



ECONOMIA SOCI DIRECTOR DE BELLAVISTA I ECONOMISTA - 10 juliol 2021 2.00 h



Autopistes: tornar a pagar



Catalunya lidera els punts de peatge a les autopistes. ARXIU / QUIM PUIG.

FRANCESC BELLAVISTA -

Potser caldria reivindicar al govern de l'Estat el dret d'alguns conductors -castigats tants i tants anys amb peatges- a respirar una mica i reclamar que ens concedeixin un període de diversos anys de carència perquè puguem saber què és viatjar pel nostre territori sense haver de pagar -una vegada més- per les autopistes

SOCI DIRECTOR DE BELLAVISTA I ECONOMISTA

A partir de l'any 1965 i arran d'un informe elaborat pel Banc Mundial que indicava que la falta d'infraestructures de comunicació ràpida suposava una insuficiència estructural que obstaculitzava greument el desenvolupament econòmic, el govern espanyol d'aquells moments va posar en marxa, amb caràcter d'urgència, l'inici de les autopistes de peatge a Espanya.

Les primeres vies d'aquestes característiques van ser les del Mediterrani i la de Behobia-Bilbao. Amb posterioritat, es van anar afegint altres autopistes, la majoria en règim de concessió administrativa, és a dir, construïdes i explotades per empreses privades per compte de l'Estat.

Tenint en compte la falta de reserves existents en aquell moment i el poc desenvolupament del sistema financer espanyol, es va permetre a les empreses concessionàries finançar el 90% de les inversions mitjançant endeutament i, d'aquest endeutament, quasi la meitat amb deute exterior. Per afavorir-ho, l'Estat va avalar una part important d'aquests préstecs exteriors, va oferir una assegurança de canvi de divises en unes condicions molt atractives i, a més, va atorgar a les concessionàries un règim fiscal avantatjós.

Moltes d'aquestes autopistes les van construir empreses del sector privat de les infraestructures que, per regla general, formaven part del mateix grup d'empreses concessionàries, i que van obtenir beneficis per sobre del 10% del capital inicial exigint a aquestes últimes. És a dir, una part dels beneficis de la construcció va ser suficient per cobrir l'aportació mínima de capital que s'exigia a l'empresa concessionària.

Malgrat tot, algunes d'aquestes concessionàries d'autopistes van esdevenir inviables. En gran mesura, perquè el trànsit real va ser molt inferior al previst en els estudis presentats en el moment de sol·licitar la concessió, i l'Estat va haver de nacionalitzar-les i fer front a una bona part de l'endeutament. Un cas prou recent i paradigmàtic el constitueix el rescat, per part de l'Estat, de quatre autopistes radials de Madrid.

Però fins i tot, en el cas de les autopistes viables (sobretot les del Mediterrani i el País Basc) l'Estat va haver de pagar les grans diferències de canvi produïdes en el context del pagament del deute exterior (per exemple, el tipus de canvi del dòlar es va triplicar en pocs anys).

La conseqüència d'aquesta política irresponsable de concessions va ser que tots aquests daltabaixos econòmics es van acabar pagant amb els impostos dels contribuents. Aquesta va ser una de les vegades en què vam pagar, entre tots (usuaris i no usuaris), algunes de les autopistes.

La durada de les concessions d'autopistes de pagament es va estendre, en alguns casos, a més de cinquanta anys. Al llarg de tot aquest temps, els conductors dels territoris on estaven implantades aquestes vies hem hagut de pagar religiosament els peatges per tal que les empreses concessionàries recuperessin les inversions fetes i obtinguessin uns beneficis suculents.

Un cop els habitants de determinades zones d'Espanya ja estàvem acostumats a patir el pagament per desplaçar-nos, les autopistes de peatge van deixar d'estar de moda i molts governs van optar per la construcció d'autovies gratuïtes. Va ser quan un vicepresident del govern central va pronunciar la famosa i insultant frase -en particular, per als usuaris de pagament- que "les autopistes són capitalistes i les autovies socialistes". I mentrestant alguns, a més de seguir pagant, en nombrosos casos, onerosos peatges per anar a treballar, hem acabat pagant també les autovies socialistes amb part dels nostres impostos.

I ara, quan la majoria de concessions caminen cap al seu venciment i ens semblava que despartiríem d'aquest malson, el govern d'Espanya comunica a Brussel·les i a mesura inclosa en el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència, que pensa posar un peatge a totes les autopistes i autovies de l'Estat l'any 2024. És a dir que tornarem a pagar per utilitzar les autopistes (i, també, les autovies) que ja són de titularitat pública.

En resum, potser caldria reivindicar al govern de l'Estat el dret d'alguns conductors -castigats tants i tants anys amb peatges- a respirar una mica i reclamar que ens concedeixin un període de diversos anys de carència perquè puguem saber què és viatjar pel nostre territori sense haver de pagar -una vegada més- per les autopistes.



Sabadell
Ser on siguis

Cinquena temporada

Podcast de Banc Sabadell

amb el periodista Toni Garrido

Escoltar

PUBLICITAT

SI TIENES LOS 15 PUNTOS
TE BAJAMOS HASTA 100€
LO QUE PAGAS EN TU SEGURO

linea directa

Calcula tu precio »

Calcula tu precio »

PUBLICITAT

MÉS LLEGIDES

1. La variant Delta parteix en dos els Estats Units
2. Un programari espia es va fer servir contra ciutadans catalans
3. Setmana a setmana, fins a l'agost
4. La dictadura cubana
5. La porta sempre oberta
6. "La manca de personal en el sector TIC és alarmant"
7. Marta Xargay, punt final
8. Caicedo, Bonilla i Badji: EBA i en dinàmica del primer equip
9. "Hi ha molta palla i poc gra, i a l'empresa anem al gra"

Gaudim La Grossa de l'estiu
NOU SORTIG

2.000.000€
00000

26 DE JULIOL

COMPR ARA I AQUÍ

+18 anys

Loteries de Catalunya

PUBLICITAT

Fundació "la Caixa"