

Reflexions // 14/05/2012

La PTP fa sis precis al grup de peatges: cal canviar el sistema de peatges, però sense suprimir-los

- Per justícia social i per protecció del medi ambient, cal canviar la gestió dels peatges, però no suprimir-los
- #novullpagar denuncia la situació de greuge comparatiu amb la resta d'Espanya, però la gratuïtat als peatges ens allunyaria d'una mobilitat sostenible en termes econòmics, ambientals ni socials
- El principal greuge territorial és l'estat de la xarxa ferroviària i el finançament del transport públic
- La PTP proposa avançar en un model de peatges gestionats sota l'interès públic, per evitar la ruïna de l'administració i per captar fons per pagar els peatges a l'ombra -l'autèntica ruïna catalana-, el pla de Rodalies, el corredor ferroviari del Mediterrani i el finançament del transport públic

REFLEXIÓ 1

CAP AUTOPISTA NI AUTOVIA ÉS GRATUÏTA DE CONSTRUIR NI DE MANTENIR: PER QUÈ N'HA D'ASSUMIR ELS COSTOS TOTA LA CIUTADANIA, ENCARA QUE NO SIGUI DIRECTAMENT USUÀRIA?

A Catalunya hi ha moltes persones que no es poden permetre un automòbil. En un moment en què s'estan retallant serveis de primera necessitat, com és la sanitat, l'educació o el transport públic; és raonable rescatar peatges com si els ciutadans no tinguessin alternatives de mobilitat en carreteres convencionals o transport públic? El factor limitant d'ús del vehicle privat són els peatges, o és el seu propi manteniment del cotxe (4.500-6.000 €/any)? Per què han de pagar tots els contribuents l'ús de les autopistes d'uns quants conductors quan tota Europa avança en un model contrari? Per què tota mena de vehicles han de pagar el mateix indiscriminadament?

En uns moments de restriccions pressupostàries màximes, les noves captacions de fons públics per fomentar l'ús gratuït de les autopistes com si fossin un servei de primera necessitat és immoral i inèdit a Europa. Les autopistes tenen un elevat cost de construcció i de manteniment que s'hauria d'internalitzar a partir dels usuaris directes, sempre a un preu raonable. Seria socialment injust plantejar que l'administració subvencionés l'ús gratuït de les autopistes, especialment en aquests moments d'insuficiència pressupostària:

- **Abaratir els costos del transport privat n'estimula la demanda i això perjudica el conjunt de la societat.** En termes econòmics, i com està teoritzat des de fa un segle (*Welfare Economics*, per Arthur C. Pigou), afavorir el transport privat genera un cercle viciós d'increment de la congestió, reducció de la demanda del transport públic col·lectiu i dels seus corresponents ingressos, i incrementa els costos de la mobilitat per als usuaris i per a l'administració. Assegurar el dret a la mobilitat de tothom de vegades implica tarifar l'ús de determinades infraestructures per fer front a la congestió i al finançament de la mobilitat sostenible alternativa (model *Congestion Charge* de Londres)
- **Els camions i els cotxes són els mitjans de transport els que més contribueixen a la congestió, la contaminació de l'aire local, el canvi climàtic i els accidents**, uns problemes que afecten tota la societat. Per contra, l'ús del transport públic descongessiona la xarxa viària, ajuda a preservar la salut de tots els ciutadans, evita emissions que generen canvi climàtic i no exclou cap usuari (la meitat de la població no té permís de conduir), de forma que beneficia tota la ciutadania, més enllà dels usuaris directes.
- **Al Llibre Blanc del Transport, la Unió Europea propugna que "qui contamina paga"**; és a dir, que els transports haurien de tenir un cost relacionat amb el seu impacte real sobre la societat. Sota aquest principi diversos països europeus, com Alemanya, França, Àustria, República Txeca i Eslovàquia, tenen harmonitzada una tarifa quilomètrica per a camions al llarg de totes les seves vies principals, anomenada "Eurovinyeta".
- **El finançament del transport públic podria fer fallida per la reducció de les aportacions de l'Estat**; no sembla doncs el millor moment per demanar "fons de rescat" que es destini a abaratir els costos de la mobilitat privada, sinó a millorar la situació econòmica del sistema de transport públic.

