



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

Presentació de les conclusions del grup de treball de finançament de les vies d'altres prestacions a Catalunya

Ricard Martínez - Barcelona, setembre del 2019

Règim de gestió	Longitud (km)	%
Via desdoblada	1.575	92%
Via preferent d'una calçada i trams singulars	144	8%
Total	1.719	100%

Titularitat	Longitud (km)	%
Vies de l'Estat	926	54%
Vies de la Generalitat de Catalunya	793	46%
Total	1.719	100%

Règim de gestió	Longitud (km)	%
Vies de peatge explícit	676	39%
Vies de peatge a l'ombra	346	20%
Vies no concessionades	697	41%
Total	1.719	100%



Vies Concessionades

Xarxa de peatge explícit

Generalitat de Catalunya		Xarxa Generalitat	201 Km
		Concessionària	Km
C-16	Terrassa-Manresa	AUTEMA	40,5
C-16	St. Cugat-Terrassa	AUTEMA	
C-32	Mataró-Palafolls	INVICAT	57,2
C-32	Montgat-Mataró	INVICAT	
C-33	Barcelona-Montmeló	INVICAT	14,1
C-32	Castelldefels-Vendrell	AUCAT	49,6
C-16	Túnel del Cadí	Túnels BCN-Cadí	27,8
C-16	Túnels Vallvidrera	Túnels BCN-Cadí	11,5

Xarxa de peatge a l'ombra

Generalitat de Catalunya		Xarxa Generalitat	343 Km
		Concessionària	Km
C-16	St. Fruitós-Berga	CEDINSA Llobregat	39,8
C-17	Centelles-Ripoll	CEDINSA Ter	48,5
C-35/C-65	Maçanet-Platja d'Aro	CEDINSA Aro	27,3
C-25	Cervera-Caldes	CEDINSA Transversal	152,1
C-14	Reus-Alcover	Reus-Alcover	10,2
C-15	Vilanova - Manresa	Eix Diagonal	64,7

Generalitat de Catalunya		Xarxa titularitat Estat	474 Km
		Concessionària	Km
AP-2	Soses-Penedès	ACESA	
AP-7	Granollers-Jonquera	ACESA	387,1
AP-7	Tarragona-Barcelona	ACESA	
AP-7	Lím.Castelló-Tarragona	AUMAR	87,3

Llegenda

	Invicat, Aucat, Acesa, Aumar (grup Abertis)
	Cedinsa Ter, Aro, Llobregat, Transversal (grup Cedinsa)
	Autema (grup Cintra + grup Abertis)
	Reus - Alcover, Eix Diagonal (grup Iridium)
	Túnels Barcelona - Cadí (Infravias + grup Abertis)
	Via no concessionada

Empreses operadores



Situació actual de costos del sistema viari

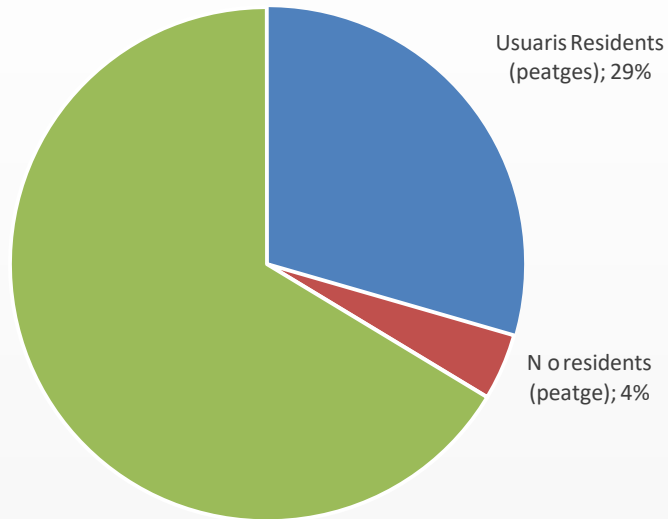
- Els costos totals del sistema viari a Catalunya són de 2.291M€/anys (2014), dels quals 1.612 són d'infraestructura i 679 ambientals i accidents.
- La recaptació actual del sistema ascendeix a 2.182M€/any (2014), dels quals 881 són dels peatges, 1.246 de l'IEH (Impost espacial Hidrocarburs) i 55 de l'IEDMT (Impost especial determinats mitjans de transport)
- Això suposa un balanç negatiu de la carretera de 109M€ anuals. Si tan sols es consideressin els costos d'infraestructura, el balanç seria positiu i de 570M€.
- Per vies, les convencionals són deficitàries i les de peatges ombra si es consideren els costos externs.
- Per vehicles, el balanç dels vehicles lleugers és positiu, mentre que els pesants és negatiu, tant en l'escenari de només costos d'infraestructura, com incloent les externalitats.
- La tendència a 2022 és incrementar el balanç negatiu de la carretera.

