

# El nyap dels peatges 'a l'ombra': 156 milions d'euros anuals pagats amb diners públics

Els peatges 'a l'ombra' van suposar l'any passat una despesa de 156 milions d'euros per a la Generalitat de Catalunya. Les xifres augmenten any rere any. Des del 2014 s'hi han abocat més de 423 milions d'euros. Les concessions s'hauran de pagar fins més enllà del 2040. El Govern català haurà pagat a les concessionàries 6.684 milions d'euros. La xifra suposa un sobrecost del 393%.

Text i fotos: Guillem González (@cesena1970)

Els peatges 'a l'ombra' van suposar l'any passat una **despesa de 156 milions d'euros** per a la Generalitat de Catalunya. Aquesta és una despesa pública poc coneguda que es destina a pagar pel pas de vehicles per sis carreteres catalanes construïdes a través d'aquest tipus de finançament. Les xifres de despesa real, a les quals CRÍTIC ha tingut accés a través d'una pregunta parlamentària, augmenten any rere any. Des del 2014 s'hi han abocat més de 423 milions d'euros. Les concessions s'hauran de pagar fins més enllà del 2040. A la finalització del període concessional, el preu que haurà pagat la Generalitat per haver optat pels peatges 'a l'ombra' **triplicarà o quadruplicarà el cost real** de la infraestructura. Els crítics aquest sistema de pagament hi veuen l'ombra del tan criticat [rescat de les concessionàries de les autopistes radials de Madrid](#).

La fórmula dels peatges 'a l'ombra' va ser utilitzada per poder inaugurar un seguit de vies d'alta capacitat per a viatges dins la xarxa de carreteres de Catalunya en un període de temps reduït i sense haver de fer una inversió pública inicial. Per aquests **344 quilòmetres de vies catalanes** es van fer durant l'any 2016 uns **125.000 desplaçaments diaris**. Tanmateix, no tot eren avantatges. Ni de bon tros. El sistema s'ha acabat mostrant com un bon negoci per a les constructores, que, de fet van, pagar una gran part de l'obra mitjançant crèdits bancaris i sense cap risc de perdre-hi diners, i ara cobren cada any milions d'euros de la Generalitat per anar pagant els crèdits. A més, quan les previsions d'ingressos han fallat, s'han renegociat les condicions contractuals. Fins i tot, hi ha hagut casos en què el Govern català ha hagut de retre comptes en nom de les concessionàries quan no han pogut fer front al pagament dels seus deutes amb els bancs.

## Què són els peatges 'a l'ombra'?

Una autopista de peatge 'a l'ombra' és la que no paguen els conductors que hi circulen, sinó la Generalitat en funció del trànsit. Des de l'any 2003 fins al 2009, el Govern tripartit format pel **PSC**, per **ERC** i per **ICV-EUiA** va concedir la construcció de sis carreteres finançades a través del mètode conegut per 'peatge a l'ombra'. En les vies amb peatge explícit -el convencional- és l'usuari qui paga per cada trajecte realitzat directament a la concessionària. El sistema de finançament de peatge 'a l'ombra', en canvi, comporta que sigui l'Administració qui abona la quantitat corresponent a l'empresa constructora. Un cànon lligat al volum d'ús que va sorgir, segons explicaven els governs catalans del tripartit, per la necessitat de buscar alternatives que evitessin més peatges convencionals a les carreteres catalanes. A banda de la construcció de la via, la concessionària n'assumeix el manteniment durant el període en què cobra pel pas de vehicles.

