

AUTOPISTA DE LA DISCÒRDIA

CARLOS ARBÓ

La prolongació de l'autopista del Maresme (C-32) en el tram Tordera-Blanes-Lloret ha tornat a atiar la discòrdia entre partidaris i detractors del projecte. Seran 7,6 quilòmetres dels quals 6,5 pertanyen al tronc, amb un sol carril per sentit, que va des de l'enllaç de la C-32 a la GI-600 (de Blanes a Tordera) fins a la C-63 de Lloret a Vidreres. Inclourà un ramal de connexió a l'entrada de Lloret a l'alçada de Fenals. Per reduir l'impacte ambiental al seu pas pels paratges de les Planes, els Tres Turons, Sant Pere del Bosc, l'Àngel i les Alegries, es construiran dos túnels i cinc viaductes.

Pels conservacionistes o devots del decreixement, és un nou atemptat al territori. Per ells, l'alternativa és desdoblar l'actual GI-682 entre Lloret i Blanes. És curiós que, entre els seus adeptes, hi hagi veïns d'urbà?nit?za?cions sorgides de l'especulació amb una rellevant destrucció irreversible del paisatge. Pels valedors del desenvolupament soste?nible, l'autopista és clau per afavorir l'atrac?ció d'inversions empresarials i canviar el model turístic. Són els venedors de la destrucció creativa.

Bé, anem a pams. El desdoblament no és cap solució per als qui van cap a Tossa ni per als residents de Lloret i Blanes. L'efecte em?but a l'inici i al final, així com els nombro?sos accessos a dreta i esquerra, no paci?fi?caran el trànsit a les hores punta del dia, els caps de setmana i els mesos d'estiu.

A favor del desdoblament s'hi han apuntat associacions ecologistes que, fins ara, defensaven una ronda de circumval·lació a Lloret que, en el seu tram més forestal, aniria soterrada. I en una segona fase enllaçaria amb la carretera de Lloret a Tossa. Ara bé, aquesta via convencional, quin cost tindria i qui l'assumiria? De moment, es desconeixen les respostes.

Pel que fa a la gratuïtat del nou ramal, a?nun?ciada pel conseller Santi Vila, s'ho empas?sa algú? En una economia de mercat, res és gratis! Es tracta d'un axioma del neolibe?ra?lisme. Per què, doncs, tants escarafalls? En el dossier publicat, la inversió de 58,6 MEUR dona un VAN (valor actual net) de 62,3 MEUR i un TIR de l'11% (taxa interna de rendiment). Per cada euro invertit se n'obtindran 1,06. És a dir, a més de recuperar la inversió, s'obtenen 3,7 MEUR de beneficis. En cinc anys, del 2017 al 2021, els fluxos de caixa lliures (FCL) haurien de ser d'uns 14,29; 15,01; 15,76; 16,55 i 17,38 milions d'euros, a una taxa de descompte del 8% (el WACC o cost mitjà ponderat del capital). Són càlculs molt optimistes!

Per tant, si el 31 d'agost de 2021 la conces?sió?nària no ha aconseguit els guanys previstos, o se la compensa trinco-trinco o se li allarga la durada de la concessió. Està tot dat i beneït? Ja és veurà.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/opinio/2015/04/14/autopista-discordia/719162.html?utm_source=rss