

LES VIES D'ALTA CAPACITAT: LA URGÈNCIA D'UN NOU MODEL DE GESTIÓ

Joaquim Llansó Nores – Vicepresident
Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya

Dijous, 20 de setembre de 2018

ÍNDEX

1. Vies d'alta capacitat: situació actual.
2. Necessitat d'un nou model de gestió de la xarxa viària.
3. Propostes del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya per un nou model de gestió de la xarxa viària.
4. Avantatges d'aplicar el model proposat.
5. Estimació de l'impacte a Catalunya amb l'aplicació del nou model proposat.
6. Resum.

1. Vies d'alta capacitat: situació actual (1/3)

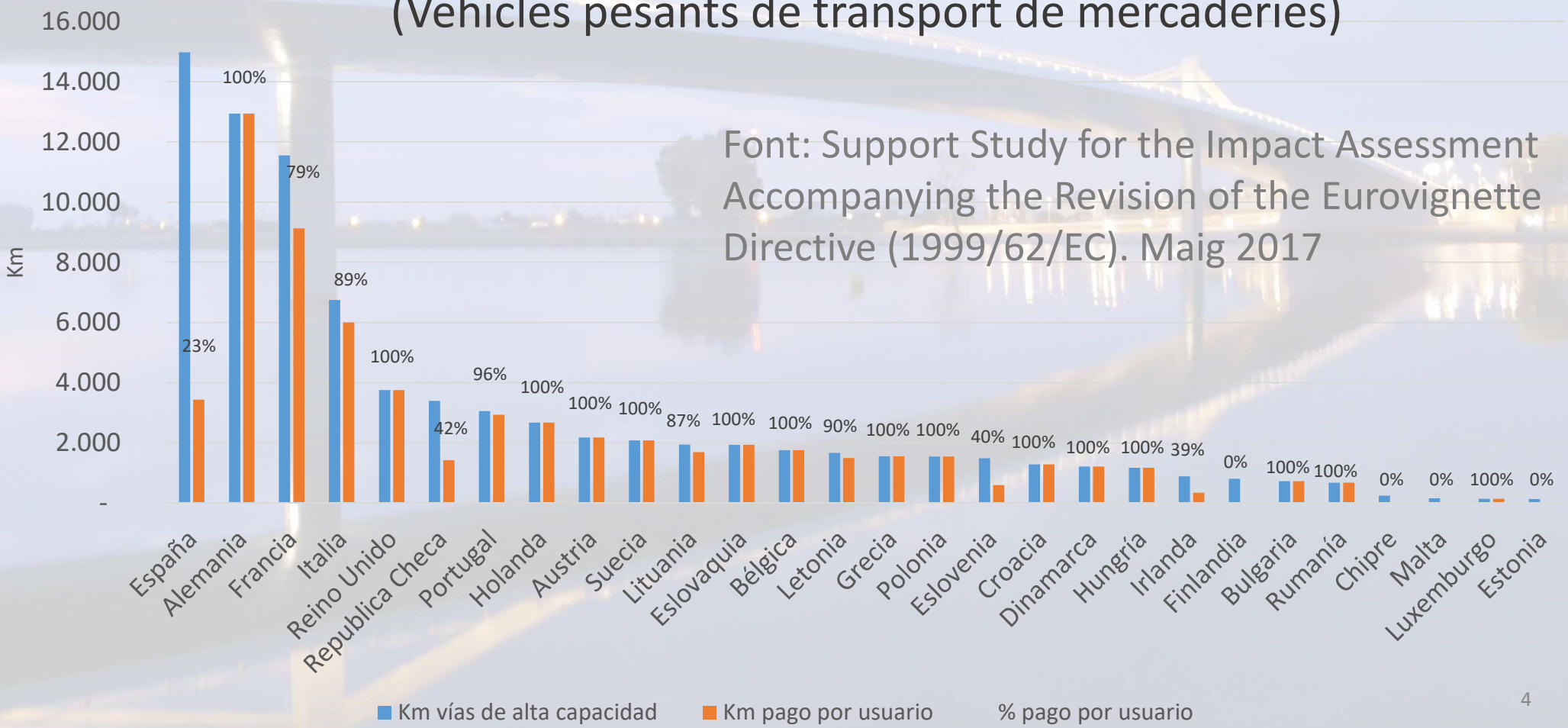
a. La majoria de les infraestructures, a excepció de la carretera, tenen una taxa per ús que permet gestionar, com a mínim, el seu manteniment.

