

“Les autopistes de peatge ens acosten a Europa”

Josep A. Grau i Reinés (València, 1954) porta més de vint anys en el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Com a secretari general, és un gran expert en infraestructures i mobilitat. Fruit de l'experiència, acaba de publicar 'Les autopistes de Catalunya: greuge comparatiu i motor econòmic', editat per Pòrtic.

Vostè acaba de publicar un llibre sobre un dels temes que ha generat més polèmica en la societat catalana aquests últims anys: les autopistes. Una infraestructura que vostè analitza a partir d'una doble òptica: greuge comparatiu i motor econòmic. Dues visions una mica contraposades, no?

—Les autopistes de peatge han representat per a Catalunya un acostament a Europa, una obertura a nous mercats, han permès la creació d'una xarxa de comerç i indústria en ciutats mitjanes i, al mateix temps, el desenvolupament d'aquestes. Han contribuït a crear ocupació i a reduir els índexs d'atur. També és cert, però, que han deixat alguns llegats negatius en el si de la societat catalana: una important pressió fiscal per a empreses i ciutadans barrejada amb un sentiment de frustració per l'eternització de les obres de les autovies projectades i un desencís per la conversió de vies projectades com a lliures en autopistes de peatge. Conscients, mal que ens pesi, d'una herència indesitjada per manca d'inversions estatals, aquesta s'està intentant redreçar com es pot: sense augmentar la pressió fiscal i el desviament de fons que limitarien l'estat del benestar.

—En la presentació del llibre, l'ara exconseller de Política Territorial i Obres Públiques, Pere Macias, afirmà que el problema no és que aquí tinguem autopistes de peatge —perquè a tot Europa

n'hi ha— sinó en la diferència de criteri que ha utilitzat el govern de Madrid a l'hora d'invertir en uns territoris respecte d'altres. Aquesta diferència continua vigent avui dia?

—Tot i que en els darrers anys han augmentat les inversions de l'estat en matèria d'infraestructures al nostre país, encara queden moltes coses per fer. Seguim tenint un cert desequilibri entre autopistes de peatge i autovies gratuïtes, i seguim reivindicant l'aplicació dels impostos que generen les autopistes de peatge per utilitzar-los des de Catalunya en les necessitats d'infraestructures. Encara hem d'aprofundir en la consecució de l'equilibri entre les inversions de l'estat espanyol i les necessitats a casa nostra. Segons el Pla d'Infraestructures 2000-2007 del Ministeri de Foment, on es contempla la xarxa de carreteres d'alta capacitat prevista per al segle XXI, l'estat espanyol disposarà d'una xarxa de vies de gran capacitat que passarà dels 8.000 quilòmetres actuals als més de 13.000 quilòmetres en l'horitzó del 2007. D'aquests, 640 nous quilòmetres correspondran a Catalunya. No cal fer més comentaris.

—Catalunya acumula més del 30% de les autopistes de tot l'estat i només té el 5,5% d'autovies. Vist això, quines són les prioritats que s'han de posar sobre la taula per capgirar aquesta situació?

—Diversos estudis realitzats per la UE indiquen que al 2010 la mobilitat s'haurà duplicat respecte a la que hi

havia l'any 1990. La mitjana de vehicles per habitant a Europa serà al 2010 de 500 vehicles per cada 1.000 habitants. El creixement del transport internacional es dispararà. Hi haurà un increment entre un 100 i un 140% de viatgers i entre un 134 i un 245% de mercaderies. Per donar resposta a les noves necessitats que generarà aquest augment de mobilitat, cal que cada país es replantegi la presència i l'abast del sector públic en el camp de les infraestructures. La Generalitat ja està actuant d'acord amb un projecte molt ambiciós a mig i llarg termini, anomenat "Catalunya, horitzó 2010". En compliment dels objectius del 2010, la innovació en infraestructures que s'haurà fet del 2001 al 2005 a Catalunya superarà de molt les que es van fer als Jocs Olímpics del 1992. Les inversions programades de la Generalitat i l'administració central pugen dos bilions set-cents mil milions de pessetes. La política de l'estat hauria de canviar a favor d'una millora en les inversions a Catalunya per compensar el desequilibri que encara arrosseguem. No es tracta de suprimir les autopistes de peatge, sinó de complementar-les amb una política d'inversió coherent en autovies i millores de la xarxa existent.