Les sis concessions es van adjudicar durant l'època del Govern tripartit, amb Joaquim Nadal com a conseller de Política Territorial i Obres Públiques. La Generalitat va adjudicar el 2005 la primera autovia amb peatge 'a l'ombra' del tripartit: l'Eix d'Aro, entre Maçanet i Platja d'Aro. Posteriorment, es van concessionar la polèmica C-17 (l'autovia entre Vic i Ripoll) i, finalment, la gran carretera del peatge 'a l'ombra', el doblament de l'Eix Transversal, adjudicat el 2007. En total, es tracta dels trams de la C-17 entre Centelles i Ripoll, la C-31/C-35/C-65 entre Maçanet i Platja d'Aro, la C-16 entre Sant Fruitós de Bages i Berga, la C-25 entre Cervera i Caldes de Malavella, la C-14 entre Reus i Alcover i la C-15/C-37 entre Vilanova i la Geltrú i Manresa.

## Qui guanya? De Fomento a Florentino Pérez

Les quatre primeres obres van ser per a l'empresa Cedinsa, i les altres dues per al grup Iridium.

**Cedinsa** és la unió de quatre de les empreses constructores més importants de l'Estat espanyol: **FCC, Copcisa, Copisa i Comsa**. FCC és el majoritari, amb el 34% d'accions. La fusió es va crear l'any 2003 per concórrer al concurs del doblament de l'Eix del Llobregat (C-16). Així es va gestar la primera concessió de peatge 'a l'ombra' a Catalunya, atorgada a Cedinsa Llobregat. Després arribarien Cedinsa d'Aro l'any 2005, Cedinsa Ter el 2006 i Cedinsa Eix Transversal el 2007. [ERC](#), malgrat formar part dels governs tripartits, ha arribat a afirmar que "des del PSC es volia impulsar una concessionària catalana per compensar el poder d'Abertis" i que per aquest motiu el projecte d'unió temporal d'empreses (UTE) de les constructores va comptar "amb el finançament de Catalunya Caixa" durant l'època en què estava sota la presidència de l'exsocialista Narcís Serra l'any 2006. Pocs anys després, però, ja en plena crisi financera, [Catalunya Caixa va haver de vendre's al gener del 2012 la seva participació](#) del 20% en aquest grup.

El **grup Iridium** està participat en un 100% per **ACS**, la constructora de Florentino Pérez. L'any 2005 va obtenir la concessió del tram Reus-Alcover i el 2009 l'Eix Diagonal de Vilanova i la Geltrú a Manresa. CatalunyaCaixa també va formar part del conglomerat empresarial des de l'inici i fins a l'any 2012, quan va decidir vendre el seu 20% d'accions a la resta dels socis, que les van assumir a parts iguals.

Les constructores van aportar una cinquena part del capital: el gruix dels diners venia de bancs i de la Generalitat

Es tracta d'un total de 344 quilòmetres construïts, el 78% per Cedinsa i el 22% per Iridium. La inversió del conjunt dels sis trams era, segons els contractes concessionals inicials, de 1.750 milions d'euros. Un informe de l'**Observatori Viari de Catalunya** (VIACAT) desglossa de quina manera es va pagar cadascuna de les carreteres de peatge 'a l'ombra'. Una dada significativa és que Cedinsa i Iridium van aportar menys d'una cinquena part del capital a través de fons propis. 1.265 milions provenien de préstecs bancaris i 370 els va posar la mateixa Generalitat de Catalunya. El període d'explotació mitjà dels trams doblats és de 30 anys. Per tant, no serà fins a l'any 2041 quan finalitzi la darrera concessió del període tripartit.

## Més de 6.000 milions, el 400% de sobrecost

Segons l'**anuari de la Sindicatura de Comptes** de l'any 2014, el total dels pagaments que haurà realitzat la Generalitat de Catalunya a les concessionàries s'enfila fins als **6.684 milions d'euros**. La xifra suposa un sobrecost del 393% respecte a la despesa que apareixia en els pressupostos de licitació de les infraestructures. Quan acabi la concessió, d'aquí a gairebé un quart de segle, els

catalans hauran pagat a través dels Pressupostos quatre vegades més del que haurien d'haver costat les obres. Fins i tot sumant les despeses de conservació d'aquestes carreteres, que el VIACAT xifra en 621 milions durant el període complet de concessió, la factura final dels peatges 'a l'ombra' triplicarà la inversió feta per les empreses privades.

