y muy señor mío. La presentación, no obstante, tenía **un par de cepos**. Y no eran cosa menor: no había calendario y Nadal admitió que no sabía de dónde saldría el dinero para financiar la obra. Ahí seguimos, y ahora que se habla de la candidatura de los **Juegos de Invierno de 2030**, no les quepa duda de que volverá a ponerse sobre la mesa.

Hipotecas

Sigamos con el viaje. Es el momento de pasar del Berguedà a la Cerdanya. El túnel tiene una longitud de poco más de cinco kilómetros. Prácticamente recto, con curva para entrar y otra para salir. En el extremo norte, **el señor peaje: 12 euros**. El 29 de octubre se cumplirán 37 años desde su inauguración, con el 'president' **Jordi Pujol** a la cabeza, que ante unas mil personas elogió la decisión de que una obra pública la hubieran llevado a cabo empresas privadas como **Fomento de Obras y Construcciones**, Entrecanales y Távora, Ingeniería y Construcciones Sala Amat y **distintas cajas de ahorros**. A finales de 2012 también la gestión pasó a manos particulares, **Abertis** y el **banco brasileño BTG Pactual**, concretamente, por un montante de 430 millones que vinieron muy bien al Govern en tiempos de estrecheces pero que comprometieron la infraestructura por un plazo de 25 años. El acuerdo incluía la **explotación de los túneles de Vallvidrera**. En aquellas fechas, el Govern de Artur Mas también hizo caja con la **privatización de Aigües Ter-Llobregat (ATLL)**, con la que pudo reducir en 1.000 millones de euros el déficit de 2012.