REFLEXIÓ 2

ELS PITJORS PEATGES DEL PAÍS SÓN A L'OMBRA. AMB PEATGES DIRECTES I A L'OMBRA ESTEM PAGANT EL PREU DE SER UNA DE LES PRINCIPALS POTÈNCIES VIÀRIES D'EUROPA

Catalunya és una de les principals potències d'Europa en dotació de quilòmetres de xarxa viària d'alta capacitat (autopistes i autovies) per habitant i per quilòmetre quadrat (vegeu annex 1), amb un creixement continu des dels anys setanta (vegeu annex 2). El finançament d'aquesta gran xarxa de transport és el resultat d'una aposta de successius governs estatals i catalans pel sector immobiliari i de l'automoció. Però a diferència del conjunt de l'Estat, a Catalunya l'expansió viària d'alta capacitat s'ha realitzat generalment mitjançant el finançament privat (vegeu annex 3): primer amb peatges directes que graven directament els usuaris i després amb peatges a l'ombra, que graven tots els ciutadans siguin usuaris o no, però amb unes càrregues fiscals molt més importants. Els peatges a l'ombra han compromès més de 7.000 milions d'Euros de l'erari públic a pagar en els propers 30 anys (vegeu annex 4). Els peatges a l'ombra resulten molt onerosos per a l'administració:

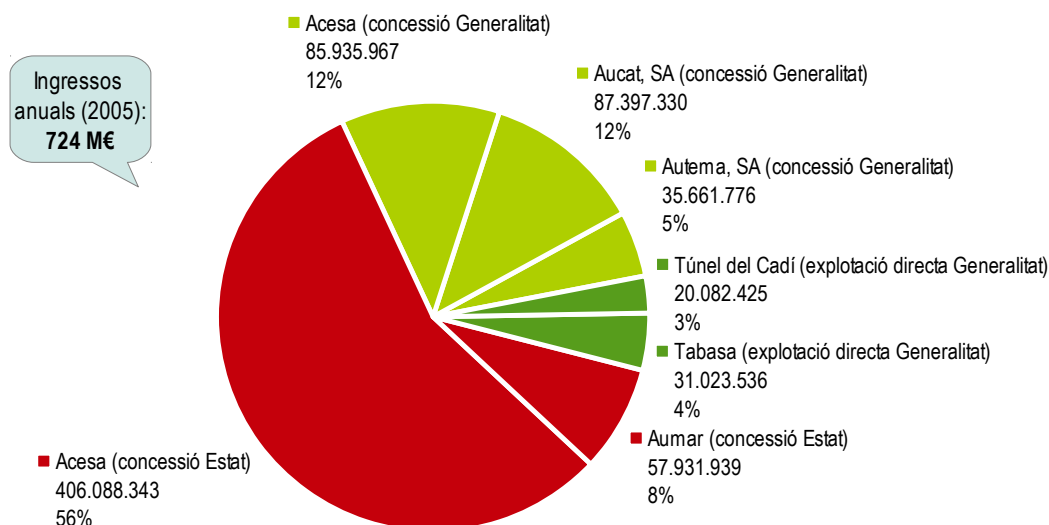
- Com a mètode de pagament diferit, els interessos sovint fan triplicar el cost d'execució en comparació amb un pagament al comptat (vegeu annex 4)
- Als pressupostos de l'administració no computen com a inversió (capítol 6) sinó com a serveis de cost ordinari (capítol 2). Els peatges a l'ombra perjudiquen directament altres serveis ordinaris a prestar per part de l'administració, com ara el transport públic, la sanitat o l'educació; ja que a més de competir en el mateix capítol, són un deute compromès amb les principals constructores del país.
- Els errors en la previsió del trànsit són un risc per a l'administració. Per excés, resulten més cars del previst, i per defecte, l'administració pot veure's obligada a rescatar la concessió com a responsable subsidiària.
- En estar vinculats a un trànsit concret, qualsevol defecte o excés resulta un risc per a l'administració. Si manca demanda l'administració pot haver de rescatar la concessió; si hi ha massa demanda, en pagar-se per cada nou usuari, el preu a pagar és massa alt.

Aquest tipus de peatges a l'ombra, tan perversos per a la mobilitat com per a les arques públiques, són l'autèntic mal de cap que Catalunya pateix en termes de xarxa viària. Una de les primeres mesures que ha pres la *troika* a Portugal, seguint el corrent europeu d'internalització de costos al sector del transport, és implantar el peatge directe als ruïnosa peatges a l'ombra portuguesos.