La despesa anual dels peatges 'a l'ombra' ha suposat un maldecap continu a l'hora de quadrar els números del Departament de Territori i Sostenibilitat. Més encara des que, com s'explica en la memòria explicativa dels Pressupostos de la Generalitat de Catalunya per al 2016, l'Eurostat no considera que aquest sistema de finançament compleixi les condicions d'una associació publicoprivada (APP). Això es tradueix en el fet que les inversions de l'Administració en aquest concepte s'han hagut de computar a partir d'aquell moment com a dèficit. En conseqüència, la memòria apunta un "empitjorament del dèficit de la Generalitat de l'any 2015 per import de 1.536 milions d'euros com a conseqüència de l'aflorament d'obres executades entre el 2004 i el 2013".

## El polèmic 'rescat' de la C-17

L'any 2006 es va concedir a Cedinsa Ter la construcció de l'**autovia Centelles-Vic-Ripoll**, de 49 quilòmetres de longitud i amb una inversió inicial de 269 milions d'euros. Per a la seva construcció, l'empresa va demanar un préstec bancari l'any 2009 per valor de 225 milions, avalat en el contracte per la Generalitat de Catalunya. A diferència del que passa en la resta de les carreteres de Cedinsa, aquest préstec es va adjudicar amb un termini de només cinc anys, mentre que l'empresa havia obtingut una concessió per administrar la via durant 33 anys, fins al 2039. **Les previsions de trànsit que havia de circular per aquesta via no es van arribar a complir** ni de bon tros. El nombre de vehicles que utilitzen la infraestructura (actualment, uns 22.000) és menor del que s'havia previst (uns 35.000 el 2014, 60.000 el 2039). Això va provocar que l'aportació de la Generalitat fos menor del que preveïen les constructores. Cedinsa hauria de cobrar aproximadament 11,5 milions d'euros anuals, i en cobra 8,2 milions. La reducció de vehicles privats a causa de la crisi econòmica encara va empitjorar més la situació i els ingressos de l'empresa privada van ser inferiors als previstos.

La Caixa, Bankia, el Santander i el BBVA no van voler renegociar el deute. Ara és un problema de la Generalitat

El passat 31 de desembre de 2014 es va produir el venciment del deute. Fins llavors, la concessionària havia retornat 13 milions. Les entitats financeres -**CaixaBank, Bankia, el Santander, el BBVA, Catalunya Banc i l'ICO**- no van voler refinançar el deute, que va passar a ser un problema de la Generalitat com a responsable patrimonial. El préstec que els bancs van fer a Cedinsa tenia una clàusula: si Cedinsa no retornava el préstec, **qui s'hauria de fer càrrec de la seva devolució és la Generalitat, pel fet de ser el "responsable patrimonial"**. En canvi, si el negoci hagués funcionat, Cedinsa hauria pogut quedar-se els beneficis econòmics.

Així, en la Llei de pressupostos del 2015 es va especificar que s'autoritzava el Govern "a prestar l'aval a la societat Cedinsa Ter, concessionària de l'autovia Centelles-Vic-Ripoll (C-17), per tal de garantir operacions d'endeutament per un import màxim de fins a 221.900.000 euros". Finalment, i segons les dades del contracte, la Generalitat es va convertir en creditora de Cedinsa per valor de gairebé 207 milions a pagar abans d'acabar l'any 2034. Alts càrrecs de la Generalitat van criticar durament, segons informava ['El País'](#) l'any 2015, la forma com es va tancar l'acord de refinançament de la concessió el 2009: la companyia encarregada de l'obra i de l'explotació dels 49 quilòmetres de carretera signava un crèdit a pagar a cinc anys per finançar una concessió de 33 anys, i, si no podia pagar, la Generalitat assumiria el deute. Aquesta situació té moltes similituds amb el **'rescat' de les**

