

Els peatges a Catalunya

***Conclusions aprovades pel Grup de Treball
per a l'estudi de la reducció dels peatges a Catalunya,
ateses les ponències analitzades
i les diverses propostes presentades
(Resolució 252/V)***

Barcelona, 21 de juliol de 1999



Generalitat de Catalunya
**Departament de Política Territorial
i Obres Públiques**

Biblioteca de Catalunya. Dades CIP:

Els **Peatges** a Catalunya : conclusions aprovades pel grup de treball per a l'estudi de la reducció dels peatges a Catalunya, ateses les ponències analitzades i les diverses propostes presentades (Resolució 252/v)
ISBN 84-393-5048-1
I. Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques 1. Autopistes de peatge - Catalunya - Política governamental
625.711.3:336.28(467.1)

Coordinació:

Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes

Maquetació:

Mercè Monllor Almerich

Disseny de la coberta:

BuróGràfic

Impressió:

Romargraf, SA

© **Generalitat de Catalunya**

Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Av. de Josep Tarradellas, 2-6

08029 Barcelona

1a Edició: març 2000

Tiratge: 1.000

ISBN: 84-393-5048-1

Dipòsit Legal:

Índex

Presentació	5
1. Presentació general del Grup de Treball per a la reducció progressiva dels peatges (Resolució 252/V, del Parlament de Catalunya)	7
2. Les autopistes de peatge i la política d'inversió en infraestructures viàries a Catalunya	13
3. La participació privada en el finançament de les infraestructures viàries	19
4. Homogeneïtzació de les tarifes aplicables a les autopistes i vies en règim de peatge	25
5. Viabilitat de les polítiques de rescat de concessions o trams	31
6. Mesures generals afavoridores de la millora de la prestació del servei públic i la coordinació de les administracions públiques implicades	35
7. Annexos	
i) Composició i membres del Grup de Treball	41
ii) Esquema de treball i relació de ponents	45
iii) Fitxes resum dels estudis elaborats pels diversos ponents	49

Presentació

El mes de febrer de 1997 la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya va adoptar la Resolució 252/V amb la qual creava un Grup de Treball amb un objectiu ben clar: reordenar la situació dels peatges a Catalunya i impulsar mesures progressives de reducció o eliminació de barreres.

Era la primera reacció unànime de la nostra Cambra a una qüestió que havia transcendit els àmbits tècnics i polítics i que s'havia instal·lat entre les preocupacions de la nostra ciutadania. Per això, la Resolució del Parlament no es podia quedar aquí i demanava, a més, que tots els agents implicats participessin en la recerca de solucions per a una situació que la història ens havia creat i que necessitava mesures urgents, àmplies i generoses, basades, sobretot, en el consens i en el possibilisme.

No era fàcil, en el context que ens trobàvem, portar a bon terme aquest encàrrec. Per això, vull agrair a tots els membres del Grup, i en especial a Josep A. Grau, que en va assumir la direcció, l'esforç, la rigorositat i la mà esquerra conduint una situació complexa. Sobretot en un moment en què la societat civil, per via dels mitjans de comunicació i del món associatiu, començava a fer notar un clar rebuig a aquesta situació de greuge.

El primer objectiu del Grup era certificar amb estudis i dades objectives que aquesta sensació de greuge que tots plegats sentíem tenia una base real. Els resultats van ser aclaparadors: del total de quilòmetres d'autopista de peatge que hi havia a l'Estat, Catalunya tenia prop del 30,5%, mentre que només un 5,5% de les autopistes lliures es trobaven en el nostre territori. Aquestes dades es capgiraven a altres comunitats autònomes on l'Estat havia fet unes inversions molt importants per modernitzar la xarxa viària en els darrers anys.

El Grup, amb aquests resultats a la mà, va continuar fent recerca i plantejant propostes. Va estudiar alternatives de finançament amb fons públics i amb aportacions privades. Va detectar que, a Catalunya, els conductors pagaven uns 145.000 milions l'any en concepte d'impostos vinculats al peatge i la circulació, i que només hi retornaven 105.000 milions en inversió a la xarxa viària, cosa que oferia un important marge per fer polítiques que aconseguissin fer un tomb a la situació.

A més, s'hi va plantejar homogeneïtzar tarifes perquè els peatges no fossin en cap cas un motiu de discriminació d'uns territoris respecte d'uns altres i es van avaluar les possibilitats de rescats selectius, sobretot a aquelles àrees metropolitanes on una via de peatge podia tenir funcions de variant i descongestionar zones urbanes o altres vies alternatives.

Finalment es va fer també una aposta per la millora de la qualitat del servei en termes de seguretat, d'estalvi de temps, d'informació al ciutadà i tots aquells aspectes que repercuteixen en la satisfacció de l'usuari de les vies en règim de concessió.

Però, sense cap mena de dubte, i amb la curtíssima perspectiva del mig any que ha passat des del lliurament al Parlament de les conclusions del Grup de Treball que avui publiquem, el més destacable és que, entre tots plegats, hem aconseguit donar un tomb de 180 graus a la tendència d'increment continuat que s'havia anat consolidant des de feia més de trenta anys. Hem aconseguit el clima de consens que exigia una situació d'aquesta transcendència i, el que és més important de tot, a hores d'ara podem oferir als ciutadans de Catalunya un balanç molt positiu amb aquelles solucions que legítimament ens reclamaven.

Pere Macias i Arau,
conseller

1. Presentació general del Grup de Treball per a la reducció progressiva dels peatges (Resolució 252/V, del Parlament de Catalunya)

Objecte del Grup de Treball

El creixement econòmic i social d'un país es troba estretament lligat i condicionat a poder comptar amb un conjunt d'infraestructures viàries. Amb aquest objectiu el Govern de la Generalitat en els darrers anys, ha portat a terme una política global d'execució d'aquestes infraestructures, tenint en compte les disponibilitats pressupostàries, però amb un clar efecte positiu econòmic i social per al reequilibri territorial de les comarques i els municipis de Catalunya.

La major presència històrica d'autopistes de peatge, així com el balanç deficitari de la inversió de l'Estat a Catalunya i el no veure's afavorida en el darrer decenni per la construcció d'autovies lliures de peatge, incideixen directament en les possibilitats de creixement i competitivitat del nostre país i generen un greuge comparatiu i una discriminació per als usuaris catalans en comparació amb la resta de l'Estat. Aquest marc ha estat específicament reconegut pels representants de l'Administració de l'Estat i el Congrés de Diputats, on s'ha creat una Subcomissió d'estudi dins de la seva Comissió d'Infraestructures per analitzar-lo i proposar-hi solucions efectives.

Aquesta situació ha comportat que el Govern de la Generalitat hagi adoptat, aquests darrers anys, diverses mesures i actuacions generals i específiques en les autopistes de la seva titularitat, amb el propòsit de reduir els actuals peatges. La reducció en el 15% en les "hores vall" dels túnels de Vallvidrera, l'aplicació d'una tarifa reduïda en el nou tram Sitges-el Vendrell (7,99 PTA/km, IVA no inclòs), l'acord de l'Estat-Generalitat de Catalunya i ACESA per a la rebaixa de les tarifes de la seva concessió, així com l'aprovació de descomptes específics al túnels del Cadí i de Vallvidrera i descomptes mensuals per als usuaris habituals en els túnels del Garraf i l'autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa, en són un bon exemple.

Tot i el consens que existia respecte de l'aplicació del sistema de peatge i les mesures i l'esforç realitzat els darrers anys, l'existència de l'actual escenari de greuge i discriminació de les inversions a Catalunya, ha generat una reivindicació generalitzada que ha calat en el teixit del nostre país, amb el

propòsit que s'assoleixi una reducció de les actuals tarifes, compatible amb l'equilibri econòmic i financer i les característiques de cadascuna de les concessions i amb subjecció al contracte de concessió i la legislació específica aplicable a aquest sector, que en bona lògica en un Estat de dret l'Administració concedent ha d'observar i garantir.

En aquesta direcció, la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya, en sessió tinguda el dia 26 de febrer de 1997, va adoptar la Resolució 252/V, amb l'objecte que es reproduïx a continuació (BOPC Núm. 147, 10.3.1997):

“El Parlament de Catalunya insta el Govern a establir un grup de treball de reordenació de peatges que impulsi, programi en el temps, segueixi i controli les mesures progressives de reducció de peatge o d'eliminació de peatges i els mecanismes financers a establir per a la compensació estricta a les empreses concessionàries.

En aquest grup, hi han d'ésser representats les administracions concedents i titulars de les xarxes viàries –Estat i Generalitat–, les societats concessionàries d'autopistes i els ajuntaments afectats de la regió metropolitana de Barcelona, i de la resta de Catalunya, i també les persones usuàries, per mitjà del Reial Automòbil Club de Catalunya. La Comissió de Política Territorial del Parlament n'ha d'efectuar un control periòdic”.

Composició del Grup de Treball

D'acord amb la mateixa Resolució 252/V i les resolucions posteriors 693/V i 808/V, formen part del Grup de Treball les institucions i els organismes següents, en la representació que s'indica:

- Administracions concedents: *Generalitat de Catalunya i Administració de l'Estat.*
- Grups parlamentaris del Parlament de Catalunya: *Grup Parlamentari de Convergència i Unió, Grup Parlamentari Socialista, Grup Parlamentari Popular, Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya – Els Verds, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari Mixt.*
- Ajuntaments: *Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM) i Federació de Municipis de Catalunya (FMC).*
- Usuaris: *Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC).*

- Altres organismes: *Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya i Consorci Xarxa Viària.*
- Empreses concessionàries: *AUTEMA, AUMAR, ACESA, AUCAT, TABASA i Túnel del Cadí, SAC.*

Cadascun d'aquests organismes van designar els seus representants i es va integrar tot seguit en el Grup de Treball. (*Annex 1: Relació de membres del Grup*).

