

Autopistes, el rescat més perillós

La reducció d'alguns peatges d'ACESA no ha pas sufocat la polèmica contra les vies de pagament al nostre país, sinó que encara l'ha atida més. Els partidaris de la gratuïtat augmenten i els poders públics comencen a prendre'n nota.

L'enrenou que ha mogut el pacte de rebaixa de peatges entre la concessionària ACESA, el Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya cada vegada va pujant més de to. L'aplicació, des del 26 d'octubre propassat, de reduccions que van del 10% al 50% en alguns trams, en canvi d'allargar tota la concessió vint-i-cinc anys més (fins el 2021), ha indignat no solament els qui consideren que això beneficia sobretot la concessionària, sinó també els qui no se senten afectats per la rebaixa. D'acords d'aquesta mena, ja se n'havien signat amb algunes altres empreses concessionàries, amb AUMAR per exemple, sense

que es desencadenés una reacció semblant. Però el cas d'ACESA no és equiparable al de cap altra empresa d'autopistes de l'estat. Només una dada: l'any passat va obtenir tants beneficis com tota la resta del sector plegada.

Una reacció immediata. Com la pólvora, les crítiques s'han anat encenent, aquestes últimes setmanes, per tota la societat catalana a través d'ajuntaments, consells comarcals, cambres de comerç i associacions de consumidors aplegats al voltant de l'anomenada Declaració de Gelida, i ha acabat esclatant a l'interior de tots els partits. De reaccions, ja comença a

haver-n'hi. Finalment, la comissió encarregada dels peatges, creada pel Parlament de Catalunya, i que no s'havia reunit des de la seva institució, s'ha posat a treballar. Isidre Fainé substituirà Josep Vilarsau a la presidència d'ACESA (vegeu pàg. 38). I el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, que durant l'últim debat de política general va respondre a les crítiques de l'oposició defensant l'acord negociat com a única solució possible per a rebaixar el cost dels usuaris, ha acabat reconeixent que potser caldrà revisar-lo, que no es tracta pas d'una solució definitiva dels peatges. Fins i tot s'ha mostrat disposat a analitzar a fons

Indignació entre els qui consideren que beneficia ACESA

la proposta de rescatar la concessió que ha fet el Consorci Xarxa Viària, format per ajuntaments de l'Alt Penedès i el Baix Llobregat, i principal impulsor de la Declaració de Gelida. Una possibilitat, la del rescat, que un mes abans Pujol mateix havia considerat inassumible econòmicament per les administracions.

En la reunió que va mantenir fa poc amb aquesta plataforma contra els peatges, el president de la Generalitat va reconèixer que ignorava totalment l'existència de lletra menuda en l'acord amb ACESA. Són membres de la Federació de Municipis de Catalunya els que han denunciat el fet, després de desxifrar el jeroglífic jurídic d'un pacte que conté condicions que fins ara no s'havien explicat. Segons aquestes fonts, l'acord eximeix la concessionària de tots els compromisos quant a inversions que havia adquirit. Però, sobretot, deixa sense efecte un decret del 1967, que obligava ACESA a reinvertir a les autopistes la meitat dels beneficis nets que excedissin del capital invertit en la construcció.

Des de Xarxa Viària afirmen que la norma mai no s'ha aplicat, ni tampoc ningú no ha exigit mai que s'apliqués. ACESA, per la seva banda, ha confirmat l'existència d'aquestes clàusules de l'acord, però nega rotundament que es tracti de cap secret, perquè es va publicar íntegrament al BOE. Més encara, assegura que es tracta d'una simple concreció per escrit del que ja s'havia pactat de paraula l'any 1990. En aquell moment ACESA ja va obtenir una altra pròrroga de dotze anys de tota la concessió, en canvi de la construcció del tram Mataró-Palafolls de la A-19 i de la implantació d'un peatge tou a tota l'autopista del Maresme. És, de fet, un precedent de l'actual acord, tot i que en una conjuntura política ben diferent. Van signar-lo el director general d'ACESA, Josep Manuel Basáñez, ex-conseller d'Economia de la Generalitat i destacat militant convergent, i el ministre d'Obres Públiques d'aleshores, el socialista Josep Borrell. Llavors, el govern