## autopistes radials de Madrid.

En aquell moment, hi va haver negociacions per tal de 'rescatar' la C-17 a càrrec de l'Administració. Per dur a terme l'operació, abans calia abonar una quantitat acordada com a compensació als fons propis aportats per Cedinsa durant la fase de construcció, entre 60 i 80 milions, segons les fonts. El 2016 van tornar els rumors d'un [rescat amb diners del Fons de Liquiditat Autònoma](#). Finalment no es va produir l'acord i l'empresa privada segueix gestionant encara la C-17. No hi va haver rescat, però sí que hi va haver una revisió a l'alça dels preus del cànon que paga la Generalitat per cada vehicle que utilitza la via. Precisament l'any 2014, els beneficis de Cedinsa segons el Registre Mercantil van augmentar fins als 21 milions, quan en l'exercici anterior no havien arribat als 8 milions.

## Quant li costa a la Generalitat cada trajecte?

O al conjunt de contribuents catalans, que és qui acaba assumint els costos d'aquestes concessions. Hi ha dos tipus de preus per quilòmetre: l'un, per als turismes, i l'altre per als camions, que tenen un cànon superior. Per a cadascuna de les carreteres amb peatge 'a l'ombra' hi ha una tarifa negociada prèviament entre el Govern i l'empresa concessionària. El Departament de Territori i Sostenibilitat xifrava el cost que suposava el recorregut complet d'un vehicle lleuger per aquestes carreteres l'any 2013:

De Sant Fruitós a Berga: 2,5 euros

De Maçanet a Platja d'Aro: 0,5 euros

De Reus a Alcover: 0,4 euros

De Centelles a Ripoll: 1,7 euros

De Vilanova i la Geltrú a Manresa: 5 euros

De Cervera a Caldes de Malavella: 9,1 euros

## Queixes dels consellers de Convergència

Els convergents Lluís Recoder, Santi Vila i Josep Rull han estat els tres consellers de Territori que van succeir al socialista **Joaquim Nadal** després de la caiguda del Govern tripartit l'any 2010. Tots ells s'han queixat successivament de la despesa que suposa per al Govern assumir els peatges 'a l'ombra' de les carreteres catalanes. Al desembre del 2012, **Lluís Recoder** va afirmar que "aquest mètode no és dolent per si sol, però l'abús que se n'ha fet comporta que els pressupostos d'inversions en carreteres per als pròxims anys estiguin molt condicionats". Recoder va proposar en aquell moment una solució per tal de fer front a aquesta despesa: pagar-la amb els impostos que generen les concessions de peatges explícits a Catalunya. Més de 300 milions, segons la conselleria de Territori, que l'Estat rep cada any en concepte d'IVA i d'impost de societats.

El següent responsable del Departament, **Santi Vila**, va idear un altre sistema per eixugar els comptes de la conselleria: la implementació de l'eurovinyeta. La posada en funcionament de l'Eix Transversal suposava la manera més ràpida de travessar el territori català de franc. Per a l'Administració, suposa un cost de més de 12 euros cada vegada que un camió el travessa de punta a punta. Per això mateix, Vila va intentar cobrar aquest import a les empreses de transports. L'oposició del Ministeri de Foment va fer inviable la proposta.

**Josep Rull**, per la seva banda, s'havia queixat de la situació molt temps abans d'entrar a la conselleria. En un article a 'El Punt Avui' del dia 5 de març de 2011, poc després de l'arribada de CiU al Govern, deia que s'havia acabat "el temps del xec en blanc, d'estirar més el braç que la màniga. En carreteres, només amb peatges 'a l'ombra' i mètodes alemanys, el departament dirigit per Joaquim Nadal va sumar una despesa de més de 2.000 milions d'euros, una altra hipoteca caríssima per als nostres fills".

**FE D'ERRADES:** En la primera edició d'aquest reportatge apareixia per error que la informació provenia d'una pregunta al Portal de Transparència de la Generalitat quan en realitat apareix en una pregunta parlamentària.