Organització i metodologia de treball

Una vegada tots els organismes i institucions membres del Grup van nomenar i comunicar els seus representants, el 12 de novembre de 1998 es va poder constituir aquest formalment i es van iniciar les tasques que li havien estat encomanades pel Parlament de Catalunya, sota la presidència del Sr. Josep A. Grau i Reinés, delegat del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes i secretari general del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'acord amb la delegació feta pel Sr. Pere Macias i Arau.

Amb aquest propòsit, el 12 de gener de 1999 es va aprovar l'esquema per al desenvolupament dels treballs, així com la metodologia a seguir. Igualment es van nomenar diversos ponents per a cadascun dels punts de l'esquema, nomenament que va recaure en catedràtics i professors independents de diverses universitats catalanes, de reconegut prestigi i experiència en l'àmbit de les carreteres i el transport en general, i que han tingut una completa llibertat a l'hora d'aprofundir i exposar els seus treballs. (*Annex 2: Esquema de treball i relació de ponents*).

Els treballs i l'anàlisi de les diferents ponències s'han portat a terme en el si dels tres subgrups que es van constituir per a una millor operativitat, la composició dels quals és la següent:

Primer subgrup

- Per les administracions: *Generalitat de Catalunya i Administració de l'Estat.*
- Pels grups parlamentaris: *Grup Parlamentari de Convergència i Unió i Grup Parlamentari Mixt.*
- Pels ajuntaments: *ACM i FMC.*
- Pels usuaris i altres organismes: *Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya i RACC.*

- Per les empreses concessionàries: *ACESA i AUMAR.*
- Segon subgrup
- Per les administracions: *Generalitat de Catalunya i Administració de l'Estat.*
 - Pels grups parlamentaris: *Grup Parlamentari Popular i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya – Els Verds.*
 - Pels ajuntaments: *ACM i FMC.*
 - Pels usuaris i altres organismes: *Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya i OCUC.*
 - Per les empreses concessionàries: *ACESA i AUTEMA.*
- Tercer subgrup
- Per les administracions: *Generalitat de Catalunya i Administració de l'Estat.*
 - Pels grups parlamentaris: *Grup Parlamentari de Convergència i Unió i Grup Parlamentari Mixt.*
 - Pels ajuntaments: *ACM i FMC.*
 - Pels usuaris i altres organismes: *Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya i Consorci Xarxa Viària.*
 - Per les empreses concessionàries: *AUCAT i TABASA-Túnel del Cadí.*

Cadascun d'aquest subgrups tenia encomanat l'estudi d'un dels tres blocs en què es va dividir l'esquema dels treballs, sense perjudici de les diverses reunions que s'han tingut pel conjunt del Ple del Grup, per a un millor seguiment i coordinació.

Les diverses ponències han estat exposades i analitzades pels seus ponents, havent-se finalitzat el 12 de maig de 1999 i havent-se lliurat la corresponent documentació a cadascun dels membres perquè en facin l'anàlisi i la posterior formulació de conclusions finals del Grup que es recullen en el present document final.

(Annex 3: Fitxes resum dels estudis elaborats pels diversos ponents).

En el punt següent, partint de l'anàlisi de les ponències que en cada cas s'indiquen, se'n fa un breu resum, amb la finalitat de

poder fer una diagnosi de la situació actual i unes conclusions o propostes de futur, aprovades en sengles reunions celebrades el 14 i 21 de juliol del present any, tot considerant les aportacions dels diferents membres.



2. Les autopistes de peatge i la política d'inversió en infraestructures viàries a Catalunya

Font ponències: Sr. Ole Thorson, Sr. Joan Corona, Sr. Pere Riera, Sr. Pere Lleonart i Sr. Àlvar Garola.

Evolució històrica i situació actual

Les ponències realitzades en el si del Grup de Treball han permès descriure la xarxa de carreteres a Catalunya, tot analitzant-ne l'evolució paral·lelament a les circumstàncies i els diferents factors que han incidit en la inversió pública viària al nostre país.

Aquest darrer aspecte ha estat cabdal a l'hora, no sols de comprendre i donar llum al motiu pel qual s'ha arribat a la situació actual, sinó també de determinar els desajusts de la inversió viària de l'Estat, amb el propòsit de poder extreure unes conclusions efectives que, sota criteris de racionalitat, competitivitat i justícia, possibilitin que Catalunya pugui dotar-se d'unes infraestructures bàsiques per al creixement econòmic i social de les nostres comarques i la competitivitat general del nostre país, en el nou marc de les relacions i polítiques de la Unió Europea.

El mapa viari de l'Estat que es dibuixa al final de la dècada dels noranta es configura per una xarxa principal formada per autopistes de peatge (2.063 km) i autovies lliures de peatge (5.687 km), no de pagament directe pels usuaris, si bé finançades a càrrec dels pressupostos generals, distribuïdes territorialment en les diverses comunitats autònomes de forma desigual, concentrant-se en el nord i l'est d'Espanya (País Basc, Catalunya, comunitats de Galícia i València) les àrees amb més concentració d'autopistes i vies de peatge, zones no especialment afavorides per l'execució del Pla d'autovies portada a terme per l'Estat entre els anys 1983-1997.

	Autopistes	Autovies
Catalunya	30,39 %	5,56 %
Andalusia	4,51 %	24,32 %
Extremadura	0,00 %	4,18 %
Castella - La Manxa	0,00 %	13,86 %
Comunitat de Madrid	0,82 %	8,21 %

Al greuge que pateix Catalunya per haver de suportar una major infraestructura en règim de peatge, cal afegir-hi el dèficit, per part de l'Estat, d'inversions viàries en el nostre país

a diferència de la resta de les comunitats autònomes, multiplicant l'efecte i la sensació real de greuge sobre els usuaris i incidint negativament en la productivitat i el creixement econòmic.

Durant el període 1955-1998, la inversió pública destinada a carreteres ha estat d'1,6 bilions de pessetes als quals cal afegir uns altres 770.000 milions aportats per les concessionàries. Globalment, hem absorbit en aquest període menys d'un 11% de la inversió pública en carreteres realitzada a l'Estat espanyol i un 31% de la destinada a autopistes.

La inversió (pública més privada) ha significat un 0,6% del PIB català a diferència del 0,9% a la resta d'Espanya. Aquestes diferències es fan encara més grans si es considera només la inversió pública que, en el transcurs d'aquest període, ha significat un 0,4% del PIB davant el 0,8% de la resta de l'Estat.

Aquesta manca d'una política d'equilibri i d'evitar el greuge que es produeix es pot constatar a partir de les inversions realitzades per l'Estat en la seva xarxa de carreteres per comunitats autònomes, en què a Catalunya només invertia l'any 1990 un 5,56% del seu pressupost, a diferència d'Andalusia amb el 22,04%, Castella-Lleó amb el 14,21%, Castella-La Manxa amb el 11,15% o Madrid amb el 9,36%. Tot i que en els dos darrers anys s'ha incrementat la inversió fins al 8,4%, resulta completament allunyada i poc satisfactòria si valorem la resta de les comunitats autònomes i l'esforç que fa Catalunya a la resta de l'Estat.

Els dèficits creixents en infraestructures que pateix Catalunya, i que determinen les seves possibilitats de creixement i competitivitat, es van veure ampliades com a conseqüència de no ser especialment beneficiada pel Pla d'autovies i exclosa de la majoria dels fons europeus que es destinaven a l'Estat per finançar projectes infraestructurals. Aquests darrers recursos comunitaris han representat en el darrer decenni pràcticament una quarta part de les inversions en carreteres a Espanya, mentre a Catalunya només ha estat de prop del 10%, tot i el creixement dels darrers anys, si bé, excloent-hi aquests fons, la inversió en carreteres a Catalunya en aquest període ha estat encara un 40% inferior a la mitjana espanyola en termes de PIB, i un 25% en termes de per càpita.

Per quantificar el dèficit viari en la dotació viària de Catalunya, respecte a la resta de l'Estat cal recordar que, globalment, el nostre país té només el 13% del capital viari

espanyol, mentre representa un 15% de la població, un 18% del PIB i un 17% del trànsit total.

A aquesta circumstància, cal afegir-hi que l'ús de la xarxa viària a Catalunya (mesurat com a intensitat mitjana diària-IMD) és i sempre ha estat superior a la mitjana de la resta de l'Estat, com demostra la taula següent:

	IMD lleugers	IMD pesants
Catalunya (inclòs ACESA)	24.876	3.804
Autopistes titularitat Estat	14.600	3.021
Catalunya/Espanya	170%	126%

Deixant de banda uns altres criteris com el nivell necessari per al desenvolupament o les necessitats competitives, les ponències elaborades han estudiat que si es considera la ràtio de l'estoc de capital per quilòmetre, per arribar a un 75%-80% de la dotació pública de carreteres espanyola, el dèficit de Catalunya podria avaluar-se, segons les ponències elaborades, en uns 175.000 milions de pessetes, quantitat que s'elevaria a 420.000 per igualar-se amb la mitjana espanyola, import que s'hauria d'afegir al cost derivat per la diferència quant al finançament de la mobilitat derivada per la major presència d'autopistes en règim de peatge.