Despesa anual Valors mitjans 2019-2038

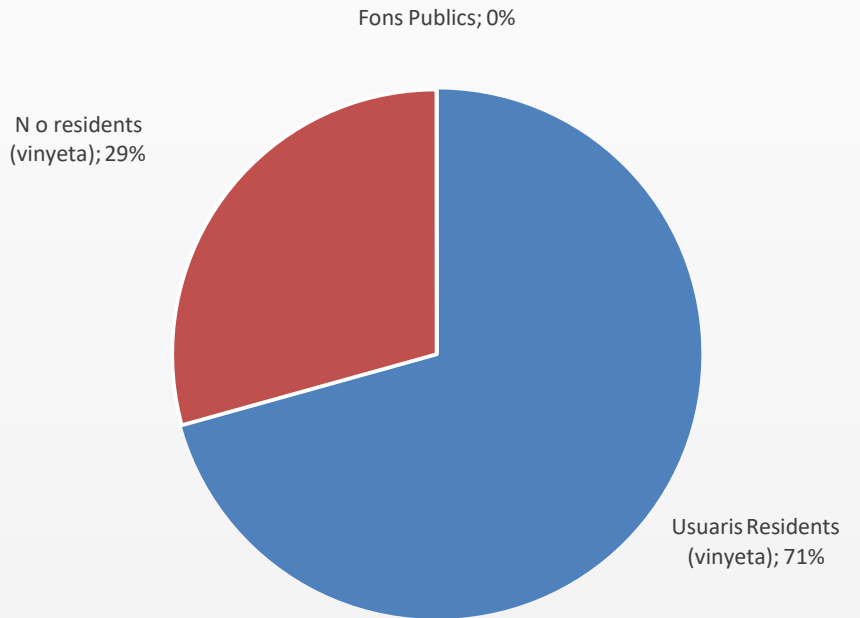
	Estat	Generalitat
Inversions en condicionament i ampliació de xarxa	130 M€ / any	120 M€ / any
Manteniment en la xarxa de gestió directa actual i en reversió	62 M€ / any	25 M€ / any
Descomptes en peatges explícits	0,7 M€ / any	50 M€ / any
Peatges ombra (IVA inclòs)		230 M€ / any
Saldos de compensació al venciment concessions (1)	1.050 M€	425 M€