—El ministre Alvarez Cascos farà de pagament les quatre autopistes que sortiran de Madrid cap a Barcelona, València, Andalusia i Extremadura. La solució és estendre els peatges fora de Catalunya, com sostenia fa poc Salvador Alemany, director general d'Acesa?

—La Unió Europea reconeix que el peatge és el sistema més just a l'hora de carregar el cost d'ús d'una infraestructura. Només Espanya ha optat per desenvolupar els dos sistemes de forma simultània, construint autopistes de peatge a través de concessionàries, al mateix temps que el Govern central i les autonomies construeixen autovies. A causa d'aquest tipus de política, Espanya s'ha despenjat de la resta de la UE quant a desenvolupament d'autopistes de peatge. Entre 1972 i 1975 el nombre d'autopistes a Espanya va passar de 910 a 2.042 quilòmetres, però els vint anys següents es va

estancar, mentre que a la UE el nombre d'autopistes de peatge es va multiplicar per 2,3. Aquesta política encara es manté avui dia. Això demostra que el peatge no deu ser tan dolent si tants països l'han triat voluntàriament com a fórmula per finançar la construcció i el manteniment de vies ràpides. O en tot cas, que els beneficis que aporta pesen més que les connotacions negatives que se li puguin associar.

—Vostè es declara ferm defensor dels peatges i de les autopistes de pagament. Defensor també de la iniciativa privada en el finançament d'infraestructures. Ara bé, un cop recuperades les inversions fetes, quin sentit té el peatge? Cal revisar els acords amb les concessionàries?

—Actualment, quan parlem d'autopistes de peatge, gran part de la població catalana comet l'error de centrar l'opinió i el debat en la quantia de les tarifes, sense entrar en el que veritablement representa la construcció d'aquestes infraestructures per al seu territori i per als seus ciutadans. Els municipis travessats per vies ràpides han hagut de patir problemes importants, com ara els mediambientals, però ningú no pot negar que han aconseguit un nivell de desenvolupament econòmic immillorable en unes altres circumstàncies. Per exemple, Martorell, Mollet o el Vendrell no tindrien el mateix creixement econòmic sense la proximitat de l'autopista. Diversos estudis d'àmbit social i econòmic han avalat els aspectes beneficiosos de les autopistes de peatge per al reequilibri territorial, la competitivitat i el desenvolupament econòmic i social per a la regió i el país on s'ubiquen. Els beneficis econòmics es poden xifrar en increments de l'1,5% anual del PIB.

—I pel que fa a les concessionàries?

—Aquest no és un tema de fàcil solució. Si estem parlant de països democràtics, hem de donar garanties plenes jurídiques i econòmiques que els acords s'acompliran. D'altra banda, ara s'està treballant per establir nous mecanismes per organitzar el sistema de finançament privat de les grans infraestructures. Hi ha un projecte de llei que està en discussió. Des-

“La Unió Europea reconeix que el peatge en les autopistes és el sistema més just a l'hora d'haver de carregar el cost d'ús d'una infraestructura”

prés, ja veurem. Però hi ha un principi que ha de quedar clar: per abastar les necessitats d'infraestructures s'ha d'arribar a un sistema mixt de finançament, públic-privat.

—Com vostè recull en el llibre, el 1996 CiU donà el tret de sortida a la rebaixa de peatges a canvi de l'allargament de concessions. Una contrapartida que ha estat fortament criticada socialment...

—La Generalitat està legalment obligada a respectar els temes del contracte signat amb les diverses concessionàries. Qualsevol modificació de tarifes o aprovació de descomptes que vulgui aplicar comporta l'obligació legal de reconèixer a les concessionàries mesures compensatòries per mantenir les bases econòmiques pactades a l'acord. Les mesures compensatòries passen per l'allargament del termini de concessió, si no fos així ho haurien d'acabar assumint els pressupostos de la Generalitat, amb la repercussió que això representaria en el dèficit públic i en els nivells d'inversió en infraestructures i en altres partides com l'ensenyament, la sanitat... Segons un estudi de la Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA), de febrer del 2000, el 70%



Josep Grau reclama "una política d'inversions estatals a la xarxa viària catalana com a compensació per la menor inversió històrica".

dels catalans es mostren d'acord a prorrogar les concessions d'autopistes si això implica rebaixar el preu dels peatges. I el 54% prefereixen la construcció d'autopistes de peatge a través del finançament privat, abans que esperar que l'administració tingui fons disponibles per fer-ho. Dit això, a Catalunya, tornar a fer un allargament de les concessions seria difícil d'entendre per la societat. Si optem per aquesta solució, s'haurà d'explicar bé, fer molta pedagogia. Ara bé, per això mateix, estem buscant altres fórmules.