Amb tot això cal recordar que la balança fiscal del sector de la carretera a Catalunya és netament positiva per a la fiscalitat general. Durant el període més recent (1995-1997) el sector de la carretera a Catalunya va generar uns ingressos públics a partir de la fiscalitat específica que suporta d'uns 145.000 milions de pessetes anuals, mentre que les despeses de les diferents administracions foren de 105.000. Això determina una taxa de cobertura fiscal positiva, amb un saldo del 38%, aportant així anualment aquest sector a l'erari públic 40.000 milions de pessetes, a diferència de la resta de l'Estat que és del 5%.

Les autopistes de peatge finançades amb capital privat representen una tercera part de l'estoc de capital de carreteres existents a Catalunya, canalitzen un 23% del trànsit interurbà i generen importants efectes positius sobre les altres regions espanyoles.

Tal com demostra la ponència del Dr. Pere Riera, l'efecte multiplicador sobre l'economia de les inversions en xarxa

viària a Catalunya és molt superior a la resta d'Espanya. En efecte, 1.000 MPTA de 1998 invertides a Catalunya generen uns efectes indirectes a curt termini de 403 MPTA, 110 llocs de treball directes i 57 indirectes; la mateixa inversió a la resta de l'Estat genera 344 MPTA indirectes, 95 llocs de treball directes i 40 d'indirectes. Els efectes a llarg termini són d'un ordre de magnitud superior.

La comparació més entenedora i evident queda resumida en el quadre següent i fa referència als efectes diferencials a curt termini d'invertir en autopistes o en el conjunt de l'economia (dades en milions de pessetes i nombre de llocs de treball-any). Mentre a Catalunya l'economia resulta més beneficiada invertint en infraestructures viàries, a la resta de l'Estat resulta més favorable realitzar inversions a la resta de l'economia que no pas a autopistes.

Efectes diferencials a curt termini d'invertir 1.000 MPTA de 1998, en autopistes o en el conjunt de l'economia

	Catalunya	Espanya
Efectes directes	0	0
Efectes indirectes	12	(30)
Llocs treball directes	14	(35)
Llocs treball indirectes	21	(10)
Llocs treball totals	35	(45)

Propostes de futur per a la compensació històrica i l'equilibri de la inversió i per a una millor competitivitat de Catalunya

Constatat el greuge que pateix Catalunya per la discriminació històrica i acumulativa de la inversió de l'Estat, es proposen les vies d'actuació següents:

- Determinació, en el marc de tot l'Estat, del que s'entén per "solidaritat territorial" que, si bé no es discuteix, no ha de ser un obstacle a l'hora de plantejar-se la necessitat que el creixement econòmic tingui continuïtat. Només el desenvolupament econòmic fa viable una solidaritat sostenible, garantint la competitivitat i el creixement econòmic i social de Catalunya i la resta de l'Estat, molt més si es té en compte la funció i repercussió de la xarxa de carreteres a Catalunya en la xarxa d'infraestructures global de l'Estat i Europa.
- Política pressupostària per part de l'Estat en inversions viàries a Catalunya fonamentada en el reequilibri com a compensació per la menor inversió històrica i en corres-

pondència amb el PIB de Catalunya i el seu potencial de creixement.

Aquesta nova política pressupostària permetria assolir en un període màxim de 10 anys, una dotació pública mínima del 80% de la mitjana espanyola i absorbir, almenys, un 16,5% de la inversió espanyola en el sector. En les ponències exposades per a assolir aquest objectiu es proposa: manteniment de la inversió anual similar a la del darrer quinquenni, incrementada amb una inversió addicional mínima de 175.000 MPTA, en 10 anys, que es justifica per poder arribar al 80% de la dotació pública de carreteres espanyola indicada, als quals caldria afegir uns recursos addicionals (mínim anual de 30.000 MPTA).

- Introduir en el futur pacte de finançament autonòmic, com a factor d'avaluació en el repartiment de tributs de l'Estat i principalment en els impostos indirectes, el reequilibrament territorial del cost del peatge per la utilització de les infraestructures viàries, a fi i efecte d'assolir-ne el reequilibrament i l'homogeneïtzació, tot respectant els drets de les societats concessionàries d'autopistes i vies de peatge, d'acord amb la Moció 112/V del Parlament de Catalunya.
- Per a una millor eficiència i racionalitat en la planificació, es considera imprescindible l'assumpció per part de la Generalitat de Catalunya de la gestió i planificació de les infraestructures viàries en l'àmbit de la xarxa bàsica, incloses les autopistes i vies de peatge, sense perjudici de la necessària coordinació entre totes dues administracions, pel que fa a les característiques i els itineraris viaris.

3. La participació privada en el finançament de les infraestructures viàries

Font ponències: Sr. Ole Thorson, Sr. Joan Corona, Sr. Daniel Serra, Sr. Pere Riera, Sr. Pere Lleonart i Sr. Àlvar Garola

Evolució històrica i situació actual

La inversió en infraestructures de transport als països de la Conferència Europea de Ministres de Transport (CEMT) va ser expansionista en la dècada dels anys 70 (inversions entorn de l'1-1,5% del PIB), inversions que es van reduir fins al 0,8%-0,9% del PIB al final de la darrera dècada a causa d'una política pressupostària més restrictiva.

Com a conseqüència del tractat de Maastricht i la convergència de les economies dels diversos estats vers la moneda única, sorgeix la necessitat de fer compatible una rigorosa política de control de dèficit públic amb el manteniment d'un nivell d'inversió en infraestructures que assegurí unes bones condicions de competitivitat de la nostra economia, que ha fet que en els últims anys hagi augmentat considerablement l'interès per les fórmules de finançament no basades només en el tradicional recurs als pressupostos públics ("finançament extrapressupostari").

Aquests ajustos pressupostaris i de contenció del dèficit estan dificultant el manteniment de determinades inversions en infraestructures. D'altra banda, les creixents demandes que genera el manteniment de l'Estat del Benestar fan necessari prioritzar en l'aspecte pressupostari públic les inversions socials en consonància amb les inversions en infraestructures.

La situació, més o menys extrapolable arreu del món, està potenciant la implantació del peatge (entre algunes altres solucions) com a sistema de finançament d'infraestructures, àdhuc en països amb poca cultura de finançament privat dels serveis públics com ara el Regne Unit o Alemanya, i fins i tot en infraestructures ja construïdes amb capital públic, on s'estan aplicant peatges per finançar la seva conservació, ja que pel seu alt cost condiciona els programes futurs d'inversió de noves infraestructures bàsiques de gran importància per al creixement econòmic i social.

Les directrius emanades del DGVII de la Unió Europea així com el seu "Llibre Blanc" reconeixen i impulsen el principi de pagament de l'usuari. El principi de pagament dels costos directes i àdhuc els externs permet un ús més eficient de la

infraestructura, sempre que es facin anàlisis de costos socials/beneficis previs i adients.

Segons les orientacions comunitàries, el nivell de tarifes de peatge ha d'estar relacionat amb els costos de construcció, explotació i manteniment de la xarxa, significat alhora una remuneració equitativa dels capitals invertits tot i garantint una relació apropiada entre les tarifes i els serveis oferts.

En els diversos estudis presentats pels ponents es recullen exemples de construcció amb finançament privat arreu del món, independentment dels sistemes polítics i econòmics que regeixen els diferents països analitzats. Des de començament de la dècada dels anys vuitanta, s'estan posant en marxa 480 projectes en més de 70 països sota promoció privada i amb un pressupost superior als 360.000 milions de dòlars, dels quals un terç de la inversió es farà en carreteres. Avui en dia, el 67% dels projectes ja ha trobat el finançament necessari i estan en fase de construcció. La taula següent resumeix aquesta situació per continents:

Regions continentals	Transport (milions de \$)	Carretera (milions de \$)	% Carretera finançat
Amèrica del Nord	37.064	26.522	41%
Amèrica del Sud	16.376	9.157	28%
Europa	142.644	42.882	41%
Àfrica i Orient Mitjà	20.622	6.570	15%
Resta Àsia i Pacífic	144.487	31.269	30%

Dels estudis referenciats, s'extreu l'actualitat de la utilització de recursos privats en el finançament d'infraestructures com un element de preservació dels cabals públics per a objectius que no poden ser atesos més que amb aquesta mena de fons, així com un factor important i generador del creixement social, econòmic i industrial.

A la pràctica totalitat de països comunitaris i extracomunitaris s'està apel·lant al capital privat per afrontar el repte del finançament de les infraestructures de nova construcció. Aquesta pràctica es troba també estesa i referenciada a països de diversos continents que abasten, des de la veïna Andorra (projecte de túnel de peatge al port d'Envalira), passant per Xile, Brasil i Mèxic, fins a la llunyana Xina (aprovada la construcció d'una xarxa d'autopistes de peatge de 35.000 km a realitzar en 30 anys).

Per una altra banda, es preveu que, en l'àmbit europeu, la mobilitat es dupliqui d'aquí a l'any 2010 com a conseqüència d'un augment en el parc de vehicles, entorn del 35%, assolint una taxa de motorització propera als 500 vehicles/1.000 habitants (llindar ja superat a Catalunya). En el transport internacional, els creixements esperats són també espectaculars i preocupants: del 100% al 140% de creixement en el de viatgers i encara més elevats (135%-245%) en el de mercaderies.