Distribució de costos

Actual

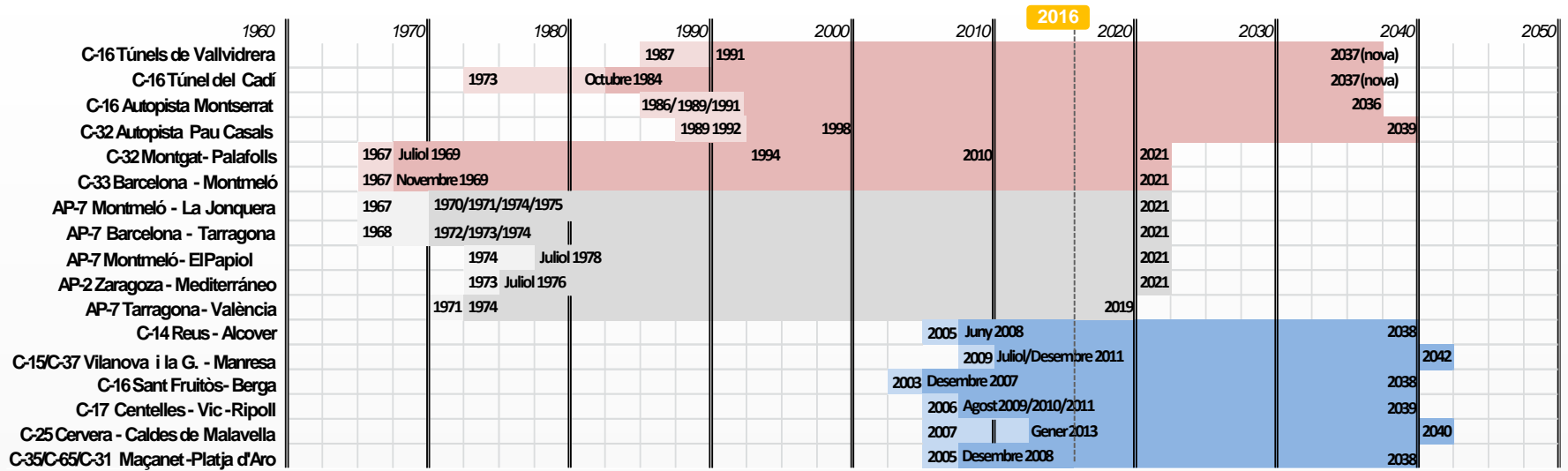


Vinyeta



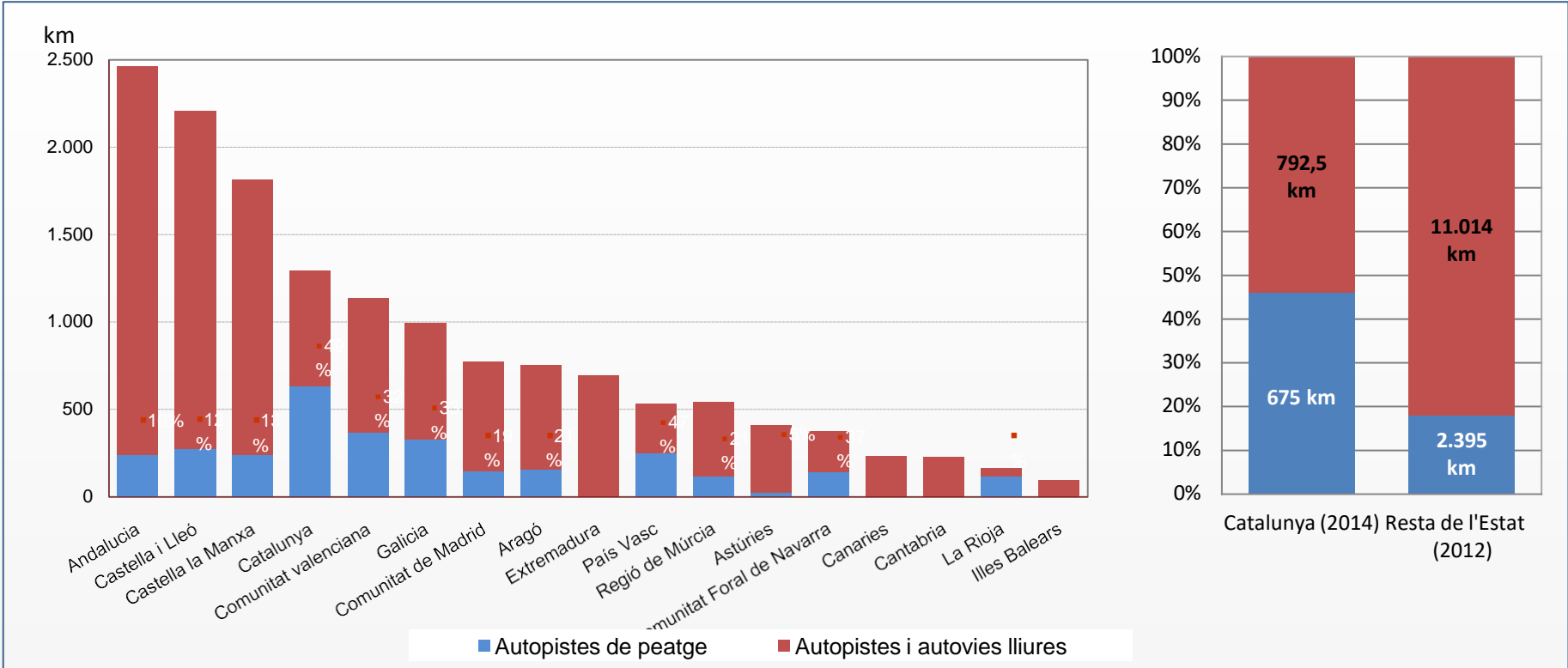
El sistema concessional

Dates d'adjudicació, inici d'explotació i reversió de les concessions a Catalunya



Desequilibris territorials en l'àmbit de l'estat

