

Els catalans hem pagat un sobrecost de 8.250M€ per les autopistes, no inclòs a la xifra de l'espòli fiscal que patim

written by Redacció Unilateral | 21 de juny de 2016

Ahir a la tarda, al Col·legi d'Economistes de Barcelona, es va presentar l'informe "El model de gestió i les prioritats d'inversió de la xarxa viària espanyola". L'acte va comptar amb les intervencions d'Albert Pont, president del [Cercle Català de Negocis](#), Bartomeu Rosselló, president del [Cercle Mallorquí de Negocis](#), i Pau Caparrós, director de l'[Institut Ignasi Villalonga](#).

L'informe mostra d'una manera fefaent l'espòli que patim els catalans en matèria d'infraestructures viàries. Algunes de les idees força reflectides en el document són: "Els catalans hem pagat un sobrecost de 8.250M€ per les autopistes, no inclòs a la xifra de l'espòli viscal que patim", "Un total de 6.950 quilòmetres d'autovies són injustificables, ja que tenen una intensitat mitjana de circulació inferior als 5.000 vehicles diaris", "El pla de rescat de les autopistes converteix els deutors i responsables de la seva fallida en creditors dels ciutadans i dels usuaris de l'AP2 i l'AP-7", "Castella i Lleó, Andalusia i Castella la Manxa concentren el 75% del total de projectes viaris de l'Estat", "Malgrat tenir una superfície i una població equiparables, l'àrea metropolitana de Madrid té un 292% més d'infraestructures viàries que la de Barcelona". A continuació agrupem per seccions algunes de les principals idees força de l'informe.

La xarxa viària espanyola

Espanya és el país del món amb més autopistes lliures de peatge i l'únic on les autopistes de la capital són inviables i fan fallida. 6.950 km d'autopistes i autopistes són injustificables. Tenen una intensitat mitjana de circulació menor als 5.000 vehicles diaris. El cost total de les vies deficitàries és de 173.000 M€, despeses financeres incloses.

Les autopistes de Catalunya

En 2021, els usuaris de les autopistes catalanes haurem pagat fins a 28 vegades de mitjana el cost de la inversió. Catalunya té els peatges més cars d'Espanya: són un 40% més cars que la mitjana espanyola. L'AP-7 al seu pas per Catalunya és l'autopista que suporta major circulació de vehicles pesants. En concret, el tram Montmeló-Papiol registra 21.375 vehicles pesants diaris, mentre que per l'AP-41 (Madrid -Toledo) hi circulen 36 vehicles pesants diaris.

El negoci de les autopistes de peatge

El 94% de les autopistes està en mans d'empreses privades. Abertis controla el 53% de les autopistes espanyoles. Tres empreses privades controlen el 89,8% del mercat de les autopistes.

La fallida de les autopistes espanyoles

El rescat de les autopistes podria superar els 8.000 M€. El rescat de les radials de Madrid suposa la nacionalització d'actius tòxics així com de les pèrdues de promotores i concessionàries. Entre 2000 i 2010 el sòl urbà de la Comunitat de Madrid va créixer un 50%, mentre la població va créixer un 3,5% en el mateix període. Tots els terrenys situats entre les autopistes i les ciutats esdevenen urbanitzables.

Una desena de famílies, entre elles els Franco, els Abelló,

els Serrano Suñer i el De Jové, es varen repartir més de 1.400M€ pels sobre costos de les expropiacions. El pla de rescat de les autopistes converteix els deutors i responsables de la seva fallida en creditors dels ciutadans i dels usuaris de l'AP2 i l'AP-7. Madrid tornarà a ser un territori lliure de peatges, mentre Catalunya i el País Valencià hauran de continuar pagant per una xarxa viària amortitzada dotzenes de vegades.

Les finques de cacera

Els propietaris de les majors finques de cacera són els promotors de les infraestructures del corredor central. I a la vegada són els propietaris de les empreses que els construeixen, els financen i els gestionen. Les finques situades al llarg del traçat d'infraestructures viàries són propietat dels principals accionistes de les empreses que les construeixen, les financen i les gestionen.

Comparativa de les xarxes viàries de Madrid i Barcelona

Amb una població equiparable, la segona corona metropolitana de Madrid té un 292% més infraestructures viàries que la de Barcelona. A Madrid, fer servir una autopista de peatge és purament opcional. No hi ha necessitat de fer-ho. Des de 1969 les autopistes catalanes han generat 20.632M€ d'ingressos mentre les autopistes de Madrid han generat 730M€. Un usuari de Manresa que treballi a Barcelona pagarà més de 180.000€ en peatges al llarg de la seva vida laboral. Si totes les autovies de Madrid fossin de peatge i tinguessin el mateix preu que les autopistes catalanes es podrien recaptar 6.466M€ anuals. En sis anys es podrien finançar tots els projectes d'autopistes i autovies de tot l'Estat.

La xarxa viària als Països Catalans

El 45% de la xarxa viària de **Catalunya** és de peatge, incloses les vies amb peatge a l'ombra. Amb un cost inicial de 734 M€, la Generalitat acabarà pagant més de 2.559 M€ pel desdoblament de l'Eix Transversal. A Barcelona, el 44% de les carreteres convencionals tenen una intensitat de circulació superior al mínim necessari per esdevenir autopistes. El 35% de les carreteres d'una sola calçada de Girona tenen una intensitat de circulació superior al mínim necessari per esdevenir autopistes. El 30% de les carreteres convencionals de Lleida tenen una intensitat de circulació superior a les autopistes radials de Madrid. El 29% de les carreteres de Tarragona tenen una intensitat de circulació superior a les radials de Madrid, carreteres convencionals amb una intensitat mitjana de circulació superior a 5.000 vehicles diaris. A Tarragona, el 15% de les carreteres convencionals tenen una intensitat de circulació superior al mínim necessari per esdevenir autopistes.

La xarxa viària de les **Illes Balears** és la que menys inversió rep del Ministeri de Foment (0,7% del total).

Els projectes viaris al **País Valencià** representen el 2% dels projectes de tota Espanya, per sota de La Rioja (2,2% del total). El País Valencià representa el 26% dels peatges de totes les autopistes de l'Estat. Si les autopistes del País Valencià fossin de peatge i tinguessin el mateix preu que les autopistes catalanes es podrien recaptar 4.837M€ anuals.

L'informe finalitza amb una frase d'Alexander Sack:

“El deute ominós és un deute del règim, contret a esquenes de l'opinió pública en benefici d'un col·lectiu privat. És un deute personal del poder que l'ha pres, per tant l'obligació desapareix quan cau el govern. Els seus creditors han comès un acte hostil contra la població, per tant, no poden esperar que la nació alliberada l'assumeixi com a propi.”