Són models que han demostrat la seva utilitat i eficiència.

b. A la carretera hi ha diferents formes de gestió: peatge explícit, peatges a l'ombra, concessions per disponibilitat, gestió directa, ...

Cal un model únic i integrat per a la gestió de la xarxa viària.

Vies d'alta capacitat amb pagament per ús (Vehicles pesants de transport de mercaderies)



1. Vies d'alta capacitat: situació actual (2/3)

- c. Espanya és el país d'Europa amb **més km de vies d'alta capacitat**, 15.000 km, i només en el 23% s'aplica un gravamen als vehicles.
 - d. Espanya és dels països amb **més vies d'alta capacitat gratuïtes**.
 - e. Les **directives europees** aconsellen els estats membres la implantació de pagament per distància a les vies d'alta capacitat, en funció del tipus de vehicle i de la congestió.
- Espanya hauria d'aplicar les directives europees pel que fa al pagament per distància a les vies d'alta capacitat.**

Distribució modal del transport terrestre de mercaderies

En %. Tona/km. Països seleccionats

País	Carretera	Ferrocarril	Vies navegables
Espanya	94,7	5,3	-
França	86	11	3
Itàlia	86	15	-
Unió Europea	76	17	6
Bèlgica	73	12	15
Alemanya	72	19	9
Àustria	66	32	3
Suïssa	63	38	-
Holanda	49	6	45

Font: Eurostat, dades 2016

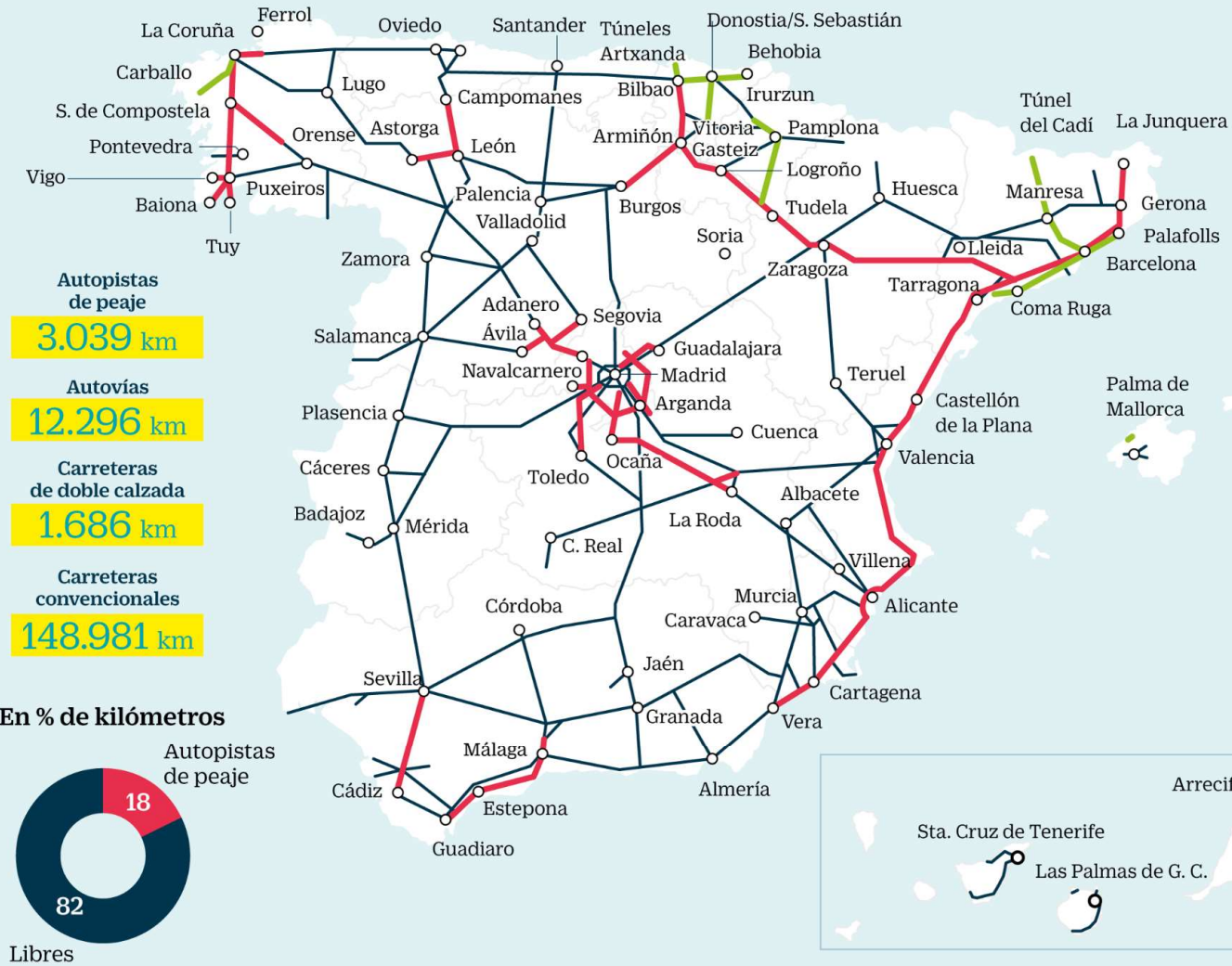
La red de vías de gran capacidad de España

