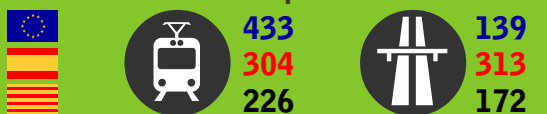


TOTES LES AUTOPISTES ES PAGUEN

La clau és qui paga, qui cobra i a què es destina la recaptació

KM d'infraestructura per milió d'habitants



Xarxa viària principal



Autopistes i autovies



Autopistes de pagament



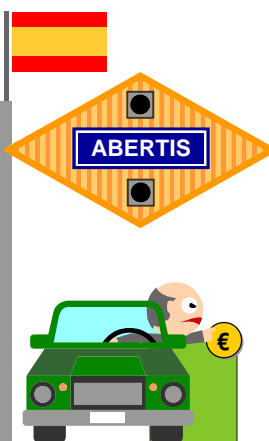
PEATGE A L'OMBRA AUTONÒMIC



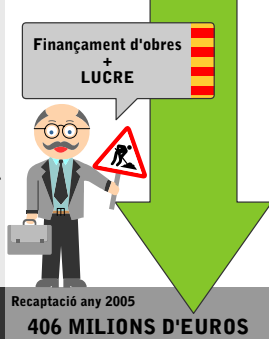
C-14 C-15 C-16 C-17
C-25 C-35 C-51 C-154



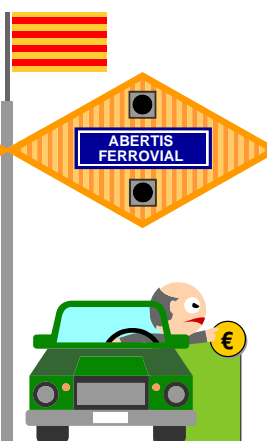
PEATGE ESTATAL



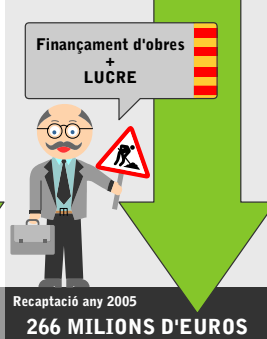
AP-7 AP-2



PEATGE AUTONÒMIC



C-16 C-32 Maresme C-33
C-32 Garraf-Baix Penedès



PEATGE PÚBLIC AUTONÒMIC



C-16 Vallvidrera C-16 Cadi



Concessions estatals (458 km)

	Obertura	Final	Pròrroga	
AP-7 El Papiol - la Jonquera	1970-75	2004	2021	458 km 67%
El Papiol - Salou	1972-75	2005	2021	
Salou - València	1974-77	1998	2019	
AP-2 Lleida - Mediterrani	1977	1998	2021	406 M€ 60%

Concessions Generalitat (225 km)

	Obertura	Final	Pròrroga	
C-32 Montgat - Mataró	1969	2004	2021	225 km 33%
Mataró - Palafolls	1994	2016	2021	
Castelldefels - Sitges	1992	2022	2039	
Sitges - el Vendrell	1998	2039	--	€
C-16 Vallvidrera* (Tabasa)	1991	2037	2064	266 M€ 40%
Sant Cugat - Terrassa	1991	2021	2036	
Terrassa - Manresa	1989	2021	2036	
Túnel del Cadí* (Tabasa)	1984	2013	2023	
C-33 Barcelona - Montmeló	1969	2004	2021	

"Cal internalitzar els costos del transport"

Abaratar la carretera perjudica tota la societat (congestió, accidents, contaminació i canvi climàtic); en canvi, el transport públic i ferrocarril beneficia tothom, també els no usuaris.

Els peatges a l'ombra són l'autèntica ruïna del país, es carreguen sobre tota la ciutadania -encara que no siguin usuaris directes- i consumeixen recursos de serveis públics de 1a necessitat, com la sanitat, l'educació i el t.públic.

El model català de peatges és financer, no de mobilitat sostenible, perquè està orientat al lucre i no finança obres i serveis fora de la pròpia via de peatge. A més transfereix trànsits a la xarxa secundària generant un gran impacte sobre la seguretat vial.

Cal tarifar la xarxa viària, però a nivell zonal com propugna l'Eurovinjeta. Els models de peatge públic de Tabasa, Congestion Charge de Londres i Metropolitan Transit Authority de Nova York permeten tarifar en funció de la congestió i financen alternatives de mobilitat sostenible: t.públic i FFCC.