LES AUTOPISTES DE PEATGE ALS PAÏSOS CATALANS



AUTOPISTA	EMPRESA
1. Túnel del Cadí	T. del Cadí
2. A-7 La Jonquera-Barcelona	ACESA
3. A-7 Montmeló-El Papiol	ACESA
4. A-18 Sant Cugat-Manresa	AUTEMA
5. A-2 Saragossa-Mediterrània	ACESA
6. A-2/A-7 Barcelona-Tarragona	ACESA
7. A-19 Montgat-Mataró-Palafolls	ACESA
8. Túnel de Vallvidrera	TABASA
9. A-16 Túnel del Garraf-El Vendrell	AUCAT
10. A-7 Tarragona-València	AUMAR
11. A-7 València-Alacant	AUMAR
12. Túnel de Sóller	T. de Sóller

ROSANNA PUJADES

Més del 82% de les autopistes catalanes són de peatge, mentre que a la resta de l'estat només un 28% de les vies ràpides són de pagament. Catalunya i el País Valencià són les zones menys beneficiades per la política de construcció d'autovies gratuïtes.

de CiU va oposar-s'hi obertament, tot i tenir Basáñez a les seves files polítiques. Però ara és un govern del PP, amb el suport de la Generalitat, que ha pactat amb ACESA, i són els socialistes que s'hi oposen. És només una mostra de les complicades relacions entre el poder polític i la concessionària amb més poder que hi ha a l'estat.

En tot cas, per demostrar que l'acord signat el 1990 ja contenia els punts recollits ara, els responsables d'ACESA remeten a una carta de l'ex-secretari d'Estat d'Obres Públiques, José Alberto Zaragoza, que ho certificaria. El fet és que el secretisme i el complicat embull normatiu que emmarca les relacions entre l'estat i les concessionàries han tingut lluny, durant molts anys, els curiosos.

L'oblit del passat recent. Quan es parla d'autopistes es repeteixen sovint tòpics que difícilment resisteixen una anàlisi mínimament aprofundida. Així, per exemple, al Congrés de Diputats, el 30 de setembre d'enguany el ministre de Foment, Rafael Arias Salgado, responia a les acusacions de la dipu-

tada del PI, Pilar Rahola, de discriminació de Catalunya per causa dels peatges, afirmant que quan Espanya no tenia carreteres, "Catalunya destacava per la seva xarxa d'autopistes de peatge, perquè en aquesta comunitat va recaure el capital de tota Espanya per finançar-les".

ACESA rep de l'estat, el 1967, la concessió de les autopistes Barcelona-La Jonquera i Barcelona-Mataró, les primeres que es construiran a la península, i més tard s'hi afegirà el tram Barcelona-Tarragona i Montornès-El Papiol. ACESA neix amb dos socis principals, Bankunion (fundat per uns 400 industrials, el Banc Atlàntic i alguns més) i el banc nord-americà Chase Manhattan Bank. I això ens porta a un altre argument molt estès: el de justificar els elevats beneficis actuals per les importants inversions que es van haver de fer per construir les autopistes. Hi ha experts que consideren que ni l'una cosa ni l'altra no són totalment certes. Legalment els socis de les concessionàries només van haver d'aportar el 10% de la inversió total; és més, la

Segons Borrell, per cada pesseta invertida per les c

Hi ha experts que consideren que l'aportació real que van haver de fer les concessionàries d'autopistes per construir aquestes vies va ser reduïda.

La majoria de les inversions es van fer amb crèdits demanats a l'estranger i amb l'aval de l'estat.

legislació fins i tot va deixar oberta la porta perquè només fessin efectiva una quarta part del capital social subscrit. La resta de la inversió, el gran gruix, s'havia de finançar amb crèdits demanats a l'exterior. Així, no va ser únicament el capital privat espanyol que va pagar les autopistes catalanes, ni tampoc la concessionària va haver d'assumir riscos excessius, perquè va poder-se refugiar sota l'ampli paraigua de l'estat.

Com explica Alfons Puchet en la seva investigació sobre l'Autopista del Mediterrani, publicada per la Universitat de València, l'escassa solvència de les empreses concessionàries en relació amb la importància de les inversions que havien de fer hauria dificultat molt que trobessin finançament a l'estranger. I és per això que les autoritats franquistes van habilitar dos mecanismes per aconseguir la confiança estrangera: l'aval de l'estat i l'assegurança de canvi. L'estat es va comprometre a assumir les despeses addicionals degudes a la fluctuació del tipus de canvi entre la pesseta i les divises amb què es demanarien els préstecs. L'únic detall és que el 69, any de l'obertura dels primers trams d'ACESA, un dòlar es pagava al voltant de les 60 pessetes i ara voreja les 150 pessetes. De llavors ençà, l'estat ha gastat, només per aquest concepte, prop de 500.000 milions de pessetes. I, d'aquesta quantitat, més de 100.000 milions correspondrien als préstecs d'ACESA. Josep Borrell ha afirmat en alguna ocasió que per cada pesseta que havien invertit les concessionàries d'autopistes, el conjunt dels ciutadans n'hi havia invertides sis, i Jaume Amat, ex-director general de carreteres de la Generalitat, explicava en un in-



SANTI PUIG

forme oficial que, amb els diners de l'assegurança de canvi, "l'estat podria haver construït les autopistes a càrrec seu i, a més, gratuïtes".