■ Peajes de concesión estatal ■ Peajes de concesión autonómica ■ Libres

**Distribució territorial
assimètrica**



**Manca
de model**



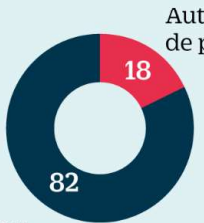
Autopistas de peaje
3.039 km

Autovías
12.296 km

Carreteras de doble calzada
1.686 km

Carreteras convencionales
148.981 km

En % de kilómetros

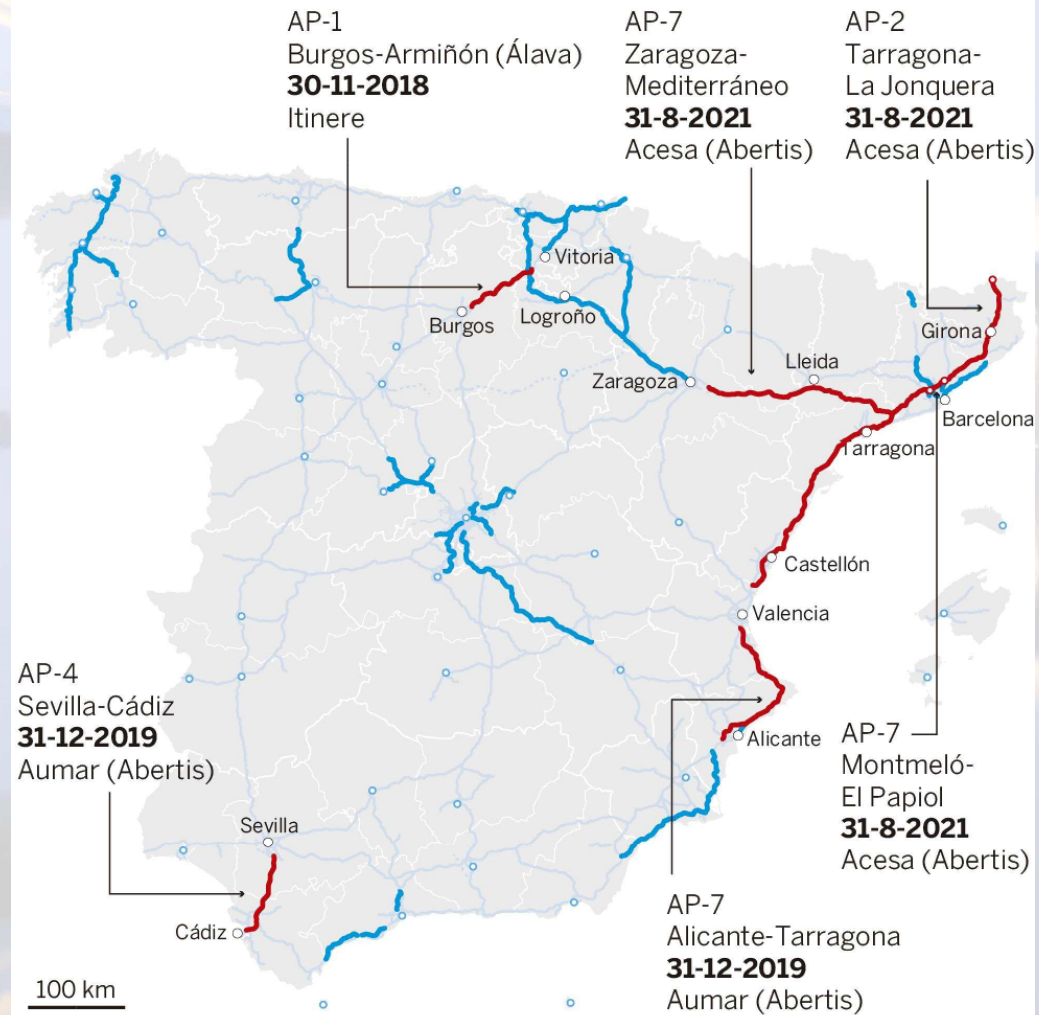


Fuente: Observatorio Industrial de la Construcción

LOS SEIS TRAMOS DE AUTOPISTAS DE PEAJE CON VENCIMIENTO PRÓXIMO

Denominación, recorrido, fecha y empresa adjudicataria

— Autovías — Autopistas de peaje — Tramos de peaje con vencimiento próximo



Fuente: elaboración propia y empresas. EL PAÍS

Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya

Reversión de autopistas en la próxima década

CONCESIONARIA	AUTOPISTA	TITULARIDAD	FECHA	REVERSIÓN KM.
AP-1 Europistas	AP-1 Burgos - Armiñón	Estatal	30/11/2018	84,3