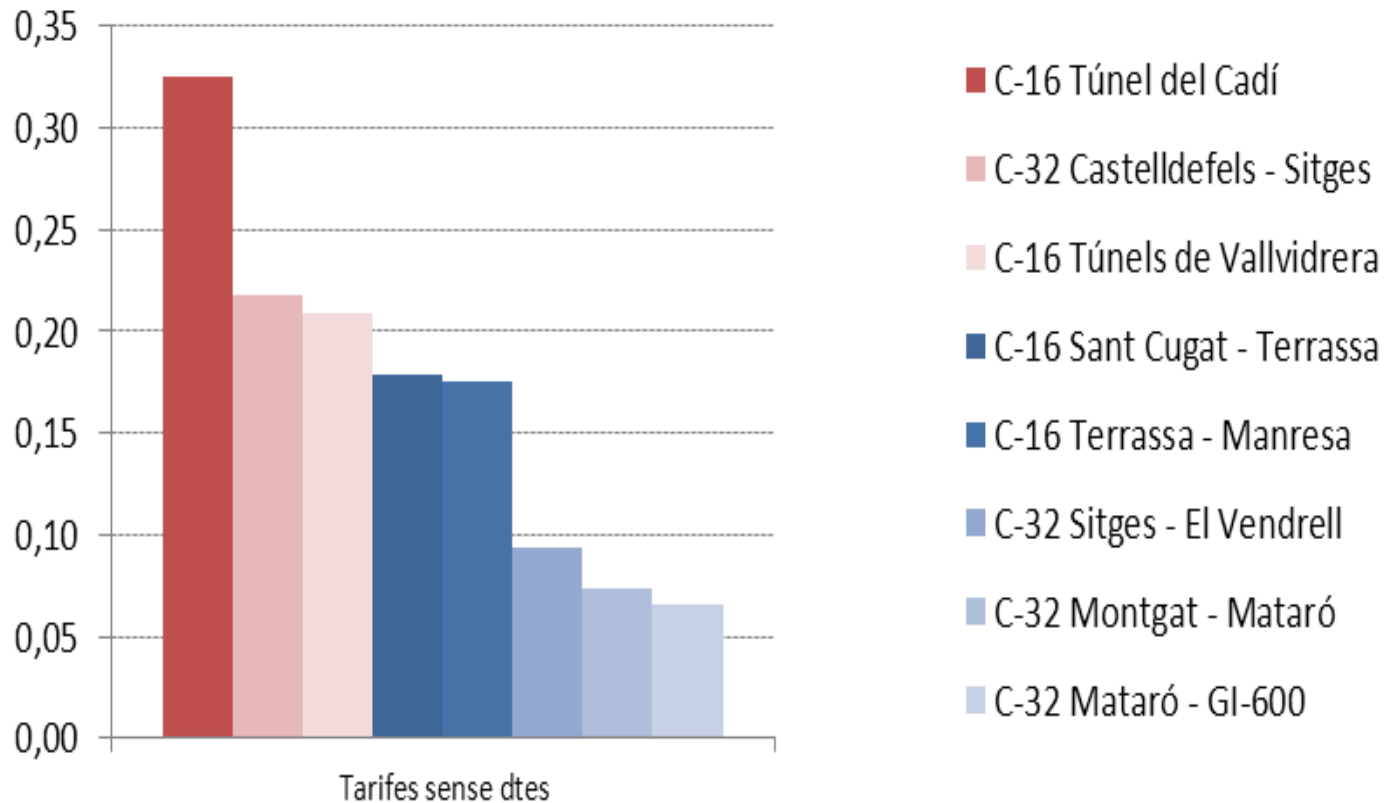
- El model de vies de peatge és extremadament heterogeni, el que crea greuges territorials i disminueix la seva eficàcia en la mobilitat i en la percepció ciutadana com a instrument de pagament per ús