REFLEXIÓ 3

ELS PEATGES AMORTITZATS ESTAN BÀSICAMENT EN MANS ESTATALS.

Només dues concessions d'autopistes catalanes són de titularitat estatal (vegeu annex 5), tot i que són les més importants del país en nombre de quilòmetres i xifres de demanda: el Corredor Mediterrani (AP-7) i l'enllaç d'aquest amb Lleida i Zaragoza (AP-2). A les concessions estatals es genera el 64% dels ingressos de les autopistes catalanes, mentre que el 36% restant s'origina en concessions de la Generalitat (xifres 2005). També convé recordar que el 100% de les concessionàries són de capital majoritari català, i el 93% dels ingressos són recaptats dins de concessions d'Abertis (l'accionista majoritària de la qual és la Caixa, amb un 28,5%), mentre que el 7% dels ingressos restants són recaptats directament per la Generalitat a través de Tabasa.



Font: PTP a partir d'Estudi Llotja "El sistema de peajes en Cataluña: análisis y evaluación de estrategias".

Actualment, el Ministeri de Foment està estudiant la possibilitat d'allargar novament les concessions estatals més rendibles, com serien l'AP-7 i l'AP-2, a canvi que les concessionaries absorbeixin el dèficit de les noves autopistes fracassades, com són les autopistes radials de Madrid, construïdes per imperatiu polític, sense estudis de demanda prou acurats i amb uns pressupostos ficticis. Amb aquesta estratègia, els continus ingressos d'autopistes ja amortitzades d'uns territoris es destinarien, en comptes de finançar alternatives de mobilitat sostenible, a tancar els forats econòmics d'infraestructures vergonyoses a d'altres indrets de l'Estat.

REFLEXIÓ 4

SOLUCIONAR EL GREUGE TERRITORIAL DE CATALUNYA PASSA PER UNA SOLUCIÓ EUROPEA; ÉS A DIR, MÉS PEATGES A LA RESTA D'ESPANYA

L'entrada d'Espanya a la Unió Europea l'any 1985 i l'obtenció de fons de cohesió ha permès als diversos governs de la democràcia l'impuls de successius plans d'autovies, l'objectiu de les quals era, a més d'evitar el pagament per ús als seus usuaris directes, fer-les arribar allà on la demanda no era suficient per atraure la inversió privada. Fruït d'unes inversions descomunals, Espanya ha triplicat en 20 anys la seva xarxa viària d'alta capacitat, i des de 2007 s'ha convertit en l'estat europeu amb més quilòmetres de xarxa viària d'alta capacitat, superant Alemanya (vegeu annex 6 i 7). A Espanya, aquest espectacular creixement de xarxa viària s'ha basat en les autovies lliures de pagament directe. L'any 2007, **mentre a Catalunya és de pagament directe el 44% de la xarxa viària d'alta capacitat, al conjunt de l'Estat els conductors només pagaven el 22%**. Catalunya, Euskadi, Navarra, Galícia, el Corredor Mediterrani i el Corredor de l'Ebre suporten la immensa majoria de les autopistes de pagament directe a tot l'Estat (vegeu annex 8).

Arran la crisi econòmica i la reducció de la despesa pública, l'extraordinària dotació d'autovies i d'autopistes Espanya s'ha convertit en un greu problema pels seus costos de manteniment. **Actualment el Ministeri de Foment estudia fórmules que s'acosten al model de pagament per ús també a les autovies**; mitjançant noves línies de peatge i/o la implantació de l'Eurovinyeta per als camions que utilitzen la xarxa principal.