Es preveu que el nombre de colls d'ampolla a les carreteres es multipliqui per 4 en l'esmentat horitzó del 2010, amb la qual cosa del 18% al 30% de la xarxa arterial de gran capacitat presentarà problemes. El 70% d'aquests colls d'ampolla es produiran a les autopistes.

A banda de la construcció de noves infraestructures de carreteres, cal també el foment de la mobilitat sostenible i aquí s'ha demostrat que l'ús del peatge pot ser molt adient per a promoure canvis en el comportament de la demanda (taxa per congestió) que permetin una utilització més racional socialment de la capacitat infraestructural existent en cada moment.

En definitiva, la participació privada en el finançament general de les infraestructures, a banda de tenir un efecte directe sobre el creixement, la competitivitat i les polítiques contra l'atur, redueix el dèficit públic tot i garantint el manteniment de les polítiques que integren l'Estat del Benestar. Incorpora també els elements positius de la gestió privada sota la tutela administrativa del servei públic i sembla prometedora la col·laboració en forma d'associacions publicoprivades (APP) per a algun objecte concret.

Un altre fons de finançament d'infraestructures viàries pot ser la reversió dels impostos, directes i indirectes sobre aquest sector, com poden ser, entre alguns altres, els impostos especials sobre els hidrocarburs, que proporcionen una capacitat generadora d'ingressos de 170.000 MPTA/any a Catalunya i, per cada pesseta d'increment del preu unitari de la gasolina, es generen 3.250 MPTA/any a Catalunya.

Els increments sobre el preu dels carburants són factibles perquè els preus de la gasolina a Catalunya són els més baixos de la Unió Europea (excepte per a Grècia i Luxemburg) i són inferiors a la mitjana espanyola.

Propostes de futur respecte a les polítiques de finançament d'infraestructures viàries

- Cal considerar la proposta, que es planteja per al conjunt de la Unió Europea, de fixar un límit al percentatge de dèficit públic, sense tenir en compte les inversions en infraestructures bàsiques, i fixar un altre límit més flexible per aquest concepte.

En tot cas s'han de conciliar les polítiques d'inversió amb el manteniment de les partides i polítiques que garanteixen l'Estat del Benestar i la reducció del dèficit públic.

Una política coordinada dels fons estructurals i de cohesió i la fixació d'aquests límits variables per l'endeutament públic en el capítol d'inversions en infraestructures bàsiques permetria un major impuls als països amb greus endarreriments o dèficits d'infraestructures.

- Com a eixos més destacats dels estudis referenciats, cal extreure'n l'absoluta actualitat de la utilització de recursos privats en el finançament d'infraestructures com un element de preservació dels cabals públics per destins que no poden ser atesos més que amb aquesta mena de fons dins de la política i els objectius abans exposats.

Per tot això, cal participar en el futur de les polítiques de govern que mantinguin l'atractiu i les garanties per als inversors privats i estimulin llur participació en aquestes iniciatives que ajuden a fer avançar els nivells de progrés i competitivitat dels països, en coherència amb les polítiques i directrius de la Unió Europea.

- Cal establir nous criteris en el repartiment pel Govern de l'Estat dels fons europeus estructurals i de cohesió entre les comunitats autònomes, atesa la seva importància en el finançament de noves infraestructures i per la seva incidència en el creixement econòmic i en la competitivitat.
- L'Administració de l'Estat hauria de revertir a la Generalitat de Catalunya la recaptació dels impostos associats als usuaris i a les societats concessionàries d'autopistes, així com la part dels impostos especials derivats de la mobilitat sostenible, per a ésser assignats per a l'Administració autonòmica amb un caràcter prioritàriament finalista (capítol 4).
- La participació de l'Administració en el finançament d'una infraestructura mitjançant el sistema de peatge subvencionat no pot tenir caràcter absolut, essent viable parcialment, per

a la millora del servei públic o la viabilitat de la reducció i els descomptes de les tarifes base que, si no, serien d'aplicació, per a garantir l'equilibri econòmic i financer de la concessió i l'interès general en la prestació d'aquest servei públic i la repercussió en l'economia general.

- En tot cas, s'ha d'assolir en el conjunt de tot l'Estat la determinació d'un model coherent i consensuat, en primer lloc pel que fa a la seva xarxa viària i, en segon lloc, respecte del seu finançament, la gestió i el manteniment.

4. Homogeneïtzació de les tarifes aplicables a les autopistes i vies en règim de peatge

Font ponències: Sr. Francesc Robusté, Sr. Antonio Aguado, Sr. Pere Riera, Sr. Miguel A. Moll.

Evolució històrica i situació actual

Una anàlisi comparativa feta avui de tarifes a Catalunya no pot deixar de tenir-ne en compte la perspectiva històrica que, per l'orografia complicada del territori i per mesures de correcció de l'impacte ambiental, van resultar amb major cost unitari de construcció que a les altres parts de l'Estat.

Les tarifes a Catalunya són també més altes per la impossibilitat legal de disposar d'avantatges fiscals atorgats a unes altres concessions de l'Estat (assegurances de canvi, bonificacions per emissió d'obligacions, etc.), i per l'atorgament de prioritat de traçats d'acord amb polítiques de reequilibri territorial i desenvolupament del territori sobre els criteris estrictes d'absorció del trànsit.

Una inflexió en la present situació de greuge comparatiu que pateix Catalunya podria concretar-se en una rebaixa del peatge fins a nivells a l'entorn de 8-10 PTA/km (PTA de 1998) en els trams lineals plans i d'orografia senzilla, fins a valors adients superiors als trams i túnels amb majors costos i d'inversió general, tant pel que fa a la seva construcció com a la seva explotació i conservació. Aquesta rebaixa dels peatges, a curt termini, haurà de complementar-se a més llarg termini amb una política decidida de construcció de carreteres lliures de peatge a Catalunya i de carreteres amb peatge a la resta de l'Estat que permeti l'assoliment d'una xarxa de carreteres més racional i homogènia en el conjunt de l'Estat.

Els peatges actuals obeeixen a perspectives de finançament de cada concessió particular i no actuen com a eina de gestió de la mobilitat. Aquesta progressiva mutació del paper del peatge i una millor informació, transparència i apropament a les necessitats de l'usuari, permetrà redescobrir el paper de les concessionàries en un altre vessant, com a operadors de transport.

Un cop assolit un nivell tarifari adient, tenint en compte les característiques tècniques i econòmiques de cadascuna de les concessions, hi ha diverses situacions o aspectes que poden ser susceptibles de descomptes addicionals: (i) per motius socials, (ii) per gestió del trànsit, i (iii) de caire comercial (descomptes als usuaris habituals).

Algunes concessionàries presenten descomptes comercials per als usuaris habituals, amb major o menor èxit i informació a l'usuari, dels quals destaquen per la seva quantia els aplicables a l'autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa (AUTEMA) i als túnels del Garraf (AUCAT). Només Túnel del Cadí i ACESA tenen algun descompte de tipus social (col·lectius sense alternativa raonable, i eliminació de l'efecte barrera d'algun peatge obert). Pel que fa a TABASA, té descomptes per abonaments temporals (targeta "MULTI 10", "MULTI 20", "MULTI PAS") i per gestió del trànsit (15% de descompte en hora vall i caps de setmana); val a dir que ACESA ofereix circumstancialment un descompte (pactat amb l'Administració central) a vehicles pesants per obres en la via alternativa (Cervera-Igualada, variant de Fraga, variants de Tarragona).

Com que la proporció de grans usuaris de les autopistes de peatge és tova a nivells moderats respecte al total del trànsit (poc més d'un 3% del trànsit són usuaris que fan més de 50 viatges al mes en autopista de peatge), els descomptes als usuaris habituals representen només una baixa d'entre el 3,4% i el 4,15% del total d'ingressos, però tenen un efecte molt beneficiós per a aquests grans usuaris (per a ells en particular, els descomptes poden superar el 30% sobre llur despesa mensual).

D'un exercici de dinàmica de grup, dirigit pels mateixos ponents, s'ha pogut copsar qualitativament que els usuaris valoren com a prioritària una rebaixa i homogeneïtzació generalitzada dels peatges; aquest peatge base, que dependria dels costos de construcció de l'autopista com ja s'ha esmentat, hauria d'aplicar-se als quilòmetres realment efectuats pels usuaris.

La segona prioritat en l'aplicació de descomptes s'assigna als usuaris habituals i després als descomptes encaminats a una millor gestió del trànsit (descomptes en hores vall i per ocupació alta dels vehicles).

La distribució horària del trànsit varia en cada concessionària i en cada tram de comportament homogeni; com a base s'ha agafat una corba mitjana d'ACESA i TABASA, que determina que un 41,27% del trànsit es produeix de 7.30 a 10.30 i de 17.00 a 21.00 hores (hora punta) en els dies laborables. L'ocupació mitjana dels vehicles lleugers, a partir d'una mostra proporcionada per ACESA, varia entre 1,6 viatgers/vehicle els dies laborables i 2,6 els festius.

A partir de dades experimentals de les reduccions de peatges produïdes a Catalunya (50% en l'A-19 el 21.06.1994; 30% pels lleugers i 40% pels pesants a AUMAR el 2.12.1997, i a ACESA el 17% a Martorell, 40% a Mollet i 50% a Sant Cugat en vigor el 26.10.1998) s'ha constatat que rebaixes petites (inferiors al 10-15%) gairebé no aporten trànsit induït, mentre que rebaixes superiors indueixen a una demanda proporcional al quadrat o al cub de la rebaixa feta en tarifes, però de manera que els ingressos totals percebuts per la concessionària sempre són decreixents. Això justifica les compensacions que han fet les diverses administracions tutelars a les concessionàries quan s'han negociat rebaixes de tarifes.