Catalunya concentra el 21% del total de vies de peatge explícit d'Espanya i només el 7% d'autovies i autovies i autopistes lliures

Desequilibris territorials a Catalunya

- El model actual provoca diferències significatives en el preu per quilòmetre de les diferents vies de peatge (0,06 a 0,32 €·km) i està condicionat per:
 - Els sistemes de descomptes de la Generalitat de Catalunya (Pla d'homogeneïtzació) tenen com un dels objectius pal·liar aquests desajustos i bonificar els comportaments més eficients (REC, VAO, ECO). Malgrat això, **manca un model global i compartit amb l'Estat** (que no aplica bonificacions),



Ineficiències sistema actual

Redireccionament: les carreteres gratuïtes paral·leles a autopistes de peatge capturen una part significativa del trànsit de peatge, fet que genera costos en termes de:

- **Congestió en les vies gratuïtes** (pèrdues en temps de transport)
 - **Infrautilització de les vies de peatge**
 - **Contaminació atmosfèrica i canvi climàtic** (per major recorregut i traçats menys optimitzats)
 - **Accidentalitat** (al fer ús de vies menys segures)
- El finançament a través del peatge a l'ombra o explícit genera importants costos financers en diferit que o bé traslladen sobre l'Administració (peatge a l'ombra i saldos de compensació del peatge explícit) o bé sobre els usuaris (peatge explícit)

En alguns corredors la capacitat viària total és suficient, però està distribuïda de forma ineficient en detriment d'aquelles vies més segures, però de peatge, el que genera la necessitat de noves inversions per pal·liar aquests dèficits

- El sistema heterogeni de peatges i vies gratuïtes en paral·lel genera costoses inversions de millora de les carreteres paral·leles per pal·liar problemes de congestió, contaminació i accidentalitat
- Un ús més eficient de la xarxa permetria estalviar determinades inversions i concentrar-se en millorar i fer noves carreteres allà on hi ha dèficits i colls d'ampolla
- Manca Tarifació per criteris ambientals o de la gestió de la mobilitat

Actualment tenim un sistema desequilibrat i ineficient

Efectes del NO-model actual

Desequilibris

Territorials en l'àmbit de l'Estat
Catalunya té només el 7% de les autovies estatals lliures de peatge

Territorials dins de Catalunya
Vies alta capacitat gratuïtes vs de peatge

En el preu per km entre diferents vies de peatge

En la política de descomptes
Generalitat vs Estat

Per l'heterogeneïtat d'operadors
diferents estàndards de manteniment i seguretat

Ineficiències

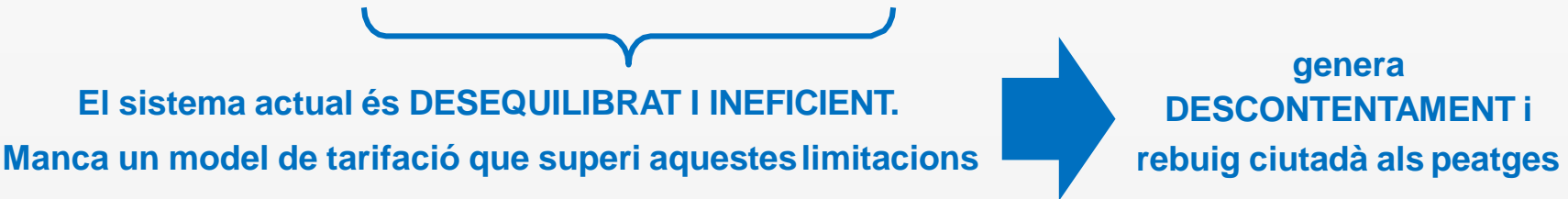
En l'ús de la xarxa per efecte **re-encaminament**