REFLEXIÓ 5

ELS PEATGES HAN D'EXISTIR, PERÒ AMB UNA REFORMULACIÓ QUE PRIMI L'INTERÈS PÚBLIC SOBRE EL LUCRE DELS CONCESSIONARIS

A Catalunya, l'ús financer dels peatges per ampliar la xarxa viària ha donat lloc a un sistema de barreres i tarifes poc harmònic i, en alguns casos, força abusiu. Però això no implica que els peatges s'hagin d'alliberar indiscriminadament i s'acabi arruïnant, encara més, una administració ja prou hipotecada amb els peatges a l'ombra. Els peatges poden tenir una funció social si són tarifats en funció de l'interès públic:

- Com s'ha fet a **Tabasa** (autopista pública), el peatge pot afavorir els vehicles d'alta ocupació, els vehicles més respectuosos amb el medi ambient i aquells que no utilitzin l'hora punta amb tarifes més atractives.
- Permeten diferenciar usuaris segons els seus impactes i alternatives de mobilitat reals. Per exemple permet aplicar tarifes diferents a un turista, un camió o un usuari local que utilitzin l'AP-7.
- **Cal complir la disposició onzena de la llei 9/2003 de mobilitat, que permetria aplicar la gratuïtat dels autobusos regulars:**
“En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern, consultant prèviament el Consell Català de la Mobilitat, ha de presentar un pla d'ordenació del sistema de peatges a les infraestructures viàries, perquè aquests esdevinguin, progressivament, instruments reguladors i de gestió de la mobilitat, especialment a les àrees de congestió, i complementaris del transport públic. Aquest pla ha d'establir els mecanismes necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície, tant si és de gestió pública com de gestió privada, estigui exempt de peatges.”
- Contenen la demanda, excessivament dependora del cotxe i del camió, i internalitzen els costos d'aquests, que són els que causen més impacte en termes de congestió i externalitats
- Els ingressos permeten finançar alternatives de mobilitat sostenible, com és el transport ferroviari de mercaderies o el finançament de serveis de transport públic (serveis de bus exprés per les autopistes, finançament corrent de l'ATM, etcètera). Aquest no és un tema menor arran l'actual crisi de finançament del transport públic.

PRECS REALITZATS PER LA PTP AL GRUP DE PEATGES REUNIT EL PASSAT 14-15 DE MAIG DE 2012

CAL AVANÇAR A UN MODEL DE PEATGE DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE AMB UN BALANÇ ECONÒMIC NEUTRE PER A L'ADMINISTRACIÓ I SENSE FOMENTAR L'AUTOMOCIÓ

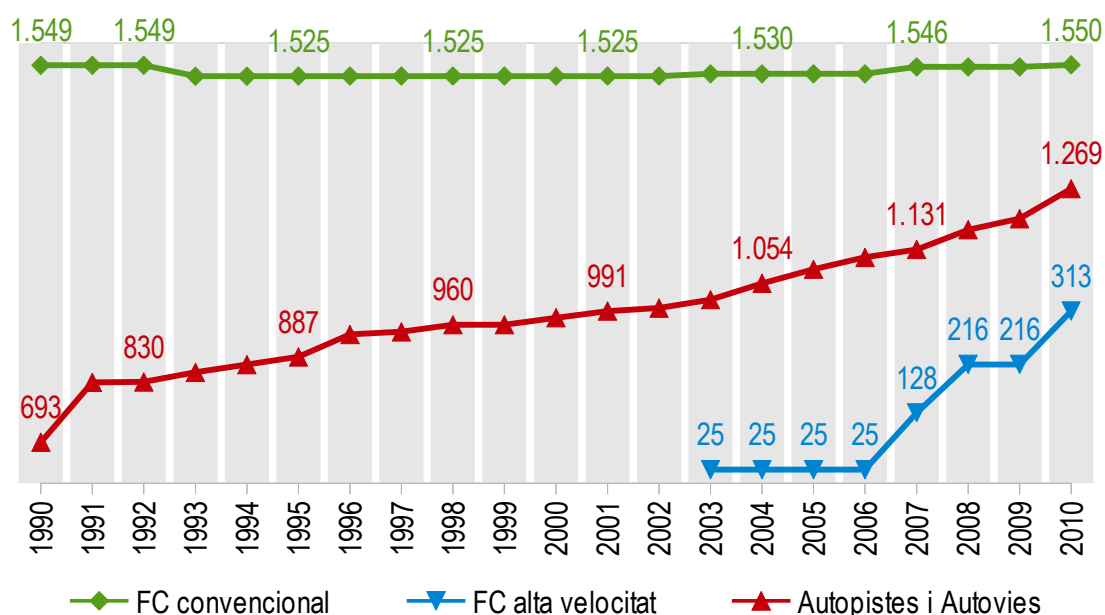
- 1 El principal greuge de transport de Catalunya amb l'estat és ferroviari i de finançament del transport públic metropolità: **cap fons de rescat s'ha de destinar a abaratir el transport privat, sinó a resoldre el finançament precari del transport metropolità, el pla de Rodalies i el Corredor Mediterrani o per cobrir les ruïnes anualitats dels peatges a l'ombra**, que avui paguen tots els catalans i catalanes.
- 2 Catalunya ha de ser conseqüent amb unes concessions signades per Generalitat i Estat per disposar d'una xarxa viària de 1a divisió. **En comptes de rescatar peatges i arruïnar l'administració encara més, el que cal és negociar amb les concessionàries un nou model de peatges gestionats sota l'interès públic** per afavorir la mobilitat sostenible, seguint el model de Tabasa, permetent l'aplicació de l'Eurovinyeta, aplicar la gratuïtat als autobusos per autopista i permetre generar ingressos per finançar alternatives de mobilitat sostenible, en contraposició amb el lucre privat com succeeix en l'actualitat.
- 3 **Evitar noves temptatives d'allargar concessions a canvi d'ampliar la xarxa viària per enèsima vegada**: no hauria de ser aquesta la prioritat de les infraestructures catalanes.
- 4 **Cal preservar Tabasa en mans públiques com a model de peatge socialment just i font d'ingressos per a una administració en sequera**. Tabasa hauria d'heretar totes les concessions que s'esgotin en un futur.
- 5 **Evitar el rescat de les concessions més ruïnes de l'Estat, com les autopistes radials de Madrid, mitjançant l'ampliació de concessions d'autopistes ja amortitzades**. Les irresponsabilitats polítiques s'han d'assumir des dels mateixos territoris, per exemple implantant peatges a les autopistes concurrents a les radials.
- 6 **Aplicar la gratuïtat dels peatges als autobusos de línia regular, en compliment amb la disposició addicional onzena de la llei 9/2003 de mobilitat**.