El comportament del trànsit en l'elecció entre una autopista de peatge i la via alternativa no és explicable només per l'efecte tarifa, tal com s'ha pogut comprovar experimentalment calibrant un model d'elecció d'itineraris depenent del temps emprat, la distància recorreguda i la tarifa de peatge. De fet, de vegades, els usuaris consideren el peatge com un element positiu per al manteniment del nivell de servei de l'autopista, com passa al túnel de Vallvidrera.

Propostes de futur per a l'homogeneïtzació i descomptes en els peatges

- Qualsevol proposta ha de basar-se en els principis d'integració i d'homogeneïtat, no pas uniformitat i, en el marc jurídic vigent, ha de respectar els drets de les concessionàries, la viabilitat i el seu equilibri econòmic i financer, així com els interessos dels usuaris.
- Assolir una tarifa base de 8-10 PTA/km (PTA de 1998) i quelcom més en trams de forta inversió, túnels, viaductes, etc., per tal d'assegurar una equitat social. Segons les orientacions comunitàries, el nivell de les tarifes de peatges ha d'anar relacionat amb els fluxos de trànsit i els costos de construcció, explotació i manteniment de la xarxa i significar una remuneració equitativa del capital invertit, garantint una relació apropiada entre tarifes i el servei ofert.

Aquesta tarifa base ha d'aplicar-se, tot garantint els drets i contractes de concessió ja adjudicats, sempre que tècnicament i jurídicament sigui possible, als quilòmetres reals recorreguts pels usuaris. No obstant això, es constata la dificultat tècnica, jurídica i econòmica de la seva aplicació a les autopistes ja construïdes i adjudicades.

En aquelles concessions en què no fos possible l'aplicació d'aquest sistema tancat de peatge, per la seva estructura o per

les seves característiques tècniques i de traçat, tenint en compte, alhora, el seu alt cost d'implantació i perquè tenen nombrosos accessos d'entrades i sortides que, a més d'accés a l'autopista, permeten la circulació local, es poden cercar solucions intermèdies puntuals, mitjançant el consens i acords específics de les societats concessionàries i l'administració concedent amb les administracions locals implicades, per garantir l'aplicació del nou sistema i la viabilitat econòmica i financera de la concessió, compatible amb l'interès i la repercussió local.

- Dins de la política tarifària o la gestió de la mobilitat sostenible, es proposa estudiar la viabilitat de discriminar el preu del peatge segons les característiques de cadascuna de les vies i autopistes i dels seus usuaris: diferenciació hores/dies punta o vall, dies laborables o festius, estacionalitat, habitualitat, dies afectats per operacions retorn a Barcelona i a la seva àrea metropolitana.

Amb el mateix objectiu i amb el propòsit d'afavorir els usuaris habituals, es proposa estudiar l'aplicació d'un sistema progressiu de descomptes mensuals amb característiques homogènies arreu de les autopistes, sense perjudici de la seva definició i concreció particular pel que fa a les característiques de cadascuna.

- Les administracions tutelars poden negociar compensacions amb les concessionàries per aquests descomptes per afavorir els usuaris habituals i la mobilitat sostenible, especialment on no hi hagi vies alternatives.
- Els descomptes aplicats per les concessionàries amb la finalitat comercial, entre els quals poden haver-hi, fins i tot, qualssevol dels sistemes abans proposats, seran plenament responsabilitat d'aquelles, en el marc de l'autonomia i política comercial que han de promoure especialment.
- Independentment de quines siguin les reduccions i els descomptes, aquesta informació ha d'arribar a l'usuari de manera clara i transparent, impulsada mitjançant les campanyes publicitàries i d'imatge adients que han de dur a terme les societats concessionàries com a gestores d'aquest servei públic, de manera general i periòdica, sense perjudici de la informació específica. En cap cas la seva aplicació no incidirà o repercutirà en una minoració de la qualitat del servei públic.

- Es proposa que, per part de les societats concessionàries, es potenciï la implantació generalitzada a tota la xarxa d'autopistes de Catalunya de sistemes de pagament automàtic i sense aturada amb tecnologia avançada (tipus Teletac) i l'acceptació versàtil i generalitzada de les targetes de crèdit comercials (tot i que les concessionàries poden continuar emetent les seves). S'estudiarà la factibilitat de la integració dels descomptes a tota la xarxa catalana d'autopistes.
- Es proposa la creació per la Generalitat de Catalunya d'un "Fons per a l'homogeneïtzació i descomptes de les tarifes d'autopistes i vies en règim de peatge", que es nodrirà de la reversió per part de l'Estat de la recaptació impositiva a què es troben subjectes els comptes d'explotació de les societats concessionàries, així com dels impostos especials i indirectes que graven sobre els seus usuaris.

5. Viabilitat de les polítiques de rescat de concessions o trams

Font ponències: Sr. Daniel Serra, Sr. Ole Thorson, Sr. Pere Lleonart Sr. Àlvar Garola i Sr. Miguel A. Moll.

Exposició i anàlisi de la viabilitat d'una política de rescat

Les diferents ponències que directament o indirectament han analitzat aquesta temàtica, possibiliten establir un marc general respecte del seu abast, viabilitat i articulació.

Aquest estudi manifesta que la política mundial va no solament a favor de mantenir les concessions vigents de peatge, sinó a establir-ne de noves i, com a exemple, s'explicita la situació actual en la majoria dels països europeus i en alguns d'altres continents, tot recordant les orientacions de la Unió Europea favorables a la construcció d'infraestructures viàries amb participació de la iniciativa privada i amb finançament mitjançant peatge.

Així mateix es recullen les úniques experiències conegudes de rescat de concessions de peatge per part de l'Administració pública, d'entre les quals solament la de Roques-sur-Garonne, d'accés sud a Tolosa de Llenguadoc, es convertí, a causa de la pressió política i popular contra una deficient administració i concepció del projecte, en autopista gratuïta.

En uns altres casos no es va prendre la decisió de rescat de les concessions sinó que, davant la situació de fallida en què es trobaven, l'Administració es va veure obligada a participar totalment o parcialment en el seu capital social, sense que això en comportés la gratuïtat, ja que en tots aquest casos s'ha mantingut el finançament de la inversió a través del peatge abonat pels usuaris de la via (les primeres concessions de Mèxic; el Périphérique Nord de Lyon; les concessions de titularitat de l'Estat d'AUDASA, AUCALSA, i AUDENASA, com a conseqüència de l'adquisició accionarial per part d'ENAUSA; i el túnel de Vallvidrera i Túnel del Cadí).

Quant a la viabilitat d'una política de rescat de les concessions o trams de les autopistes actuals a Catalunya, l'estudi del Dr. Daniel Serra analitza profusament les vessants legals i normatives de cadascuna d'aquelles concessions, deduint-ne l'enorme complexitat jurídica i administrativa que comportaria una política en aquest sentit endegada per l'Administració sense el difícil consens previ de cada concessionària.

Igualment s'explicita la dificultat existent per a establir, aplicant la normativa vigent, la valoració econòmica d'aquells rescats, ja que, segons els criteris que s'adoptessin, les valoracions serien molt diferents i s'apostaria clarament en cada cas per la negociació i determinació de mutu acord.

D'aquesta manera, el cost de rescatar totes les concessions de peatge de les autopistes de Catalunya, tenint en compte la metodologia particular emprada per aquell ponent, quedaria dins d'una forquilla que està entre un límit de 500 mil milions de pessetes i un bilió de pessetes. En uns altres estudis elaborats per la Generalitat de Catalunya aquest cost es fixa en 1,250 bilions de pessetes, import que en una ponència exposada en les darreres "Jornades sobre autopistes de peatge" (Universitat Menéndez Pelayo, Santander, juny 1999) s'eleva a 1,373 i 1,551 bilions de pessetes, en considerar com a valoració la reparació integral a què tindria dret la concessionària d'acord amb la Llei de contractes de les administracions públiques.

En la proposta presentada pel representant del Grup Socialista del Parlament de Catalunya en el si del Grup de Treball, es persegueix el rescat de les autopistes l'any 2006. A partir d'aquest moment s'establiria una taxa estatal per l'ús d'autopistes i autovies destinada al manteniment del conjunt de la xarxa estatal d'autovies i autopistes. La valoració del seu cost s'estimaria en 376.000 milions de pessetes (comptant una taxa de descompte del 7,5%), condicionat a un pla de rescat, partint de la no consideració i no assumpció del cost per l'anul·lació dels convenis d'ampliació de les concessions efectuades l'any 1997 i 1998 i l'alliberament del peatge directe dels trams d'autopistes que utilitzen aquestes com a rondes urbanes. Aquest cost es finançaria a càrrec d'un fons constituït pels impostos cobrats per l'Estat a les concessionàries.

Per una altra banda, els estudis presentats per diversos ponents plantegen que una forta política de rescat encaminada a la supressió de les concessionàries i a la gratuïtat d'importants trams actuals de peatge, comportaria un dèficit en l'actual balança fiscal de la carretera que podria portar a l'Estat a habilitar unes altres compensacions tributàries i a reduir les inversions, ja prou deficitàries, en infraestructures viàries.