Costos financers diferits

Inversions costoses fetes i pendents
Desdoblaments i actuacions no prioritàries

En la **traçabilitat** dels **ingressos** i els **costos** i la **inestabilitat en les inversions**

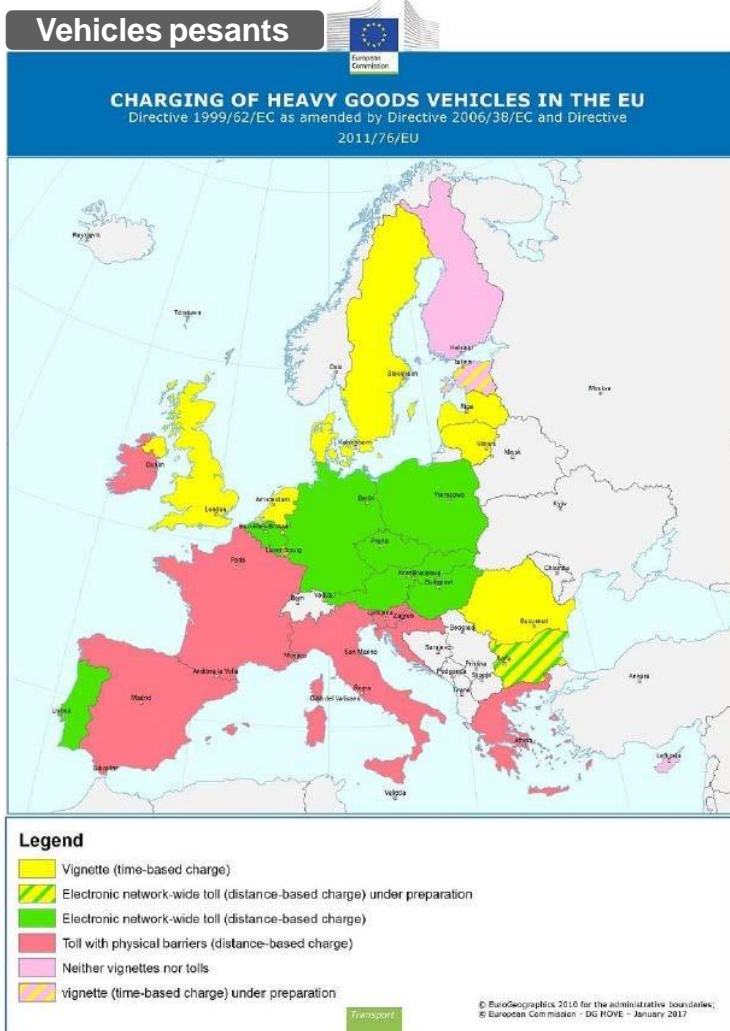
Manca de criteris ambientals o de la gestió de la mobilitat en la tarifació



Models actuals a Europa

10 països europeus disposen de vinyeta per temps en vehicles lleugers: Àustria, Suïssa, Eslovàquia, Txèquia, Eslovènia, Hongria, Romania, Bulgària, Letònia i Lituània. Alemanya preveu implementar en breu una vinyeta per temps en vehicles lleugers

10 països europeus tenen vinyeta per temps en vehicles pesants: Dinamarca, Holanda, Suècia, Luxemburg, Bulgària, Romania, Letònia, Lituània, Estònia i Regne Unit



Marc jurídic i nou model

Per a la implantació del nou model, caldrà establir una nova regulació del sistema de servei públic i l'adaptació o adequació de diverses normes vigents:

- **Nova regulació del sistema:** Lleis estatals y/o autonòmiques
- **Modificació i/o adaptació a les normes vigents:** Llei de carreteres, Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