ANNEX 1. Dotació d'autopistes i autovies de Catalunya respecte els Estats Units d'Amèrica i estats europeus, ponderant població i superfície.

Posició al Rànquing	Estat dels EUA Estat europeu Catalunya	Població (habitants)	Autopistes i autovies per cada 1000 km2	Autopistes i autovies per cada milió d'habitants	índex = ((Km ^2)/ (població en milions x superfície en km2))^1/2
1	Dist. of Columbia	591.833	336,1	89,7	4,87
2	Rhode Island	1.050.788	94,5	243,5	4,81
3	Connecticut	3.501.252	74,8	268,0	4,48
4	Vermont	621.270	22,8	880,7	4,48
5	Luxemburg	460.000	56,5	319,6	4,25
6	Wyoming	532.668	5,9	2.767,5	4,03
7	Massachusetts	6.497.967	70,2	219,4	3,93
8	Maryland	5.633.597	49,3	221,4	3,30
9	New Jersey	8.682.661	70,0	154,8	3,29
10	Montana	967.440	5,1	1.982,9	3,18
11	Pennsylvania	12.448.279	32,0	298,3	3,09
12	Holanda	16.310.000	61,2	155,8	3,09
13	Bèlgica	10.450.000	56,7	165,5	3,06
14	Ohio	11.485.910	31,2	288,2	3,00
15	South Dakota	804.194	5,6	1.380,8	2,79
**	Catalunya	7.000.000	40,46	272,0	2,74
16	Indiana 2/	6.376.792	22,7	330,1	2,73
17	North Dakota	641.481	5,1	1.432,5	2,72
18	Illinois	12.901.563	25,6	285,2	2,70
19	West Virginia	1.814.468	14,6	500,2	2,70
20	New Hampshire	1.315.809	19,6	346,1	2,60
21	New York	19.490.297	32,7	205,3	2,59
22	South Carolina	4.479.800	19,1	333,0	2,52
23	Virginia	7.769.089	21,8	287,5	2,50
24	Missouri	5.911.605	14,3	430,4	2,48
25	Tennessee	6.214.888	18,9	324,5	2,48
26	Suïssa	7.420.000	32,7	182,1	2,44
27	Eslovènia	2.000.000	23,5	238,5	2,37
28	Oklahoma	3.642.361	10,2	496,6	2,25
29	North Carolina	9.222.414	19,2	263,0	2,25
30	Alemanya	82.500.000	33,7	146,0	2,22
47	Mitjana Estats Units	258.084.631	10,1	359,1	1,91
60	Mitjana EU25	431.440.000	16,0	142,3	1,51
62	Mitjana EU15	188.790.000	11,2	139,4	1,25
73	Polònia	38.170.000	1,3	10,6	0,12

Font: Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC). Manel Larrosa.