A part això, ACESA, com AUMAR i la resta de concessionàries s'han beneficiat durant tots aquests anys d'avantatges fiscals, sobretot d'una bonificació del 95% de l'Impost de Béns Immobles (IBI). Una qüestió que també sulfura els ajuntaments afectats i que recentment el ministre Arias Salgado s'ha compromès a resoldre. L'estat sembla que en podria assumir el cost, una vegada més.

Una privatització contra corrent. També hi ha poca gent que recordi que ACESA va estar en mans de l'estat fins fa relativament poc, el 1987, i que va ser privatitzada pel govern socialista contra els seus mateixos plans, i en el moment que es donava el tret de

sortida a la construcció de milers de quilòmetres d'autovies gratuïtes a la resta de l'estat.

L'arribada dels socialistes al poder el 1982 coincideix amb la crisi de Bankunion, que passa al Fons de Garantia de Dipòsits, juntament amb el paquet majoritari d'ACESA, que controla. Són anys de crisi, en què els plans per a construir noves autopistes es moren de mort natural. El fracàs econòmic d'algunes concessions i l'augment dels tipus d'interès a tot el món fan que els últims concursos per a l'adjudicació de nous trams quedin deserts. És el moment que el govern socialista elabora el Pla General de Carreteres 1984-91, que parla d'obertura del fracàs del sistema de concessions i proposa com a solució la nacionalització de les concessionàries en crisi, incloses les autopistes catalanes. Tot i així, l'executiu acabarà venent el 1987 la seva participació majoritària

QUÈ HAURIA PASSAT SI NO S'HAGUÉS PRIVATITZAT ACESA?

DAVID FERNÁNDEZ

BENEFICI I FONDS DE REVERSIÓ 1988-1998 (milions de pessetes)

88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98 (previsions)
14.149	15.121	20.288	22.712	25.654	25.678	25.874	26.279	27.441	28.735	30.000

75.000	25.000	25.500	47.500	34.000	34.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------

Valor d'ACESA el 1987

Terrassa-Manresa i Rubí-Terrassa

Túnel del Tibidabo

Mataró-Palafolls

Castelldefels-Sitges

Sitges-El Vendrell

VALOR D'ACESA EL 1987 I COSTOS DE CONSTRUCCIÓ DE LES AUTOPISTES (milions de pts)

cessionàries, l'estat n'hi ha hagut d'afegir sis més

d'ACESA per 45.000 milions, que passarà des d'aleshores a l'òrbita de la Caixa de Pensions.

Un estudi realitzat pel gerent del Consorci Xarxa Viària, Jordi Carrillo, analitza el que hauria pogut passar, si l'estat hagués mantingut els seus plans (vegeu gràfic pàg. 22). Si el 57% que tenia el Fons de Garantia valia 45.000 milions, comprant la totalitat d'ACESA n'hauria costats 75.000, una xifra que, d'acord amb els beneficis que ha tingut l'empresa des d'aleshores, s'hauria recuperat en quatre anys. Tenint en compte que l'estat espanyol s'ha gastat més de sis bilions construint autopistes gratuïtes, no sembla un preu exagerat. L'estudi va més enllà i conclou que, amb els beneficis nets d'ACESA d'aquesta última dècada, més els diners del fons de reversió (que fan possible que els socis recuperin el valor de la inversió en el moment que expiri la concessió), l'estat hauria pogut pagar totes les autopistes que s'han construït a Catalunya. Contra els qui puguin argumentar que aquest és un càlcul molt fàcil de fer *a posteriori*, Carrillo sosté que l'increment de beneficis era completament previsible, perquè els costos d'exploració d'una autopista, inclosos els de personal, creixen sempre per