Finalment, dels estudis presentats i especialment en la ponència, el Sr. Miguel Ángel Moll (Fundació RACC) ha considerat una sèrie de conceptes que també desaconsellen

una política dirigida exclusivament a rescatar els peatges dels accessos a les àrees metropolitanes, com són les següents: la supressió total del peatge en una autopista existent fa perdre la seva reserva actual de capacitat i provoca, a termini mitjà, la saturació de la via alliberada, de manera que l'establiment de la gratuïtat en un itinerari de pagament ja establert reduiria temporalment la pressió ciutadana envers el dèficit de mobilitat, però no disminuiria la congestió a termini mitjà, sinó al contrari. Tot això sense considerar la seva incidència negativa en el manteniment del nivell de contaminació, com de l'extra de seguretat que suposen les autopistes, impossibilitant garantir el temps de desplaçament, ja que s'anul·larien les reserves de capacitat que el peatge determina.

Per una altra part, s'aporta el criteri que la tarifació no s'ha d'enfocar exclusivament per al finançament de la via en qüestió, sinó també com a model de mobilitat sostenible, ja que l'existència d'un peatge és el major element de dissuasió de cara a l'elecció d'alternatives de pas per part del viatger. Tanmateix, en diverses ponències es proposa que si s'arribés a suprimir tota classe de peatge en una àrea metropolitana important, caldria anar a l'establiment d'una "taxa global de congestió".

Conclusions respecte a la viabilitat del rescat de les concessions

D'acord amb el conjunt de consideracions fetes, es poden fer les conclusions següents:

- Seguint la tendència internacional es pot descartar una política generalitzada de rescats de concessions.
- La legislació vigent i els drets de concessió fan pràcticament impossible desenvolupar, en un Estat de dret, una política de rescat de concessions que no es basi en el mutu acord.
- La disparitat de normatives vigents sobre això de caire general i no específic al sector, comporta una complexitat en la valoració del rescat de les concessions que, tanmateix pel que afecta les autopistes de peatge catalanes, assoliria un valor d'elevat cost, comprès entre mig bilió i 1,5 bilions de pessetes, segons la metodologia d'anàlisi i valoració.

A aquest cost propi s'ha d'afegir una estimació de les despeses de manteniment i conservació de les autopistes a càrrec de l'Administració, una vegada rescatades, així com el retorn del deute i els ingressos per impostos i tributs diversos, que es

deixaran de percebre de les concessionàries com a via de finançament.

- Una política de rescat de concessions generalitzada, a més a més de ser incompatible amb les polítiques de la Unió Europea de contenció de l'endeutament públic i de construcció i finançament d'infraestructures, podria tenir una incidència molt negativa per a les expectatives d'inversió en noves infraestructures per part de la inversió privada, nacional o estrangera, amb l'inconvenient que això comporta per a la credibilitat de les polítiques econòmiques i la programació de futures actuacions amb finançament aliè als Pressupostos Generals.
- Tenint present l'elevat dèficit d'infraestructures viàries a Catalunya, la possible disponibilitat de recursos econòmics, com els que s'analitzen en uns altres apartats de l'estudi portat a terme pel Grup de Treball o altres fórmules des de diversos sectors socials, s'hauria de dirigir a la homogeneïtzació de tarifes i a la construcció de noves infraestructures, en comptes de fer-los servir per a finançar el rescat de les concessions existents, que en general han permès gaudir d'aquesta xarxa de manera anticipada i assolir els efectes positius directes en el creixement econòmic i social del nostre país.
- La supressió del peatge existent en algun tram viari de l'entorn metropolità, tot respectant els drets de concessió, només podria endegar-se, tot considerant les disponibilitats pressupostàries i de finançament, després d'un acurat estudi de la mobilitat sostenible que, fins i tot, podria aconsellar el manteniment de l'actual peatge o dins d'una política general del transport l'establiment d'una "taxa de congestió global" (d'itinerari, d'aparcament i d'horari) i de mutu acord.

En tot cas, per la seva repercussió en la millora de la mobilitat, es considera que s'haurien de dissenyar els acords i les actuacions necessàries a fi de suprimir el peatge directe existent a l'A-7, entre el Papiol i Parets, i la racionalització de la xarxa viària dels accessos directes a Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona, sense perjudici dels acords de col·laboració i coordinació amb l'Administració autonòmica, i local si s'escau, podent-se instrumentar a càrrec del que preveu el Reial decret llei 6/1999, de 16 d'abril, de mesures urgents de liberalització i increment de la competència, dins del marc de les polítiques compensatòries que l'Estat ha de dur a terme a Catalunya, per la major presència d'autopistes de peatge.

6. Mesures generals afavoridores de la millora de la prestació del servei públic i la coordinació de les administracions públiques implicades

Font ponències: Sr. Francesc Robusté, Sr. Antonio Aguado, Sr. Joan Corona, Sr. Pere Riera, Sr. Miguel A. Moll.

Anàlisi de la problemàtica que es configura entorn a les autopistes i vies en règim de peatge, pel que fa a la seva configuració i prestació del servei

Les autopistes i vies en règim de peatge independentment del seu finançament i la seva gestió, constitueixen un servei públic conceptuat i integrat amb el que es coneix com a “capital fix social”.

Al llarg del document i de les diverses ponències, s’ha exposat extensament la importància de comptar amb una xarxa d’infraestructures d’alta capacitat i, en correspondència, els efectes econòmics i socials que reporten.

La seva implantació en el territori comporta la necessitat de comptar amb uns instruments de planificació general i viària en particular, circumstància que fa del tot imprescindible que, tenint en compte les possibilitats futures de creixement econòmic i social, existeixin uns instruments eficaços de coordinació de les diverses administracions públiques implicades que tenen competències sobre el territori (Estat, Generalitat de Catalunya, entitats locals), encara més quan a Catalunya coexisteixen xarxes de diversa titularitat.

Per una altra banda, l’usuari ha estat directament beneficiari d’aquestes vies, no tan sols pel que fa a la seva prestació sinó també en termes de seguretat, menor accidentalitat, reducció dels efectes mediambientals i de la saturació viària, estalvi de temps, etc.

Aquests darrers anys, fruit de l’aplicació de les directives europees i la millor planificació viària, s’ha introduït tot un seguit de mesures per a l’aprofundiment de la millora del servei i de les característiques del traçat. Els túnels de Vallvidrera o l’autopista A-16 Pau Casals, en els seus dos trams de Sitges-el Vendrell i els túnels del Garraf, en són un bon exemple.

Igualment s’ha arribat a diferents acords (RACC, Creu Roja, etc.), que han permès ampliar els equips i les mesures d’atenció a l’usuari pel que fa a l’atenció sanitària, assistència mecànica de carretera, vigilància i seguretat, etc.

No cal dir que la informació és un dels elements cabdals que des dels usuaris es reclama de manera clara. Amb aquesta direcció algunes concessionàries han implantat un sistema d'informació de l'estat i les incidències de les seves autopistes.

Dins d'aquestes incidències, de gran repercussió en la valoració de la qualitat del servei per part de l'usuari, hi ha tot un seguit de factors o elements determinants (restriccions per obres, informació general, assistència). En aquest sentit, la solució i informació prèvia als usuaris ha de ser una garantia per a aquests a l'hora d'elegir la utilització d'aquestes vies.

Propostes per a la millor gestió i prestació del servei públic

- Impulsar, en els àmbits estatal i autonòmic, les mesures i reformes legislatives escaients de la legislació general i d'autopistes, amb el propòsit de la seva adequació a les directives europees, afavorint la coordinació de totes les administracions afectades en la planificació viària i urbanística, tenint en compte el marc competencial constitucional i estatutari i d'àmbit local.
- Necessitat que la legislació general i els plecs de clàusules de les concessions de qualsevol servei públic s'ajustin a la legislació particular dels consumidors i usuaris, especialment pel que fa a característiques de la prestació del seu servei i informació i, a aquest efecte, proposem la creació d'un Consell Assessor de les infraestructures d'autopistes i autovies, format per entitats i experts, per a la millora d'aquest servei públic per als usuaris.
- Reclamem a l'Administració de l'Estat per a aquest exercici, la concreció de l'estudi en relació amb la disposició addicional vint-i-tresena de la Llei de pressupostos de l'Estat per a l'any 1999.

Considerar com un dels possibles sistemes d'instrumentació de compensació aplicable, el pagament total d'aquest impost per aquelles concessionàries amb beneficis abans d'impostos, que tenen reconeguda la bonificació parcial. En aquest supòsit, l'import corresponent a la bonificació que gaudeixin i que abonarien directament als ajuntaments, es deduiria anualment de la quota de l'impost sobre societats, en el cas que fos deduïble d'acord amb la normativa fiscal específica.

- Incloure les autopistes i la prestació del seu servei dins del marc de la gestió del transport i de les infraestructures

generals, afavorint la gestió integral d'una mobilitat sostenible, especialment en els entorns metropolitans.

- Concreció per les societats concessionàries d'instruments i capacitat de resposta en situacions d'accident, d'emergència o d'incidències alienes a la mateixa prestació del servei, especialment produïdes en les seves vies alternatives, facilitant així la utilització de les seves autopistes fins al restabliment de la circulació viària.
- Les administracions i les societats concessionàries, en tot moment, respecte a les seves vies, han de garantir la informació suficient i puntual, en temps real, als usuaris de les autopistes que permeti prendre amb antelació, les decisions adients sobre l'ús de les autopistes i vies en règim de peatge implicades.

