



El peatge de Girona Sud va haver d'obrir barreres el dia 1 de maig passat, arran de la protesta dels usuaris que no volien pagar.

Segon assalt contra els peatges

La revolta dels usuaris contra els peatges torna a posar en dubte la política concessionària de la Generalitat i l'estat a les autopistes i el tracte abusiu cap als ciutadans dels Països Catalans en aquest àmbit. El 1998 no hi havia Twitter, però hi va haver un moviment polític i social que va aconseguir una rebaixa de tarifes. Això sí, en canvi de prorrogar les concessions.

L'any 1998, Catalunya concentrava el 28,9% de les vies de peatge de l'estat espanyol, un percentatge gairebé idèntic al del 1980. Per contra, només tenia el 3,9% de les autopistes lliures de peatge. La discriminació havia estat, històricament, evident. Però aquell any, la inauguració del peatge del Garraf va ser la gota que va fer vessar el got al Princi-

pat. La revolta dels usuaris contra el pagament dels peatges s'havia organitzat en una plataforma amb rèpliques arreu del territori que exigia l'aixecament de les barreres i demanava als usuaris de fer sonar el clàxon cada vegada que passessin per un peatge. El malestar popular era creixent, malgrat que el 1996 CiU havia posat sobre la taula de negociació de la investidura del PP espanyol

la modificació del tipus d'IVA que suportaven els peatges (del 16% al 7%), fet que havia permès la reducció de les tarifes. A més a més, algunes concessionàries com Aumar, al País Valencià, o les que depenien directament de la Generalitat (Túnel del Cadí, Autema, Tabasa i Aucat) van negociar una reducció més gran dels peatges. En canvi d'això, però, l'administració catalana

hauria de perllongar el període d'explotació a les concessionàries. També la concessionària espanyola ACESA va treure'n suc, i allargà la concessió fins al 2021 en canvi de reduir les tarifes entre un 10% i un 50% en vuit trams d'autopista i invertir 2.000 milions de pessetes en millora d'infraestructures.

Revolta de ciutadans i polítics.

El pacte, però, no va satisfer tothom. La resposta ciutadana a la pròrroga dels peatges de pagament es va concretar en l'anomenada Declaració de Gelida, una plataforma que va tenir el suport d'un centenar d'ens, entre municipis i consells comarcals governats per ideologies de signe divers, cambres de comerç, entitats cíviques i organitzacions empresarials. Amb els lemes "Fes-te sentir, pita'ls" i "Refusa els peatges", les protestes es van anar escampant de nou. El govern de la Generalitat considerava que l'acord amb les concessionàries era aleshores l'única política possible per a abaratir els peatges. Amb tot, vuit anys enrere, CiU havia presentat al Parlament una proposició de llei, que va ser aprovada, en què rebutjava d'allargar concessions d'autopistes que depenien del govern espanyol per a rebaixar peatges.

Cal destacar una actuació simbòlica de l'ajuntament de Vallirana. El 28 d'octubre del 1998, aprovava una moció, amb el suport unànime de tots els partits polítics (CiU, PSC, IC-EV i el PP), en què es denunciava una política de peatges a les autopistes que "només beneficia els actuals propietaris d'ACESA i perjudica des de fa molts anys la qualitat de vida dels ciutadans de Vallirana". L'alcalde, d'UDC, va ordenar la cancel·lació de tots els comptes del consistori amb "la Caixa", principal accionista d'ACESA, i instava els veïns de la població i més ajuntaments afectats a afegir-se a la mesura per a "exercir una pressió que afavoreixi l'eliminació dels peatges".

El clima de tensió entre el govern i l'oposició al Parlament –i també dels ciutadans al carrer– anava creixent, fins que l'11 de desembre del 1998 es va materialitzar la primera gran jornada de protesta als peatges. Els adhesius i els cartells de "Fes-te sentir: pita'ls" van envair els peatges. L'endemà passat, la marxa de vehicles a l'autopista

entre Cambrils i el Vendrell blocava el pas durant dues hores, mentre que unes 500 persones tallaven la N340 a la mateixa altura. El col·lapse fou tal que ACESA va acabar aixecant les barreres del peatge a Tarragona. El daltabaix va comportar fins i tot un canvi en la cúpula de la concessionària i l'obertura d'un nou procés de negociació per a rebaixar les tarifes.

ERC pren protagonisme. El febrer del 1999, els republicans van prendre protagonisme fent un pas més enllà que els altres partits de l'oposició –tot i que el PSC havia estat especialment actiu en la lluita contra els peatges a l'àrea metropolitana–, amb la campanya "Catalunya lliure de peatges", que es concretava en iniciatives cíviques i legislatives al Parlament. Ja aleshores, ERC introduïa el concepte d'espoliació fiscal i dèficit d'inversions en infraestructures, a diferència de la resta de formacions. A final dels 90, el 72% dels ingressos de peatges d'ACESA, la concessionària espanyola, provenien del Principat. ERC va denunciar pressions de grups de poder econòmic i polític per tal que atuessin una campanya que reclamava el rescat dels peatges catalans.

Més d'una dècada després, l'estructura de peatges no ha canviat. El Principat, però també el País Valencià i, proporcionalment, les Illes, continuen sufragant els dèficits d'inversions. Però aquesta vegada, els sindicats UGT i CCOO i el PSC són especialment bel·ligerants contra la iniciativa ciutadana i política #novullpagar. Rebutgen frontalment l'estratègia que els socialistes catalans havien encapçalat des de molts ajuntaments integrats en la Declaració de Gelida. L'única diferència entre aleshores i ara és que els cotxes tocaven la botzina però pagaven.

Mentrestant, l'executiu català es troba sobre la taula un altre ferro roent. Alguns dirigents han manifestat comprensió per les protestes, però han decidit d'aplicar polítiques de sancions –que jurídicament susciten molts dubtes– per a posar fi a la protesta cívica dels ciutadans. Les concessionàries, per la seva banda, no semblen tenir tantes ganes de brega.

Gemma Aguilera

Mercat i política



Muriel Casals

Desgavell

Segons el diccionari, *desgavell* significa desordre complet. Aquesta és l'expressió que fan servir Casimir Alsina Ribé i Anna Alsina Naudi per a descriure el que ha passat en dos sectors que són clau en el funcionament de l'economia catalana: l'immobiliari i el financer.

Si volem comprendre què ha passat aquests darrers anys, val la pena de llegir el seu llibre *El desgavell immobiliari a Catalunya. Qüestions econòmiques i problemes morals* (Publicacions de l'Abadia de Montserrat). Es tracta d'una lectura que ens ajuda a pensar de quina manera podem afrontar un futur més ordenat, sabent que, com diu el professor Carles Boix (de la Universitat de Princeton), "el futur després de l'ajustament a curt termini i la reabsorció final de la desocupació actual és, en tot cas, la incògnita més important per resoldre".

Com que volem aportar la nostra contribució a una economia europea que necessita amb urgència una bona combinació d'idees i de realitzacions pràctiques, quotidianes, hem d'agrair, doncs, un llibre que és ple tant d'informació sobre el present com de suggeriments pensant en el futur immediat.

Entre els diversos temes que proposa, vull remarcar el del poder; necessitem saber qui mana (una manera de dir qui governa les nostres vides) i hem d'imposar la lògica democràtica en l'exercici de l'autoritat. Som, de fet, en el terreny on es troben l'economia, la política i l'ètica.

Trobareu al llibre citat una frase que concreta l'origen del desgavell: "A la Constitució no es van delimitar les competències en matèria urbanística entre els tres poders polítics: central, autonòmic i local."

Les lleis espanyoles, ai!

UAB