En el dret comunitari i a la Directiva de l'Eurovinyeta

- Pel que fa a vehicles pesants la noció de “taxa d'usuari” de l'article 7 de la Directiva coincideix plenament amb la tarifa SIVAP que s'aplicaria tant a vehicles residents com itinerants
- En els vehicles lleugers – que no són considerats a la Directiva 1999/62 – Les tarifes i la seva durada respectaran els principis dels tractats de no discriminació i proporcionalitat

A partir dels criteris i requeriments d'Eurostat perquè no computi com a deute i dèficit públic

- L'ens públic gestor ha de ser una entitat institucional de mercat La tarifa ha de regular-se i aplicar-se com un ingrés de mercat

No hi ha doble imposició entre la tarifa viària i els tributs que actualment graven la tinença de vehicles: En particular, i pel que fa a l'impost de circulació (IVTM)

- L'IVTM té caràcter estrictament fiscal i grava la titularitat del vehicle mentre que la tarifa viària és la contraprestació d'un servei econòmic d'interès general

Sistema Tarifari

Categories proposades

- A - Motocicletes
- B - Turismes
- C - Furgonetes
- D1 - Camions fins a 3,5T MMA
Autobusos. De 10 a 20 places
- D2- Camions de > 3,5. Càrrega fins a 3T
Autobusos. De 21 a 50 places
- D3 -Camions de > 3,5. Càrrega de 3T a 10T
Autobusos. De més de 50 places
- D4- Camions de > 3,5. Càrrega de més de 10T

6.700 MEUR
de nous
recursos en
10 anys

3.000 M€ al Transport
públic (300/any)

2.500 M€ Pla d'inversió

1.200 M€ Ambien. flotes

25.000 llocs de
treball creats

2.300 MEUR
d'increment del
PIB d Catalunya

Afegim els beneficis econòmics socials i mediambientals al conjunt de la societat, reducció de la congestió, d'emissions, de temps de viatge, d'accidents, de costos operatius i logístics. L'estudi de detall ens mostra que suposa un estalvi de l'entorn de **més de 160 M€ anuals al conjunt del sistema de mobilitat.**

Possibilitats de governança

Es parteix del criteri que hi ha d'haver una gestió integrada de les vies d'altres prestacions.

▪ El marc legal ofereix diverses possibilitats o alternatives de governança:

- 1. Convenis de col·laboració administrativa per a la gestió de serveis.** L'EAC (art, 148.3) preveu expressament que la Generalitat gestioni serveis públics de prestació mitjançant les infraestructures que componen la xarxa viària, tant de titularitat autonòmica com estatal, mitjançant l'exercici directe de les competències estatutàries i a l'habilitació mitjançant una normativa estatal combinada amb convenis de col·laboració administrativa
- 2. Transferència o delegació de facultats corresponents a matèries de titularitat estatal** d'acord amb la previsió de l'article 150.2 de la CE i mitjançant una llei orgànica. Es tractaria no de transferir competències sinó "facultats" es a dir, aspectes parcials d'ordenació o gestió, amb l'extensió que disposés la mateixa llei de delegació
- 3. Traspàs de la titularitat de les vies d'altres prestacions de l'Estat** a la Generalitat i subrogació en la posició jurídica de l'Estat, en els mateixos termes que al RD 1837/1999, de 3 de desembre al país basc per a l'autopista A-8 del cantàbric
- 4. Model consorcial**, amb l'adscripció de les vies de la Generalitat i de l'Estat al consorci públic interadministratiu, mantenint cada administració la titularitat de les vies, **és el que ofereix menors canvis en el règim actual i és idoni per a la gestió de la xarxa de vies d'altres prestacions.**

Conclusions

La situació actual de no-model en matèria de vies d'altres prestacions genera ineficiències i una clara manca d'equitat, Qualsevol dels models alternatius estudiats és millor que la situació actual de no-model.