ANNEX 2. Evolució de les infraestructures ferroviàries i viàries de Catalunya en el període 1990-2010. Xifres en quilòmetres d'infraestructura



Font: PTP a partir d'Estadístiques de Territori i Sostenibilitat i diverses fonts ferroviàries. Notes: S'exclouen els ferrocarrils urbans de TMB i TRAM. Al FC convencional s'inclou la xarxa d'Adif en ample ibèric o mixt i la xarxa d'FGC; en ambdós casos s'inclouen també ramals de mercaderies. Com a xarxa viària d'alta capacitat s'inclouen autopistes i autovies.

ANNEX 3. Evolució de la xarxa d'autopistes i autovies catalana en quatre grans etapes.

- **Anys 70, 80 amb autopistes de peatge estatals.** L'any 1969 es va inaugurar la primera autopista entre Barcelona i Mataró. Una fórmula tan europea com és la del peatge, va permetre finançar una ampliació incipient i ràpida de la xarxa viària d'alta capacitat. Als anys setanta ja s'havia completat l'autopista al Corredor Mediterrani i de l'Ebre, i als anys vuitanta gairebé tots els corredors principals de la regió metropolitana de Barcelona. Durant la dècada dels 90 i 2000 les primeres autopistes ja s'havien amortitzat i les seves concessions s'haurien d'haver exhaurit (vegeu annex 5), però van ser prorrogades a canvi de nous trams d'autopista o l'ampliació del nombre de carrils. D'aquesta forma l'administració s'ha estalviava invertir en aquestes infraestructures per fer-ho en d'altres menys rendibles, al mateix temps que es generava un suculent negoci sobre uns vials ja amortitzats. D'aquest model ha nascut una de les principals multinacionals catalanes, el grup d'infraestructures Abertis.
- **Anys 80 i 90 amb autopistes de peatge autonòmiques.** És el cas dels nous túnels del Garraf, túnels de Vallvidrera o l'autopista Sant Cugat - Terrassa - Manresa.
- **Dècada dels 2000, avenç de les autovies estatals A-7 i A-2.** L'A-2 és la gran autovia catalana sense pagament directe, i que complementa l'AP-2 amb un recorregut sensiblement diferent. Però l'A-7, autovia completament paral·lela a l'AP-7, és un dels casos més flagrants d'esquarterament del territori i malbaratament de recursos públics. A més de no generar sinèrgies operatives amb la paral·lela AP-7, obliga a indemnitzar a Aumar / Acesa (Grup Abertis) per les pèrdues de tràfic generades sobre la concessió original.
- **Dècada dels 2000, amb autovies amb peatges a l'ombra autonòmiques.** L'escassa popularitat de les autopistes front les autovies, el greuge diferencial amb Espanya i la voluntat de disposar d'una gran quantitat d'autovies sense poder-les pagar al comptat va motivar la fórmula del peatge a l'ombra. Es tracta d'un mètode de finançament diferit pel qual el peatge no es cobra als usuaris directes de la via sinó a tots els ciutadans del país a través dels seus impostos.

ANNEX 4. Més de 7.000 milions d'Euros compromesos durant el sexenni 2004-2010 per finançar nous peatges a l'ombra.

Infraestructura	Mètode	Data inici	Termini	Inversió (M€)	Inversió + finançament (M€)	Sobrecost financer	Inversió 2012 (M€)
VIÀRIES							
Valls – Vendrell	Alemany	Gener 2010	2013	57,9	58,1	0,35%	11,77
Ronda sud Lleida	Alemany	Juliol 2009	2013	49,4	53,4	8,10%	10,77
Puig Reig – Berga	Peatge Ombra	Maig 2004	2006-2038	266,3	1.204,1	352,16%	23,7
Reus – Alcover	Peatge Ombra	Octubre 2006	2007-2038	57,7	223,7	287,69%	5,5
Maçanet – Platja d'Aro	Peatge Ombra	Juliol 2006	2008-2038	66,4	310,7	367,92%	6,5
Vic – Ripoll	Peatge Ombra	Desembre 2006	2008-2039	280,3	979,0	249,27%	21,4
C25 Eix Transversal	Peatge Ombra	Novembre 2007	2008-2042	721,4	2.559,5	254,80%	47,2
C25 Eix Transversal	Concessió						294,36
Eix Diagonal	Peatge Ombra	Octubre 2009	2012-2041	380,1	1.399,6	268,22%	27,5
Condició eix Vic – Gironella	Alemany			??	??	??	9,03
Carril Vehicles d'Alta Ocupació C58	Tabasa			80,0	??	??	38,53