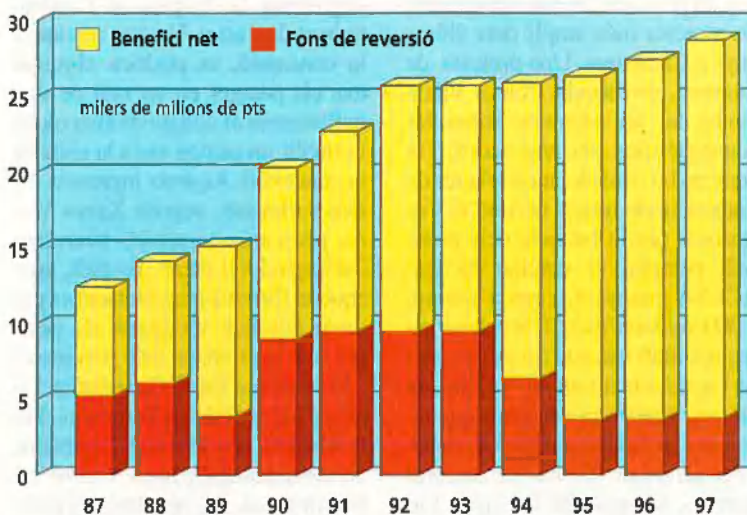
sota dels ingressos deguts a l'increment del trànsit.

Servei públic o negoci privat.

Del 1988 ençà, la concessionària ha acumulat 166.000 milions de beneficis després d'impostos, més 65.000 de destinats al fons de reversió; en total, un quart de bilió. Uns resultats segurs, en contínua progressió, que no depenen gaire del cicle econòmic. Ni la crisi de començament dels 90 no va implicar cap davallada, tot i el que s'ha dit algunes vegades. L'empresa va destinar més diners al fons de reversió i, per tant, va rebaixar els beneficis nets, però la xifra total de guanys es va mantenir (vegeu gràfic de sota). Va ser precisament en aquest moment que ACESA va fer un dels millors negocis de la seva història. Basáñez va aconseguir de Borrell que s'allargués la concessió dotze anys més en canvi de peatges tous al Maresme. Només cal fer números. Amb una inversió suplementària de 65.000 milions, ACESA estirava fins al 2016 una concessió i uns beneficis que s'acabaven el 2004. Això li va permetre, per exemple, de tornar a augmentar, a partir del 1994, el repartiment de dividendes i disminuir els diners destinats al fons de reversió.

Segons l'estudi de Xarxa Viària, quan l'usuari d'ACESA paga mil pessetes a qualsevol peatge, 637 van a parar directament a beneficis (vegeu gràfic de sota a la dreta). Però ACESA rebat aquestes xifres i considera que els beneficis reals només són un 30% de la facturació. En tot cas, és un marge prou important, tenint en compte que no es tracta d'un negoci en un marc de lliure competència, sinó d'un servei públic explotat per una empresa privada en règim de concessió i que l'estat no ha construït cap via ràpida gratuïta alternativa a l'actual traçat de la A-7.

Per això també va causar perplexitat que ACESA recorregués judicialment contra la construcció d'una variant de la N-340 a Altafulla i Torredembarra, destinada a evitar el col·lapse continu dels accessos a Tarragona. El director general d'ACESA va dir que s'oposaria a la millora de la xarxa pública com qualsevol botiguer que lluita per evitar que li obrin "una botiga del mateix ram al costat de la seva". Però des d'ACESA consideren que aquestes declaracions foren tretes de context i que el recurs contra la variant era totalment justificat, perquè el traçat previst afectava dos trams de l'anomenada zona de seguretat de l'autopista.



ON VAN A PARAR ELS DINERS DELS PEATGES D'ACESA

PEATGE 1.000 pts			
COST PER ACESA	IVA	FONS DE REVERSIÓ	BENEFICI ACESA
235	65	63	637



COST PER ACESA IVA FONTS DE REVERSIÓ BENEFICI ACESA

Fons: XARXA VIÀRIA

El rescat d'ACESA podria costar 385.000 milions



SANTI PUIG

Oficialment no hi ha dades sobre el preu que hauria de pagar l'estat per rescatar la concessió d'ACESA. Però els signataris de la declaració de Gelida consideren que podria ser assumit amb un cost social inferior al de mantenir la situació actual.

Un accident a la N-340, el juny d'enguany, quan ACESA no va aixecar les barreres de l'autopista per evitar el col·lapse, i un altre, el setembre prop passat, d'un autocar i un camió pesant a l'interior de la ciutat, amb cinc víctimes mortals, han acabat essent el detonant de tot un moviment de protestes a Tarragona contra el ministeri i la concessionària, amb l'alcalde de la ciutat, Joan Miquel Nadal, al capdavant. "És innacceptable que [ACESA] guanyi diners amb les desgràcies d'altri", va afirmar Nadal, cosa que va provocar la irritació de Basáñez, membre del seu mateix partit. ACESA ha respost dient que per aixecar les barreres necessita l'autorització de l'autoritat competent i que, en tot cas, no té a les seves mans la solució del problema, que correspon al Ministeri.

