



PROPOSTA DE RESOLUCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DE LA CANDIDATURA D'UNITAT POPULAR PER TAL QUE L'AJUNTAMENT DE MATARÓ S'ADHEREIXI A LA CAMPANYA #NOVULLPAGAR I RECLAMI A LA GENERALITAT QUE NO TRAMITI LES DENÚNCIES DE LES EMPRESSES CONCESSIONÀRIES CONTRA ELS CONDUCTORS I CONDUCTORES QUE ES NEGUEN A PAGAR EL PEATGE DE LES AUTOPISTES

L'antiga A-19, actualment anomenada C-32, va ser la primera autopista de peatge de l'estat espanyol, inaugurada el 2 de juliol de l'any 1969. La concessió del tram de peatge va ser adjudicada a ACESA (actualment part d'Abertis) fins a l'any 2004. Però l'any 1998 se'n va allargar la concessió fins a l'any 2021.

La construcció del tram Montgat-Mataró va costar 21 milions d'euros, i quan s'hagi acabat la concessió (l'any 2021) se n'hauran recaptat 682,2 milions. Haurem pagat a la concessionària més de 32 vegades el cost de la construcció.

Les darreres setmanes milers de persones han participat decididament en la campanya del #novullpagar. Aquesta campanya, que va néixer de manera espontània impulsada per ciutadans i ciutadanes que van dir que ja no volien pagar més peatges, ha anat sumant adeptes progressivament.

Les infraestructures pel transport i la comunicació són un eix estratègic per la construcció i la concepció d'un país. En els darrers anys estem assistint a la construcció d'un model de mobilitat basat en el foment del negoci privat i no en el benefici públic, col·lectiu. Els nostres polítics han fet una tria i, en connivència amb els grups empresarials que hi han estat vinculats, han potenciat un model de mobilitat absolutament insostenible que ha potenciat desmesuradament els desplaçaments i l'ús del vehicle privat molt per damunt del transport públic d'una banda. Si en alguna cosa hem estat infrafinançats els Països Catalans respecte la resta de l'Estat ha estat en infraestructures ferroviàries i en transport públic metropolità.

En consonància també s'ha optat per un model de gestió i apropiació privada de les infraestructures viàries. La gestió d'aquestes s'ha concedit, de manera majoritària, a empreses privades amb fortes relacions amb els partits polítics governants. Aquestes han pogut fer i desfer en funció dels seus interessos fins al límit d'arribar a aconseguir la pròrroga de les concessions de les autopistes que gestionaven de manera completament injustificada. Els motius que es van al·legar en el seu moment per justificar els peatges de les autopistes en territori català eren, entre d'altres, el pagament del cost de construcció de les mateixes. Aquest cost però ja ha estat pagat en escreix des de fa molts anys i, tot i així, quan entre 1998 i 2004 van finalitzar les concessions, políticament es va decidir prorrogar-ne la concessió per períodes que van dels quinze als vint anys, essent-ne la principal beneficiària l'empresa Abertis, participada majoritàriament per la Caixa i ACS, el president de la qual és Salvador Alemany Mas, qui alhora presideix el Consell Assessor del Govern de la Generalitat principatina.



La població catalana usuària de les autopistes fa dècades que realitza un injust sobreesforç i, degut a la titularitat privada de les autopistes, la major part de beneficis d'aquest sobreesforç ciutadà van a parar a interessos privats i no del conjunt de la població. L'oligarquia político-econòmica doncs ha aconseguit beneficiar-se durant anys de la gestió d'aquestes infraestructures a costa de l'interès comú de la majoria de la població.

A més a més, cal tenir en compte el greuge comparatiu existent entre els ciutadans dels Països Catalans i altres territoris de l'Estat espanyol on la gestió és pública i, en molts casos, gratuïta. Segons diverses fonts al Principat de Catalunya el 67% de les autopistes són de peatge, mentre que a la resta de l'Estat la proporció és del 20%; a Madrid no arriba al 3,5%; a Andalusia representa menys del 13%, i a Extremadura no n'hi ha, per citar només alguns exemples. En canvi, entre el Principat i el País Valencià es recapta un 48% de tots els ingressos per peatges a l'Estat espanyol.

Només el Principat de Catalunya recapta en peatges d'autopistes la mateixa quantitat que tot l'estat francès, malgrat que nosaltres només tenim 700 quilòmetres i els francesos en tenen 7.000.

És per aquests motius que el Grup Municipal de la CUP proposa que el Ple de l'Ajuntament de Mataró prengui els acords següents:

- 1.- L'Ajuntament de Mataró instarà el Servei Català de Trànsit que no tramiti les denúncies de les empreses concessionàries als conductors i conductores que es neguen a pagar el peatge.
- 2.- L'Ajuntament de Mataró mostra la seva comprensió i suport a la mobilització de #novullpagar del proper 17 de juny, tot solidaritzant-se amb el conjunt de mataronins i mataronines que vulguin participar-hi.
- 3.- L'Ajuntament de Mataró reclamarà a la Generalitat de la comunitat autònoma catalana i al govern de l'estat espanyol que ordenin a Abertis el desmantellament de tots els peatges en aquells trams d'autopista en què ja s'ha amortitzat la inversió que aquesta companyia va fer en la seva construcció.
- 4.- Fer arribar aquest acord al Servei Català de Trànsit, al Conseller d'Interior, al Conseller de Territori i Sostenibilitat i al president de la Generalitat de Catalunya, així com al Consell de Ministres espanyol i al consell d'administració de l'empresa Abertis.

No obstant això, el Ple decidirà.

Xavier Safont-Tria i Ramon
Regidor-portaveu del grup municipal de la CUP
Mataró, 1 de juny de 2012