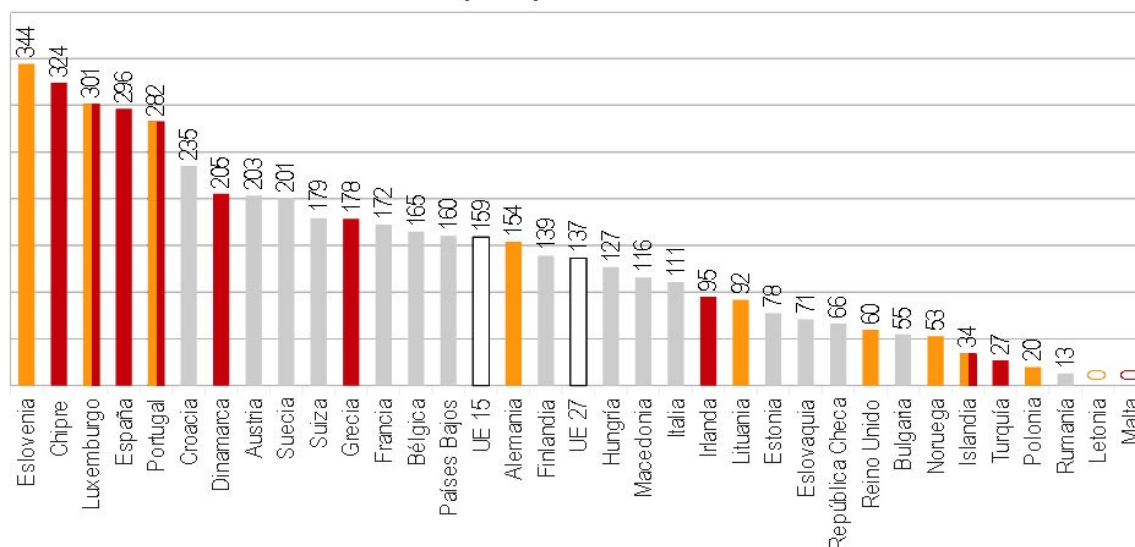
Font: PTP a partir d'Estadístiques de Territori i Sostenibilitat i diverses fonts ferroviàries.

ANNEX 5. Dotació d'autopistes i vials de pagament directe Catalunya depenents de l'Estat (458 km) i de la Generalitat (161 km)

Via	Tram	Quilò-metres	Administració titular (Concessionant)	Concessionària (grup)	Any d'inauguració	Fi de concessió original (període inicial)	Pròrroga atorgada per l'administració	Cost de construcció (preus constants)
AP-7	Granollers - la Jonquera	158 km	Estat	Acesa (Abertis)	1970-1975	2004 (34)	2021	21,0 M€
	Molins de Rei – Martorell	187 km	Estat	Acesa (Abertis)	1972	2005 (37)	2021	14,6 M€
	Martorell – Tarragona		Estat	Acesa (Abertis)	1973-1974	2005 (37)	2021	42,2 M€
	Tarragona – Alcanar		Estat	Acesa + Aumar (Abertis)	1974-1977	1998 (27)	2019	11,7 M€
AP-2	Mediterrani – Lleida	113 km	Estat	Acesa (Abertis)	1977	1998 (25)	2021	84,9 M€
C-32	Montgat – Mataró	14 km	Generalitat	Acesa (Abertis)	1969	2004 (34)	2021	21,0 M€
	Mataró – Palafolls	38 km	Generalitat	Acesa (Abertis)	1994	2016 (26)	2021	285,5 M€
	Castelldefels – Sitges	12 km	Generalitat	Aucat (Abertis)	1992	2022 (33)	2039	205,5 M€
	Sitges – el Vendrell	31 km	Generalitat	Aucat (Abertis)	1998	2039 (45)	--	208,2 M€
C-16	Terrassa – Manresa	22 km	Generalitat	Autema (Ferrovial i Abertis)	1989	2031 (35)	2036	126,8 M€
	Sant Cugat – Terrassa	8 km	Generalitat	Autema (Ferrovial i Abertis)	1991	2036 (37)	--	60,5 M€
Túnel de Vallvidrera	Sarrià – Sant Cugat	11 km	Generalitat	Generalitat	1991	2037 (50)	--	151,53 M€
Túnel del Cadí	Túnel del Cadí	13 km	Generalitat	Generalitat	1984	2019 (46)	2023	83,2 M€
C-33	Barcelona – Montmeló	12 km	Generalitat	Acesa (Abertis)	1969	2004 (37)	2021	19,9 M€

