Societat | | Actualitzat el 16/11/2019 a les 12:00

Una taxa de 90? per conductor i any permetria aixecar els peatges, segons un informe del Govern

La dificultat per pactar un model amb l'executiu espanyol ajorna la vinyeta, ja que algunes de les autopistes més importants del país són estatals



Peatge prop de la Jonquera, a l'entrada de la Catalunya Nord. | ACN

Si cada conductor pagués una taxa de 89,5 euros anuals, les administracions podrien recuperar la gestió de les autopistes, aixecar tots els peatges, alliberar dels pressupostos públics el cost de les inversions i la gestió en les principals carreteres, i mantenir les ajudes per al foment del vehicle de baixes emissions. Aquesta és la conclusió d'un informe de l'economista i professor d'enginyeria civil i ambiental de la UPC Àlvar Garola elaborat a petició del Departament de Territori i Sostenibilitat.

I aquest ha estat un dels estudis que ha analitzat el grup de treball sobre peatges de la Generalitat, el qual ha plantejat un nou model de gestió de les vies d'altes capacitats, i al que ha tingut accés **NacióDigital** a través del portal de la transparència i després d'una reclamació a la Comissió de Garantia del Dret d'Accés a la Informació Pública, arran de la negativa inicial per part del Departament a lliurar-lo.

El nou model que planteja el conseller de Territori, Damià Calvet, passa perquè els catalans amb un vehicle paguin una tarifa anual que doni dret a utilitzar totes les vies d'alta capacitat del país, una proposta coneguda com a vinyeta i ja implementada a molts països europeus. Pel que fa als

usuaris de pas, aquests haurien de pagar prèviament una tarifa que els permetria accedir a aquesta xarxa durant un període de temps determinat.

I segons els càlculs de Garola, aquesta vinyeta hauria de tenir un cost anual, sense IVA, de 73,96?, tot i que dibuixa uns intervals que van des de 69,4 a 79,8 euros, en funció del nombre de vehicles que finalment paguin la vinyeta. Amb impostos, aquestes quantitats serien de 89,5 euros, per al preu base, amb una forquilla que aniria dels 84 als 96,6 euros. La taxa per a les motos seria inferior i la de les furgonetes, major, mentre que, per al trànsit pesant, les tarifes venen determinades per la normativa europea.

Quadre 6. Estimació Tarifes any 2020

Cas base

	Diària	Setmanal	Quinzenal	Mensual	Trimestral	Anual
A - Motocicletes	-	-	9,12 €	-	12,20 €	36,98 €
B - Turismes	-	-	18,24 €	-	24,41 €	73,96 €
C - Furgonetes	-	-	40,60 €	-	81,20 €	304,50 €
D1 -Camions fins a 3,5T MMA Autobusos. De 10 a 20 places	-	40,60 €	-	81,20 €	-	609,00 €
D2- Camions de > 3,5. Càrrega fins a 3T Autobusos. De 21 a 50 places	11,00 €	40,60 €	-	81,20 €	-	812,00 €
D3 -Camions de > 3,5. Càrrega de 3T a 10T Autobusos. De més de 50 places	11,00 €	50,75 €	-	101,50 €	-	1.015,00 €
D4- Camions de > 3,5. Càrrega de més de 10T	11,00 €	86,28 €	-	172,55 €	-	1.725,50 €

Proposta de vinyeta base.

Malgrat tot, l'estudi també contempla que els conductors que acreditin que han fet un recorregut inferior als 3.000 quilòmetres anuals i que no han usat vies d'altes prestacions no hagin de pagar la vinyeta. Les quantitats proposades, a més, són preus mitjans, ja que es podrien modular en funció de si el cotxe contamina o emet més o menys emissions, per primer aquells més respectuosos amb el medi ambient.

Un dels informes estudiats

Tot i això, el secretari d'Infraestructures, Isidre Gavín, puntualitza que aquesta no és la proposta del Govern, sinó tan sols "un dels informes encarregats, per validar que el model és sostenible". L'estudi va ser lliurat l'octubre del 2018 i, de fet, preveia la implementació de la vinyeta a partir del 2020, un horitzó impossible a aquestes alçades. Tot i això, sí que respon a les premisses del model finalment assumit pel grup de treball i ja assenyala un ventall de preus per fer-lo sostenible, tot i que les concrecions i la data de la seva aplicació faran dependre la quantitat exacta que finalment s'hagi d'abonar.