Aquesta informació ha de ser especialment referida a les característiques i al grau de prestació de servei, a les restriccions generals o específiques com a conseqüència de qualsevol incidència o per l'execució d'obres.

- Les administracions i les societats concessionàries, independentment de les mesures correctores que hagin adoptat o aplicat en un primer moment en execució del projecte constructiu, han de prendre i adequar dins de la millora de la prestació i de la qualitat del servei públic que gestionen, les seves instal·lacions i l'autopista general a l'evolució del seu impacte ambiental, d'acord amb la normativa vigent.

En el mateix sentit i les mateixes circumstàncies les societats concessionàries hauran d'adaptar l'autopista o via adjudicada amb aquelles mesures necessàries per a millorar i reforçar la seguretat viària i dels seus usuaris, d'acord amb la normativa vigent.

7. Annexos

Annex i) Composició i membres del Grup de Treball

Membres del Grup de Treball, creat pel Parlament de Catalunya per a l'estudi dels peatges (Resolució 252/v)

a) Per la Generalitat de Catalunya:

- Sr. Pere Macias i Arau, *conseller de Política Territorial i Obres Públiques.*
- Sr. Josep Anton Grau i Reinés, *secretari general del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i delegat del Govern de la Generalitat de Catalunya a les Societats Concessionàries d'Autopistes.*
- Sr. Antoni Lluch i Molinari, *director general de Carreteres. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.*
- Sr. Josep Suàrez i Peña, *secretari de la Delegació del Govern de la Generalitat de Catalunya a les Societats Concessionàries d'Autopistes.*
- Sr. Ricard Guasch i Soler, *assessor de la Delegació del Govern de la Generalitat de Catalunya a les Societats Concessionàries d'Autopistes i secretari del Grup de Treball.*

b) Per l'Administració de l'Estat:

- Sr. Antonio Illana García, *subdelegat del Govern en les Societats Concessionàries d'Autopistes Nacionals de Peatge (Ministeri de Foment).*
- Sr. Carlos Fernández Lorenzo, *assessor per a Assumptes Econòmics del Gabinet de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Transports (Ministeri de Foment).*

c) Pels grups parlamentaris del Parlament de Catalunya:

- Sr. Francesc Iglesias i Sala, *Grup Parlamentari de Convergència i Unió.*
- Sr. Manuel Nadal i Farreras, *Grup Parlamentari Socialista.*
- Sra. M. Dolors Montserrat i Culleré, *Grup Parlamentari Popular.*
- Sr. Joan Boada i Masoliver, *Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya-Els Verds.*

- Sr. Jordi Portabella i Calvete, *Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya*.

- Sr. Salvador Morera i Tanyà, *Grup Parlamentari Mixt (PI)*.

d) Pels ajuntaments:

- Sra. Montserrat Tura i Camafreita, *alcaldessa de Mollet del Vallès. Federació de Municipis de Catalunya (FMC)*.

- Sr. Lluís Ballbé i Mallol, *secretari general de la Federació de Municipis de Catalunya (FMC)*.

- Sr. Joaquim Rey i Llobet, *alcalde de Calella. Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM)*.

- Sr. Josep Lluís Pasalodos i Pita, *director general adjunt de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM)*.

e) Per les empreses i societats concessionàries:

- Sr. Jaume Lanaspà i Gatnau, *director general d'AUCAT*.

- Sr. Salvador Alemany i Mas, *director general d'ACESA*.

- Sr. José V. Solano i Salinas, *director Divisió Explotació d'ACESA*.

- Sr. Joaquim Prior i Perna, *director general d'AUTEMA*.

- Sr. Luis Ferreiro Martínez, *director general AUMAR*.

- Sr. Jesús Pozo Soler, *secretari d'AUMAR*.

- Sr. Joan Deu i Pañella, *director general de TABASA i del Túnel del Cadí, SAC*.

f) Pels usuaris i altres organismes:

- Sr. Alfons Perona i Gómez, *secretari executiu de la Fundació del RACC*.

- Sr. Joan Torres i Carol, *coordinador de la Fundació del RACC*.

- Sr. Ricardo García-Nieto i Conde, *president de l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC)*.

- Sr. Pere Parera i Cartró, *president del Consorci Xarxa Viària*.

- Sr. Jordi Carrillo i Giralt, *gerent del Consorci Xarxa Viària*.

- Sr. Francesc Oró i Oró, *Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya*.

Annex ii) Esquema de treball i relació de ponents

Esquema i relació de ponents aprovats pel Grup de Treball

Primer subgrup: Les autopistes i vies de peatge a Catalunya.

- a) Anàlisi de la situació actual de les autopistes a Catalunya, davant la resta de l'Estat i la Unió Europea.

Ponents: *Sr. Ole Thorson i Sr. Francesc Robusté. Departament d'Infraestructura del Transport i Territori. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona (UPC).*

- b) Política de finançament i evolució de la inversió de l'Estat a Catalunya.

Ponents: *Sr. Pere Lleonart i Sr. Àlvar Garola. Departament d'Infraestructures del Transport i Territori. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona (UPC).*

- c) Estudi d'acord amb la *Moció 112/V del Parlament de Catalunya*, d'introduir l'objectiu del reequilibrament territorial del cost dels peatges en el futur pacte de finançament autonòmic, com a factor d'avaluació en el repartiment de tributs de l'Estat i principalment en els impostos indirectes (impost especial sobre carburants, IVA, etc.).

Ponent: *Sr. Joan Corona. Càtedra d'Economia Aplicada i degà de la Facultat de Ciències Econòmiques i Socials de la Universitat Internacional de Catalunya.*

Segon subgrup: Les tarifes i els peatges de les autopistes i vies en règim de concessió.

- a) Estudi de les diverses alternatives per assolir l'objectiu del reequilibrament territorial del cost dels peatges i la seva homogeneïtzació, tot considerant el règim de concessió i les característiques físiques i econòmiques de cadascuna de les concessions (*Resolució 677/V, del Parlament de Catalunya*).

Ponent: *Sr. Joan Corona. Càtedra d'Economia Aplicada i degà de la Facultat de Ciències Econòmiques i Socials de la Universitat Internacional de Catalunya.*

- b) Experiències prèvies de plans de rescat a Europa i la viabilitat d'aquests a Catalunya.

Ponent: *Sr. Daniel Serra, director de l'Institut d'Estudis Territorials (IET), catedràtic de la Universitat Pompeu Fabra.*

- c) Estudi de la viabilitat d'aprovació o ampliació dels sistemes de descomptes vigents, amb especial cura respecte als usuaris habituals.

Ponents: *Sr. Antonio Aguado i Sr. Francesc Robusté. Departament d'Infraestructures del Transport i Territori. Laboratori d'Anàlisi i Modelització del Transport (UPC).*

Tercer subgrup: Repercussió social i econòmica de les autopistes i vies en règim de peatge.

- a) Valoració dels principals efectes econòmics i socials que suposa la construcció d'una autopista o vies en règim de peatge.

Ponent: *Sr. Pere Riera. Departament d'Economia Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona, Institut Universitari d'Estudis Europeus.*

- b) Estudi de la incidència i els efectes positius i negatius, directes o indirectes de qualsevol naturalesa, i també els de caire pressupostari o tributari, que per als diferents ajuntaments pot representar l'existència d'una autopista en règim de peatge en llur terme municipal (*Resolució 556/V, del Parlament de Catalunya*).

Ponent: *Sr. Pere Riera. Departament Economia Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona, Institut Universitari d'Estudis Europeus.*

- c) Anàlisi dels efectes i incidència econòmica i tributària que pot representar l'activitat social i econòmica d'una autopista en règim de peatge /impost de carburants (IVA; impost sobre societats, IRPF, etc.)

Ponents: *Sr. Pere Lleonart i Sr. Àlvar Garola. Departament d'Infraestructures del Transport i Territori. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona (UPC).*

d) Estudi de l'impacte sobre la gestió de l'accessibilitat, la seguretat viària, el medi ambient d'una política de peatges en el marc d'una mobilitat sostenible.

Ponent: *Sr. Miguel Ángel Moll. Fundació RACC.*

Annex iii) Fitxes resum dels estudis elaborats pels diversos ponents

Ponent	Càrrec
○ Aguado, Antonio	<i>Director de l'ETS d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, UPC</i>
○ Corona, Joan	<i>Degà de la Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales de la Universitat Internacional de Catalunya</i>
○ Garola, Àlvar	<i>Professor d'Economia de l'ETS d'Enginyers de Camins, Canals i Ports</i>
○ Leonart, Pere	<i>Investigador del Departament d'Infraestructura del Transport i Territori de la UPC</i>
○ Moll, Miguel Ángel	<i>Fundació RACC</i>
○ Riera, Pere	<i>Professor d'Economia Aplicada i director de l'Institut d'Estudis Europeus de la UAB</i>
○ Robusté, Francesc	<i>Secretari de l'ETS d'Enginyers de Camins, Canals i Ports i director del LAMOT (Laboratori d'Anàlisi i Modelització del Transport) de la UPC</i>
○ Serra, Daniel	<i>Professor d'Economia Aplicada i director de l'Institut d'Estudis Territorials de la UPF</i>
○ Thorson, Ole	<i>Professor de Mobilitat de l'ETS d'Enginyers de Camins, Canals i Ports</i>

Autors

P. Leonart i A. Garola
25 pàgines + annexos

Ponència

Política de finançament i evolució de la inversió en carreteres en Catalunya. Incidència d'una autopista en règim de peatge

Es presenta l'evolució històrica de la inversió en el sector de la carretera a partir de l'any 1955, subratllant la comparació entre els àmbits territorials de Catalunya i resta de l'Estat espanyol i quantificant el dèficit viari. Es fa un balanç fiscal de la carretera resultant un bon superàvit a Catalunya i un petit superàvit a la resta de l'Estat que passa a ser dèficit fiscal quan es tenen en compte els fons europeus. Es revisa la incidència econòmica i tributària del peatge. Finalment s'analitzen 5 escenaris de reducció del l'actual dèficit de carreteres que té Catalunya respecte de la situació espanyola: menys l'escenari continuista, la resta signifiquen inversions addicionals entre 17.000 i 47.000 MPTA/any durant els propers 10 anys. Es recomana estudiar la factibilitat de la reversió de l'impost sobre hidrocarburs per la seva capacitat generadora d'ingressos, per la seva gran sensibilitat i per raó dels relativament baixos preus dels carburants a Catalunya respecte de la mitjana espanyola i europea.

