

KM de vías por millón de habitantes



Red viaria principal



Autopistas y autovías



Autopistas de pago



PEAJE A LA SOMBRA AUTONÓMICO

PEAJE ESTATAL

PEAJE AUTONÓMICO

PEAJE PÚBLICO AUTONÓMICO

Financiación de obras + LUCRO

¡Así, nunca más!

ABERTIS

ABERTIS FERROVIAL

TABASA
Peaje público

¡Así, SÍ!

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

- AP-7, AP-2

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

- C-16 Vallvidrera, C-16 Cadi

Ruina

Gasto entre 2006 y 2042
> 7.000 MILLONES €

Financiación de obras + LUCRO

Recaudación año 2005
406 MILLONES €

Financiación de obras + LUCRO

Recaudación año 2005
266 MILLONES €

Financiación de obras + REINVERSIÓN EN MOVILIDAD SOSTENIBLE

Recaudación año 2005
52 MILLONES €

Concesiones estatales (458 km)		Apertura	Final	Prórroga		
AP-7	El Papiol - la Jonquera	1970-75	2004	2021	458 km	406 M€
	El Papiol - Salou	1972-75	2005	2021		
	Salou - València	1974-77	1998	2019		
AP-2	Lleida - Mediterrani	1977	1998	2021	67%	60%
Concesiones Generalitat (225 km)		Apertura	Final	Prórroga		
C-32	Montgat - Mataró	1969	2004	2021	225 km	266 M€
	Mataró - Palafròlles	1994	2016	2021		
	Castelldefels - Sitges	1992	2022	2039		
	Sitges - el Vendrell	1998	2039	--		
C-16	Vallvidrera* (Tabasa)	1991	2037	2064	33%	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		

"Hay que internalizar los costes del transporte"

En ámbitos congestionados, abaratar la carretera en tiempo y coste respecto el transporte público genera fuertes externalidades económicas sobre la sociedad: más congestión, accidentes, cambio climático, contaminación...

Los peajes a la sombra son la auténtica ruina del país, se cargan sobre todos -aunque no sean usuarios directos- y consumen recursos de servicios públicos de la necesidad, como la sanidad, la educación y el t. público.

El modelo catalán de peajes es financiero, no de movilidad sostenible, porque está orientado al lucro y no financia obras y servicios fuera de la propia vía de peaje. Además transfiere tráfico a la red secundaria generando un gran impacto sobre la seguridad vial.

Hay que tarifar la red vial, pero a nivel zonal como propugna la Euroviñeta. Los modelos de peaje público de Tabasa, Congestion Charge de Londres y Metropolitan Transit Authority de Nueva York permiten tarifar en función de la congestión y financiar alternativas más sostenibles: t.público y FFCC.