

## La Cambra proposa el pagament per ús per finançar la xarxa viària

*L'entitat aposta per definir un nou model que substitueixi el sistema de peatges aprofitant que d'aquí al 2021 finalitzen les concessions de les principals autopistes*



L'autopista AP-7, en una imatge d'arxiu | ACN

Durant el 2019 i el 2021 finalitzaran les concessions de les principals autopistes de Catalunya. Per la Cambra de Comerç de Barcelona, això és una gran oportunitat per definir un model de gestió de la xarxa viària, que sigui sostenible econòmicament al llarg del temps, que ordeni la coexistència de peatges directes, indirectes i vies lliures de peatge a la xarxa viària d'altres prestacions. Segons l'entitat que presideix Joan Canadell, el model vigent és font de desequilibris territorials i d'ineficiències funcionals i financeres. La Cambra proposa el pagament per ús com a via de finançament de la xarxa en substitució de l'actual model de peatges.

La base d'aquest nou sistema hauria de ser el pagament tarifari per ús a partir dels principis de "qui usa paga i qui contamina paga" tal i com estableixen les directives europees, i s'hauria d'aplicar tant a vehicles lleugers com pesats.

La proposta de la Generalitat és la vinyeta, una tarifa plana que pagarien tots els usuaris que estaria formada per dues modalitats: una tarifa anual per a residents i una altra modalitat de tarifes temporals per a vehicles de pas. Segons les estimacions preliminars del Departament de Territori, la tarifa anual per a residents per a un turisme se situaria entre els 60 i els 70 euros, mentre que per als camions més grans, de més de 10 tones de càrrega, se situaria entre els 1.275 i els 1.700 euros.

La vinyeta catalana suposaria uns 1.000 milions d'euros anuals d'ingressos, dels quals el trànsit exterior aportaria fins a un 30%. Aquesta xifra permetria assumir totes les necessitats del model, incloses les despeses transitòries i els saldos de compensació pendents a favor de les actuals empreses concessionàries.

## **Proposta de la Cambra**

La Cambra defensa que qualsevol nou esquema de tarifació s'ha d'aplicar, com a mínim, a tota la xarxa viària d'altres prestacions i vies alternatives, independentment de la seva titularitat. Això fa imprescindible un marc de col·laboració entre la Generalitat i l'Estat per a la racionalitat global del model i la gestió de la transitorietat, que consideri el traspàs de les carreteres de titularitat estatal al Govern, com s'ha fet al País Basc.

L'entitat considera que és més eficient un model de pagament per ús per distància recorreguda i tarifa variable en funció de la congestió. La situació preexistent d'elevat deute públic, agreujada pel previsible increment substancial de dèficit públic que s'esdevindrà amb la pandèmia, suggereix que s'introdueixi el pagament per ús amb caràcter finalista com a garantia del manteniment d'una xarxa viària en bon estat de conservació i seguretat.

També amb caràcter finalista, la finalitat de l'impost hauria de ser únicament el manteniment i la millora de la infraestructura de les vies d'altres prestacions de Catalunya, fet que reduiria considerablement l'import de l'impost. La vinyeta no només hauria d'aplicar-se a Catalunya, sinó que hauria de ser un model únic i equitatiu per a tot l'Estat que elimini els desequilibris territorials actuals. Per això, la Cambra considera necessari el compromís del ministeri de Transports amb la transició cap a un model més just.

Actualment, més de la meitat de la xarxa viària d'altres prestacions està concessionada. La xarxa viària catalana suma al voltant de 12.000 km, dels quals aproximadament un 13% (1.648 km) corresponen a vies d'altres prestacions. El 46% d'aquestes vies està en mans de la Generalitat, el 52% de l'Estat i el 2% de les administracions locals. El 60% de les vies d'altres prestacions (més de 1.000 km) estan concessionades, la qual cosa comporta que la gestió i el manteniment quedin condicionats a relacions contractuals entre el sector públic i tercers.

Uns 546 km d'autopistes catalanes hauran finalitzat la seva concessió l'any 2021 i la resta ho faran entre el període 2037-2042. Això hauria de portar el debat imminent al conjunt de les administracions públiques sobre quin hauria de ser el finançament a seguir per a la xarxa viària.