Font: PTP a partir de DDAA “Les autopistes de peatge a Catalunya: una discriminació inacceptable” i Estudi Llotja “El sistema de peajes en Cataluña: análisis y evaluación de estrategias”.

ANNEX 6. Quilòmetres d'autopistes i autopistes per cada milió d'habitants als estats europeus.

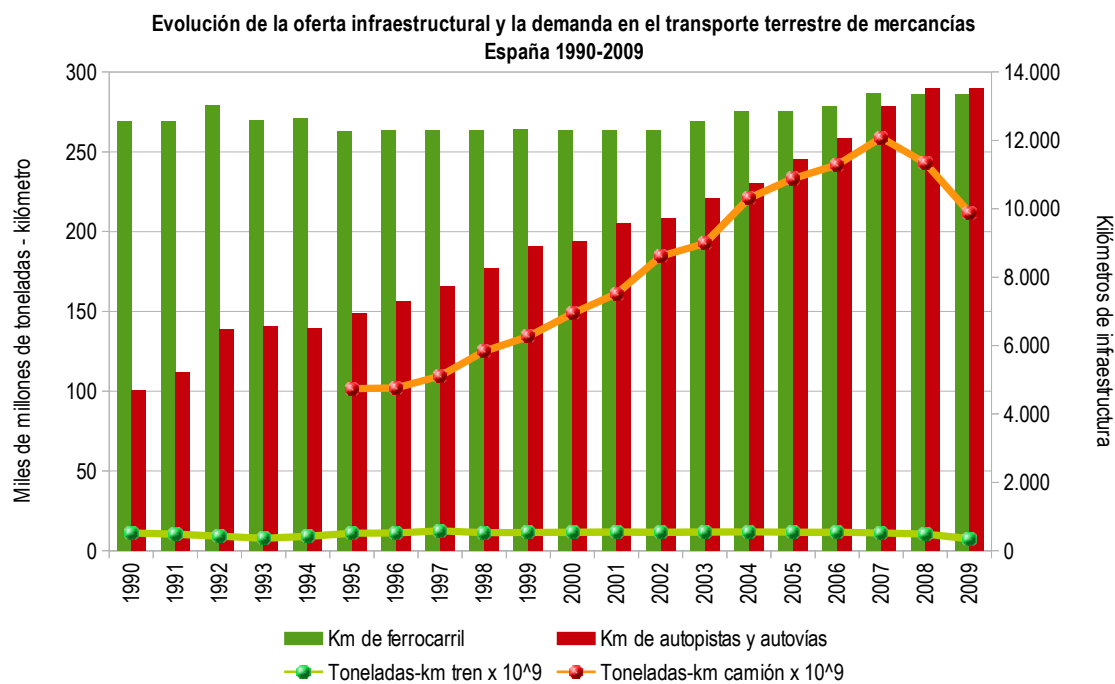


10 països amb més demanda de **viatgers** en cotxe

10 països amb més demanda de **mercaderies** en camió

Font: PTP a partir d'Eurostat

Annex 7. Evolució dels quilòmetres d'infraestructura viària i ferroviària a Espanya, sobre barres, i de la demanda anual de tones-quilòmetre per camió i per ferrocarril, sobre línies.



Font: PTP a partir de memòries del Ministeri de Foment i d'Eurostat

ANNEX 8. Ubicació de les autovies i de les autopistes a Espanya. Any 2010



Font: Aseta.

Document generat el 08/05/2014
 Document puntualment ampliat el 14/05/2014