L'àmbit d'aplicació d'aquesta vinyeta inclou una xarxa batejada com a SIVAP (sistema integrat de vies d'altes prestacions) que inclou les autopistes, les autovies i les carreteres desdoblades així com determinats trams singulars que han estat definits. En total, 1.712 quilòmetres, dels quals actualment un 39% són vies de peatge explícit, un 20% són vies amb peatge a l'ombra i el 41% són vies no concessionades.

Recuperar les concessions d'autopistes

La recuperació de la gestió de les vies concessionades, de fet, és l'aspecte més costós del projecte, ja que implica que les administracions haurien de pagar, segons aquest estudi, entre 1.479 milions i 4.477 milions per revertir les concessions, especialment a ACESA, que gestiona l'AP-7 i l'AP-2. I això que aquestes dues concessions d'autopistes de titularitat estatal caduquen entre el 2020 i el 2021, cosa que no evitaria que se li hauria d'abonar quan això passi 1.053 milions, per la franja baixo, o 2.982 milions, si s'hi inclouen les compensacions per trànsit.

Això es deu a que totes les concessions inclouen compensacions previstes per quan acabi el període pactat, ja sigui per la realització d'obres no previstes, la bonificació de determinats vehicles o altres aspectes. Fins i tot en l'escenari de compensacions menor (1.479 milions), aquestes s'endurien el 48,9% dels ingressos de la vinyeta, durant 20 anys, i un 9,7% més per a obligacions contretes per l'administració en favor dels concessionaris, segons aquest estudi. Gavín, però, relativitza aquestes xifres, ja que, segons assegura, "amb la nova llei de contractació pública de l'Estat, la compensació seria inferior", cosa que també pot revertir un cost menor de la vinyeta.

L'estudi preveu que la reversió de les concessions d'autopistes podria tenir un cost de fins a 4.477 milions, però el Govern afirma que, amb la nova llei de contractes públics, aquesta quantitat es redueix

En tot cas, la proposta de l'estudi dibuixa un model amb una vigència de 20 anys, repartint en tots ells la recuperació del cost inicial de la recuperació de la titularitat pública de les autopistes. I al final, de fet, preveu que generaria una tresoreria acumulada d'uns 2.500 milions, mentre s'aniria augmentant el preu de la vinyeta anualment amb la inflació, per acabar sent el 2039 d'uns 118,8 euros -segons la proposta base.

Igualment, aquest plantejament no preveu lucre i la tarifa pretén cobrir tots els costos incorreguts en l'assumpció de les infraestructures i els que es deriven de la seva gestió i conservació, permetent a l'organisme que gestioni aquestes vies ser autosuficient per afrontar inversions de carreteres en el futur.

Plans de renovació de vehicles i d'inversió

Això permetria estalviar recursos que fins ara sortien dels pressupostos públics, els quals es nodreixen d'impostos de tots els ciutadans, encara que no tinguin cotxe i paguin a banda per l'ús del tren o l'autobús. En concret, s'alliberarien uns 300 milions anuals que es podrien destinar a foment del transport públic. També es preveu sufragar, amb aquesta vinyeta, un pla de modernització de vehicles de 1.200 milions per promoure la renovació en favor de models més sostenibles, i un pla d'inversions a les carreteres catalanes de 2.500 milions.

La vinyeta permetria alliberar 300 milions anuals dels pressupostos per al manteniment de carreteres i usar-los per millorar el transport públic

El model analitzat té en compte l'actualització de costos segons les previsions d'IPC, l'augment de vehicles o el retorn del deute necessari per afrontar la despesa inicial, així com planteja que les administracions haurien de fer una aportació inicial de 200 milions d'euros per posar-lo en funcionament. Pel que fa a l'impacte de la vinyeta pel que fa a la retirada de vehicles del parc actual, dibuixa diferents hipòtesis -d'aquí el ventall possible de preus-, per bé que l'escenari base passa perquè es redueixi d'inici un 11,3% el parc de vehicles -o que no paguin per poc ús-, un 5,3% pel que fa a les furgonetes i un 9,9% per a les motos.