- a) El nou model permet l'**elecció pels usuaris de l'itinerari mes adequat, fent més eficient l'ús de la xarxa** (evitant reencaminaments, congestió a altres vies, reduint els temps de viatge, les emissions contaminats i de gasos d'efecte hivernacle i millorar la seguretat viària)
- b) Farà **més eficients les inversions** adreçades a garantir la capacitat de la xarxa en el conjunt, fent innecessaris alguns desdoblaments.
- c) **Eliminarà els greuges territorials actuals** pel que fa a les condicions econòmiques d'accés a les vies d'altres prestacions.
- d) Cal **valorar l'efecte sobre la seguretat del trànsit, la congestió i la contaminació** de l'actual sistema versus la implementació del nou sistema de pagament.
- e) Traslladar els costos del servei a tots els usuaris - siguin residents o en trànsit - forma part d'un model generalitzat entre els països de la UE.
- f) Permet alliberar recursos econòmics destinats a la millora de la disponibilitat i qualitat del transport públic. I ha de comptar amb programes d'actuació complementaris de millora d'accessibilitat i de la mobilitat en l'entorn rural que completin el model i n'assegurin l'equilibri territorial.
- g) És compatible amb d'altres polítiques actives per resoldre les externalitats negatives de la mobilitat privada i que siguin promogudes per les autoritats responsables, com ara restriccions d'accés a les conurbacions, tals com peatges urbans o de congestió i zones de baixes emissions.

Conclusions II

Implementació de la vinyeta

- Si **prioritzem un model que sigui possibilista** donada la situació actual, de fàcil implementació a curt termini però escalable en el futur - quan la tecnologia estigui més madura - **una vinyeta temporal és l'opció òptima.**
 - És un model senzill, escalable, fàcil d'implementar i que permet fer el salt cap un sistema integral, harmònic i eficient del conjunt de vies d'altres prestacions catalanes.
 - **Permet aportar suficients recursos econòmics** per mantenir, modernitzar i millorar el sistema viari actual i alliberar dels pressupostos públics els costos enterrats del sistema viari català (bonificacions, compensacions en reversió i peatges a l'ombra) a càrrec dels contribuents sense fer distinció entre usuaris o no del sistema.
 - Aquest model **permet en un futur a mig termini fer el pas tecnològicament cap a qualsevol altre model**, singularment la tarifació per distància, una vegada superats els desequilibris de la situació actual i en la mesura que les noves tecnologies redueixin els costos d'implementació i gestió

Condicions de governança

- Calen **acords polítics** i tècnics sòlids i adequats entre les Administracions titulars que orientin el servei a l'usuari. Amb la generació prèvia dels **consensos necessaris** en els àmbits institucional, socioeconòmic i acadèmic i dels principals sectors afectats
- S'està proposant un sistema de servei públic de gestió integrada de totes les vies d'altres prestacions catalanes amb un **esquema homogeni i integral de gestió** i finançament per tota la xarxa que articuli la **competència i la titularitat** de les diverses Administracions.
- En cas d'implantar-se, la transcendència de la mesura farà necessari informar de forma clara, adequada i transparent a la societat catalana dels aspectes negatius, tant tècnics com econòmics derivats de l'absència actual de model i de tots els efectes, inclosos els avantatges i beneficis de tot ordre, atribuïbles a la nova forma proposada de gestió del servei

Conclusions III

La sostenibilitat econòmica del servei públic comporta:

- Definir adequadament els costos del servei d'acord amb un determinat estàndard (noves inversions, millora continuada, modernització i digitalització de la xarxa, despeses de gestió i altres costos associats) i garantir la **disponibilitat de recursos suficients** per al seu sosteniment actual i futur.
- El caràcter universal del servei comporta que ha de ser assequible per als usuaris i assumible plenament per les activitats econòmiques que en depenguin, resolent els desequilibris i greuges territorials actuals en matèria de tarifació viària. Que faci participar de forma justa, proporcional i equitativa tots els usuaris en la recuperació dels costos del servei
- Assumir el **caràcter tarifari de l'ingrés** segons el model de vinyeta de la Directiva i fomentar la **transparència** en la seva assignació al finançament del servei, i a l'atenció de les externalitats negatives de la mobilitat privada.
- Preveure que la implantació del sistema i la seva tarifa tingui lloc de forma ràpida, senzilla, acceptable socialment i **sense inversions costoses**.
- L'anàlisi i proposta d'actuació en matèria d'**harmonització del tractament econòmic** de la titularitat que inclogui la simplificació de les diverses figures tributàries i tarifàries.