—Els usuaris demanen que es rebaixin els peatges. El Parlament de Catalunya va aprovar unànimement a principi d'any la proposta de crear un fons per abaratir els peatges en les autopistes de pagament, que es nodriria dels impostos que paguen les concessionàries. El PP, però, va rebutjar-ho en el Congrés. Quines opcions queden al Govern català?

—Des del principi de la seva acció, el Govern de la Generalitat ha impulsat una política efectiva i directa per assolir la reducció i l'homogeneïtzació dels peatges de les autopistes catalanes. El conjunt d'accions que s'han dut a terme han representat per a la butxaca dels ciutadans un total de 64.963 milions de pessetes fins al 2001. Aquesta quantitat és similar a la inversió que va representar al seu dia l'Eix Trans-

versal de Catalunya. Tot i això, encara falta molt camí per fer i no ens volem conformar amb la situació actual.

—Segons vostè, el peatge pot ser una eina de distribució del trànsit i servir per penalitzar aquells usuaris que opten pel vehicle privat. El problema a Catalunya, però, és que el transport públic no és una alternativa viable a causa de la seva saturació, i que la presència de vies lliures és minsa. El problema de fons no és la manca d'un sistema viari prou diversificat?

—Cal impulsar una política global d'infraestructures per aconseguir un model equilibrat de mobilitat. L'ampliació de l'aeroport de Barcelona, la potenciació dels serveis ferroviaris de RENFE, els Ferrocarrils de la Generalitat i el projecte del Tren de Gran Velocitat són claus per avançar en aquest sentit. Partint de la realitat de casa nostra, s'hauria de treballar en tres línies estratègiques per evitar que es produeixi un efecte de congestió: fer una xarxa viària que arribi a tot arreu, invertir en transport públic a les grans ciutats i crear la Catalunya de les estacions. Tot això, mantenint un nivell d'equilibri pressupostari que faci possible la reducció del dèficit públic, sense hipotecar el creixement de la inversió. Al mateix temps, cal seguir reivindicant un tracte just de les in-

versions de l'estat a Catalunya i desencallar projectes importants: les inversions per a l'alta velocitat ferroviària, els aeroports de Barcelona, Reus i Sabadell, els desviaments dels rius Llobregat i Francolí, la depuradora del Baix Llobregat, els ports de Barcelona i Tarragona, la xarxa viària, el Conveni d'Infraestructures (1998-2000) i el Pla director d'Infraestructures 2001-2010, amb una inversió total de més d'un bilion i mig de pessetes.

—Els peatges poden ajudar a distribuir el trànsit, però també a complicar les entrades i sortides de ciutats com Barcelona, i penalitzar així la mobilitat obligada de molts usuaris que cada dia es desplacen per motius de feina. En aquests casos, els peatges s'haurien de suprimir?

—Des de Catalunya fa temps que es treballa en aquesta línia i en la de potenciar el transport públic per millorar la mobilitat dels ciutadans. Només cal fixar-se en l'evolució de les autopistes de peatge i autovies lliures de pagament al nostre país per comprovar que hi ha un canvi de tendència. Mentre al 1995 la situació estava clarament desequilibrada a favor de les autopistes de peatge, cinc anys després la situació ha tendit a igualar-se i el 2005 es preveu que sigui a la inversa: més quilòmetres d'autovies que d'autopistes de peatge. Un cop començada a estar superada, en part, la situació de greuge, ens trobem davant la possibilitat d'establir nous criteris. Cal fixar per a tot l'estat el concepte de "solidaritat territorial" i una política d'inversions estatals a la xarxa viària catalana basada en el reequilibri com a compensació per la menor inversió històrica. Això s'hauria d'incloure en el pacte de finançament autonòmic. Seria recomanable, a més, crear un Fons per a l'homogeneïtzació i descomptes de les tarifes d'autopistes de peatge, i també fer possible una millor xarxa de transport públic, alimentat amb els impostos que graven els peatges i les concessionàries. Un fons que ens ajudaria a avançar cap a un model de mobilitat sostenible en tot el nostre territori.

Bàrbara Amorós