Més enllà d'aquest escenari base i els seus marges de preus, l'economista Àlvar Garola planteja altres opcions, també en relació a com actuarà l'Estat, si adoptarà la vinyeta arreu o només s'aplicaria a Catalunya. Si s'estengués arreu, el seu cost pujaria a 107,5 euros -o 88,9, si no s'inclou l'IVA-, però també podria baixar si, davant la fortalesa del model, les entitats bancàries reduïssin el tipus d'interès o si el creixement de vehicles fos del 2% en lloc de l'1% calculat. Per contra, creixeria si no es fes una aportació inicial per part de les administracions o si la vinyeta hagués de fer front també a les compensacions a ACESA per trànsit, cosa que podria elevar la taxa a 131 euros, incloent l'IVA.

Quadre 8. Estimació de la tarifa

	Tarifa	*Crèdit aplanament*	*Tresoreria final*
Cas Base	73,96	834	2.507
Incorporació Aragó/València	84,82	836	2.507
Incorporació de tot l'Estat	88,88	836	2.507
Rebaixa d'un 1% del tipus interès	72,16	838	2.497
Creixement del trànsit del 2% anual	77,49	840	2.539
Sense aportació inicial	77,69	943	2.905
Màxim saldo de compensació	108,27	718	2.665

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del model

Propostes diverses vinyeta, en funció dels diferents escenaris.

L'actitud del govern espanyol en relació a aquestes propostes de la Generalitat és una de les problemàtiques alhora de planificar la seva implementació, ja que algunes de les principals vies que haurien d'incloure's en el projecte són de titularitat estatal. "Hi ha un diàleg fluïd amb l'actual govern espanyol, més que amb l'anterior, però no hi ha un interlocutor ferm", explica Gavín, qui defensa que "el model ha de ser global, per a totes les vies, per tots els tipus de carretera i independentment de la seva titularitat".

Transferència o consorci amb l'Estat

En aquest sentit, planteja dues opcions per fer-ho viable. La primera seria el model basc, el qual passa pel traspàs de totes les vies o per encomandes de gestió a la Generalitat, també amb les concessions, mentre que la segons seria crear un consorci amb l'Estat per gestionar conjuntament totes les vies a Catalunya. "L'Estat diu públicament que vol un peatge de manteniment, més barat que l'actual, però finançant les autopistes en part a través dels pressupostos", lamenta el secretari d'Infraestructures.

Aquest estudi també inclou la possibilitat de mantenir el peatge del Túnel de Vallvidrera per motius de congestió, per limitar l'accés a Barcelona, per bé que Gavín concreta que "la vinyeta no serveix per regular l'entrada de vehicles a la ciutat, i la decisió d'aixecar o no aquest peatge dependrà del que vulgui l'Ajuntament de Barcelona o l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i això repercutirà en la tarifa de la vinyeta".

El Túnel de Vallvidrera podria ser l'únic que no s'eliminaria amb la vinyeta, per reduir l'entrada de vehicles a Barcelona, però això seria decisió de l'Ajuntament o l'Àrea Metropolitana

Una de les crítiques que va rebre Damià Calvet sobretot des de l'esquerra quan va presentar les conclusions del grup de treball al Parlament, el 18 de setembre, és que la vinyeta no té en compte qui agafa més el vehicle, és una tarifa plana, i per tant, paga el mateix el conductor habitual que l'ocasional. En aquest sentit, no fomenta fiscalment que s'abandoni el vehicle privat en favor del transport públic.

Pagar per quilometratge

"La majoria de països, abans de pagar per quilometratge, han passat primer per la tarifa plana", replica Gavín, que detalla que ara mateix "hi ha deu països europeus amb cadascun dels dos models de pagament". De fet, el mateix estudi d'Àlvar Garola assenyala que es tracta d'un model susceptible d'evolucionar a un altre de tarifació per distància, quan ho permeti "la realitat social, la maduresa del sistema i el perfeccionament de les tecnologies d'implementació".

Entre les potencialitats d'aquest model, segons el responsable d'infraestructures de la Generalitat, hi ha que "evita que alguns vehicles facin més quilòmetres per evitar peatges i que hi hagi autovies buides i autopistes plenes, provocant retencions, i això permet estalviar consum i reduir emissions". També permet "recuperar la titularitat pública de totes les vies i, al mateix temps, garantir-ne la sostenibilitat sense carregar-ne el cost sobre els pressupostos públics" que paga tothom.