Autor

P. Riera
31 pàgines

Ponència

Efectes econòmics i socials de la construcció d'una autopista o vies en règim de peatge

S'analitzen els efectes macroeconòmics a curt i a llarg termini de la inversió de 1.000 MPTA a Catalunya i a la resta de l'Estat en diversos sectors, mitjançant les taules Input-Output de Catalunya. Les diferències en els efectes macroeconòmics són sempre a favor de Catalunya i potser la comparació més clara es troba en invertir la quantitat esmentada en autopistes o en el conjunt de l'economia: a Catalunya és més favorable invertir en autopistes, mentre que a la resta de l'Estat passa a l'inrevés. Es fan consideracions sobre l'equitat basades en l'economia del benestar, on habitualment convé distingir entre situacions amb congestió i sense. El rescab (total o parcial) de les autopistes no és eficient quan existeix congestió de trànsit.

Autors

F. Robusté i A. Aguado
131 pàgines + annexos

Ponència

Descomptes en els peatges

Després de plantejar uns objectius, s'identifiquen les situacions susceptibles de descomptes en una tarifa per ús d'una infraestructura viària, agrupant les possibilitats de discriminació en tres conceptes: (i) socials, (ii) gestió del trànsit, i (iii) política comercial. S'analitzen i comparen els descomptes existents actualment a Catalunya i Espanya i s'avaluen les prioritats dels usuaris com a resultat d'un exercici de dinàmica de grup. S'obre un apartat de descripció tècnica de les característiques i del comportament de la demanda que permetrà posteriorment avaluar les repercussions de cada política de descompte plantejada; es fa una anàlisi de la recurrència (distribució del nombre de viatges/mes de cada usuari), de la distribució horària del trànsit, de les característiques socioeconòmiques dels usuaris de les autopistes (a partir de dades de camp recollides especialment per a aquest estudi), de la sensibilitat de la demanda a la baixada de tarifes i es fa una modelització agregada de l'efecte peatge. Finalment es proposen i avaluen tres tipus de descomptes: hora punta i hora vall de dies laborables i diumenges o darrer festiu, descomptes per ocupació del vehicle (3 o més viatgers per vehicle) i descomptes comercials als usuaris habituals (lleugers i pesants). Quant a títols i tecnologia, es recomana mantenir una targeta multiviatge (10 viatges amb 3 mesos de caducitat) de prepagament i potenciar la tecnologia avançada tipus teletac per poder proposar una integració dels descomptes en la xarxa catalana d'autopistes.

Autor

J. Corona
36 pàgines + annexos

Ponència

Altres fonts de finançament d'infraestructures

S'analitzen els impostos especials i la seva futura harmonització en l'àmbit de la Unió Europea i s'estudia l'efecte que tindria la cessió dels impostos especials sobre hidrocarburs en els Pressupostos Generals de l'Estat per a 1998 i les expectatives de recaptació futures com a alternativa per a finançar l'efecte que suposaria la reducció dels peatges així com la globalitat de la xarxa d'infraestructures de Catalunya. Finalment, s'avalua l'efecte que comportaria la implantació de la targeta d'ús de la xarxa com a alternativa a la rebaixa efectiva dels peatges.

Autor

P. Riera

*10 pàgines + annexos***Ponència**

Efectes que per als ajuntaments pot representar l'existència d'una autopista en règim de peatge en llur terme municipal

A partir dels resultats d'una enquesta distribuïda als municipis amb autopistes de peatge al seu terme municipal, s'estructuren els seus efectes en cinc grups: (i) activitat econòmica, (ii) urbanisme, (iii) excedent en el benestar de l'usuari, (iv) externalitats, i (v) fiscalitat. Quant a activitat econòmica, es fa referència a Lleó i Garola (1999): per cada 1.000 MPTA invertits a Catalunya en carreteres, es genera un creixement del producte econòmic de 400 MPTA addicionals a curt termini (construcció) i 3.000 MPTA addicionals a llarg termini (operació). Quant a benefici urbanístic, l'accessibilitat pot reflectir-se en 50.000 PTA/m² de sostre construït per habitatge i aquesta accessibilitat proporcionada per l'autopista pot representar un 35% del valor afegit que suposa l'activitat urbanística. Quant a benestar de l'usuari, els estalvis de temps acostumen a representar el 80% dels beneficis socials de les carreteres, el 16% són estalvis de costos d'operació i el 4% restant estalvis en accidentalitat. Hi ha més externalitats com ara el soroll, la contaminació atmosfèrica, l'impacte visual, l'efecte barrera, difícils de quantificar econòmicament. Quant a fiscalitat, els ajuntaments reben l'IBI (amb una bonificació del 95% a favor de les concessionàries) i l'IAE; no es reben ingressos per llicències d'obres pel fet de ser obres declarades legalment d'interès públic, excepte en alguns supòsits pel que fa a les àrees de servei; també s'indueix trànsit que genera més recaptació per IVTM.

Autor

J. Corona

*35 pàgines***Ponència**

Anàlisi de la disposició addicional vintena de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social

L'estudi analitza primer l'efecte que en els plans econòmics financers (PEF) de les concessionàries i en la rendibilitat de l'accionista suposaria l'aplicació d'un tipus reduït de l'IVA del 7%. Després s'analitza la normativa vigent en matèria de l'IVA de la Comissió Europea, així com els expedients de sanció oberts. Finalment, es compara el tractament fiscal en matèria d'IVA aplicat als peatges d'autopistes d'estats comunitaris (Espanya, França, Itàlia, Portugal i d'altres països europeus).

Autors

O. Thorson i F. Robusté
82 pàgines + annexos

Ponència

Anàlisi de la situació actual de les autopistes a Catalunya
enfrent de la resta de l'Estat i la Unió Europea

L'estudi analitza el marc jurídic de les autopistes de l'Estat espanyol així com l'evolució de la xarxa de vies d'alta capacitat a Catalunya, Espanya i Europa. Es compara la situació de les carreteres amb peatge a Catalunya i a Europa així com les relacions entre les administracions i les empreses concessionàries. Es detalla el panorama actual a Europa i es sintetitzen les orientacions comunitàries en matèria de peatge. Finalment es proporcionen orientacions per a una visió multimodal i integrada del transport que inclogui el pagament per l'ús d'una infraestructura.

Autor

D. Serra
35 pàgines

Ponència

Experiències prèvies de rescat a Europa i viabilitat d'aquest a Catalunya

S'analitzen les experiències prèvies de rescat a Europa, fent incís especial en el sistema de concessions francès i espanyol. Es passa a continuació a definir el concepte de rescat, aplicable només a aquelles concessions en què hagi transcorregut almenys el 25% del seu termini, i la seva dificultat d'articulació jurídica, per la no uniformitat del seu tractament en la legislació vigent i la manca d'establiment de criteris clars per a la seva valoració, apostant pel mutu acord. Es proposa una metodologia per obtenir una valoració del rescat que inclogui compensacions per "lucre cessant" de les concessionàries. Es conclou que el rescat de totes les concessions a Catalunya costaria, d'acord amb la metodologia utilitzada, entre 500.000 MPTA i 1 bilió de pessetes. Finalment, l'estudi fa algunes reflexions en relació amb el finançament eficient de les autopistes.

Autor

M. A. Moll

45 pàgines + annexos

Ponència

El peatge com a instrument regulador del trànsit d'accés a l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Després d'una introducció justificant el paper del peatge com a gestor de la demanda i la necessitat de disposar d'una demanda de mobilitat que sigui sostenible, s'analitza la saturació actual dels accessos a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, realitzant una projecció de la demanda a l'any 2010 i conclouent que, amb els ritmes de creixement actuals, la demanda haurà de ser dissuadida. S'analitza l'impacte del peatge en el flux de trànsit, així com la distribució modal als accessos a Barcelona. Es proposa dissenyar una taxa de congestió global, tant a les vies d'accés a Barcelona com als aparcaments al centre de la ciutat. Es conclou que és realment ineludible la dissuasió de la utilització del cotxe per a determinats viatges, els actuals peatges no són instrument de regulació de la demanda, i que podria ser eficaç introduir taxes de congestió en els accessos de Barcelona, sempre que estiguin acompanyades amb una potenciació de la xarxa de transport públic, millora de la coordinació administrativa i reducció de la il·legalitat de l'estacionament.