Els veïns de la zona han tallat la carretera i la A-7 repetidament fins que ACESA ha pactat amb la Generalitat l'obertura de les barreres del peatge en cas d'accident sense compensacions en canvi. I també negocia amb Foment que els camions i autobusos puguin passar gratuïtament per l'autopista fins que no s'hagi construït la variant

d'Altafulla i la circumval·lació de Tarragona. Tot depèn ara de trobar una solució tècnica i de fixar la compensació que rebrà ACESA. Però la concessionària considera que fer passar tot el trànsit de la N-340 a l'autopista la col·lapsarà; per tant, diuen, caldria limitar els tipus de vehicles i les hores per fer-ho.

Al llarg de les autopistes d'ACESA hi ha, tanmateix, més conflictes sense solució. Seria el cas de Gelida i Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès), que només volen pagar el trajecte que efectivament realitzen quan passen pel peatge de Martorell de la A-7, i no pas tot el cost. ACESA negocia amb Foment una solució, que podria consistir en un "teletac" especial per als veïns d'aquesta àrea. Un cas similar seria el de Mollet del Vallès respecte al peatge de la Llagosta, a la A-17, un dels més cars d'Europa. L'alcaldesa de Mollet, Montserrat Tura, ha suggerit als seus convinguts que toquin el clàxon quan passin pel peatge en senyal de protesta, però això no li ha impedit de negociar amb la Generalitat, l'administració competent. Fins i tot l'Ajuntament de Girona acaba de demanar la gratuïtat de la A-7 al pas per la ciutat.

La gota que ha fet vessar el got. Ha estat, això no obstant, el nou conveni entre ACESA i l'estat que ha provocat un dels moviments de protesta més amplis dels últims anys a Catalunya. Una protesta, de moment, civilitzada. Xarxa Viària també ha fet números sobre les conseqüències del nou acord. Tot i que no ha considerat els efectes de l'augment de trànsit normal ni l'ocasionat per la baixada dels preus dels peatges, el resultat és que ACESA guanyarà, com a mínim, 7.000 milions més. L'empresa assegura, amb tot, que no és tan fàcil de fer càlculs a vint anys i que, en tot cas, aquest era un acord que no tenien cap interès especial a signar.

Pel gerent de Xarxa Viària, Jordi Carrillo, la causa del rebuig de l'acord és que "la gent no entén que per anar de Barcelona a Saragossa hagi de pagar 3.000 pessetes i de Saragossa a Madrid ni un duro. Ni entén els beneficis supermilionaris d'una empresa participada majori-

tàriament per La Caixa i dirigida per un ex-conseller de la Generalitat". A això, s'hi ha d'afegir la consciència creixent de la irracionalitat dels accessos a Barcelona, car n'hi ha de lliures, de peatge tou i de peatge dur o fins i tot duríssim, com els Túnel de Vallvidrera, quan a la majoria de ciutats les entrades per carretera són gratuïtes. Xarxa Viària considera que cal racionalitzar i reduir els peatges, i proposa com a sistema viable per aconseguir-ho el rescat de la concessió. ACESA, evidentment, no vol dir res. Això depèn d'una decisió política que no els pertoca, afirmen.

Darrerament hi ha hagut controvèrsia sobre el que valdria recomprar la concessió d'ACESA. S'ha parlat de dos bilions de pessetes, fins i tot. El cas és, tanmateix, que aquest seria, més aviat, el cost aproximat que tindria per a l'estat espanyol el rescat de totes les autopistes de peatge. Xarxa Viària ha calculat que ACESA podria costar uns 385.000 milions, una xifra més raonable que fonts extraoficials del Ministeri de Foment fins i tot consideren per sobre dels seus càlculs. Però el problema continua essent de saber com es pagarien i qui els pagaria. Segons Xarxa Viària, l'estat podria finançar-ne la compra amb l'emissió de deute públic, però això no voldria dir, en cap cas, augmentar la despesa ni l'endeutament de l'estat. Un cop rescatada la concessió, es podrien eliminar tots els peatges en un radi de vint quilòmetres al voltant de Barcelona i establir un peatge tou a la resta de la concessió. Aquests ingressos serien suficients, segons Xarxa Viària, per a anar pagant els interessos i el capital del deute. És més, amb aquesta fórmula possiblement es podrien eliminar totalment els peatges uns anys abans dels previstos.

El president Pujol s'ho estudia. I el conseller de Política Territorial, Pere Macias, negocia amb la resta de concessionàries perquè també rebaixin preus. La revolta dels peatges continua viva a Catalunya, la solució encara és oberta, però almenys tothom s'ha convençut que hi ha un problema real.

Toni Cañis