



## La Cambra aposta pel pagament per ús com a via de finançament i gestió de la xarxa viària

- La fi de les concessions a les autopistes entre 2019 i 2021 és una oportunitat per fer la transició de l'actual model de peatges, que ha estat font de desequilibris territorials.
- El nou model hauria de ser únic per a tota la xarxa viària de l'Estat, motiu pel qual es demana la implicació del Ministeri de Transports i el traspàs a la Generalitat de les carreteres de la seva titularitat a Catalunya.
- A Catalunya, la proposta de vinyeta formulada pel Departament de Territori aportaria 1.000 M€ d'ingressos anuals, dels quals el 30% provindrien del trànsit exterior.

**Barcelona, 8 de setembre de 2020.**- La Cambra de Barcelona, a partir de les conclusions del grup de treball de vies d'altres prestacions de la seva Comissió d'Infraestructures, Transports i Mobilitat, **aposta pel pagament per ús com a via de finançament de la xarxa viària catalana 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 "qui usa paga i qui contamina paga"**, tal i com emana de les directives europees, i s'hauria d'aplicar tant a vehicles lleugers com pesats.

Durant el 2019 i el 2021 finalitzaran les concessions de les principals autopistes de Catalunya, per la qual cosa **estem davant d'una oportunitat singular per definir un model de gestió de la xarxa viària, sostenible econòmicament al llarg del temps**, que ordeni l'actual coexistència de peatges directes, peatges indirectes i vies lliures de peatge a la xarxa viària d'altres prestacions. I és que el model vigent és font de **desequilibris territorials i d'ineficiències funcionals i financeres**.

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 de l'ordre de **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.

### Propostes per al nou model

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

Qualsevol nou sistema hauria de facilitar la gestió de la mobilitat en el seu conjunt, motiu pel qual resultaria més eficient tendir cap a **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 de carreteres 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. És necessari, doncs, el compromís del Ministeri de Transports amb la transició cap a un model més just.

### 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 es troba en mans de la Generalitat, el 52% de l'Estat, i el 2% restant 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. De la mateixa manera que caldria una **visió compartida entre el sector públic i el sector privat** per a facilitar la transició entre la situació actual i el futur model, donat que a Catalunya **seguiran quedant 472 quilòmetres de vies en concessió.**

### Taula de l'estat actual de les concessions

Via	Tram	Concessionària	Tipus de peatge	Data de finalització de la concessió
<b>C-16</b>	Túnels de Vallvidrera	Túnels Barcelona i Cadí	Peatge explícit	2037
<b>C-16</b>	Túnel del Cadí	Túnels Barcelona i Cadí	Peatge explícit	2037
<b>C-16</b>	Autopista de Montserrat	AUTEMA	Peatge explícit	2036
<b>C-32</b>	Autopista Pau Casals	AUCAT	Peatge explícit	2039
<b>C-31/C-32</b>	Montgat – Palafolls	INVICAT	Peatge explícit	2021
<b>C-33</b>	Barcelona – Montmeló	INVICAT	Peatge explícit	2021



<b>AP-2</b>	Saragossa – Mediterrani	ACESA	Peatge explícit	2021
<b>AP-7</b>	Montmeló – La Jonquera	ACESA	Peatge explícit	2021
<b>AP-7</b>	Barcelona – Tarragona	ACESA	Peatge explícit	2021
<b>AP-7</b>	Montmeló – El Papiol	ACESA	Peatge a l'ombra	2021
<b>AP-7</b>	Tarragona – València	AUMAR	Peatge explícit	2019
<b>C-14</b>	Reus – Alcover	Reus-Alcover (grup Iridium)	Peatge a l'ombra	2038
<b>C-15/C-37</b>	Vilanova i la Geltrú – Manresa	Eix Diagonal (grup Iridium)	Peatge a l'ombra	2042
<b>C-16</b>	Sant Fruitós – Berga	CEDINSA Llobregat	Peatge a l'ombra	2038
<b>C-17</b>	Centelles – Vic – Ripoll	CEDINSA Ter	Peatge a l'ombra	2039
<b>C-25</b>	Cervera – Caldes de Malavella	CEDINSA Transversal	Peatge a l'ombra	2040
<b>C-35/C- 65/C-31</b>	Maçanet – Platja d'Aro	CEDINSA Aro	Peatge a l'ombra	2038

En **blau**, titularitat de la xarxa la Generalitat de Catalunya, en **vermell**, l'Estat espanyol.