Aumar	AP-7 Tarragona - Valencia	Estatal	31/12/2019	225,3
	AP-7 Valencia - Alicante	Estatal	31/12/2019	148,5
	AP-4 Sevilla - Cádiz	Estatal	31/12/2019	93,8
Acesa	AP-7 La Jonquera - Montmelo	Estatal	31/08/2021	135,8
	AP-7 Montmelo - Papiol	Estatal	31/08/2021	26,6
	AP-7 Papiol - Tarragona	Estatal	31/08/2021	96,6
	AP-7 Papiol - Molins de Rei	Estatal	31/08/2021	3,8
	AP-2 Zaragoza - Mediterraneo	Estatal	31/08/2021	215,5
Invicat	C-32 Montgat - Tordera	Generalitat Catalunya	2021	52,3
	C-33 Barcelona - Montmelo	Generalitat Catalunya	2021	14,2
Túnel de Soller	Túnel de Soller	Gobierno Balear	2022	3
Henarsa	M-50 (A-1, A-2)	Estatal	25/03/2024	21,4
	M-40 - Guadalajara (R-2)	Estatal	25/03/2024	64,1
Avasa	AP-68 Bilbao - Zaragoza	Estatal	10/11/2026	294,4
Total				1.479,6

Fuente: Ministerio de Fomento. (*) España solo supera a Chipre, Estonia, Islandia, Liechtenstein, Malta y Montenegro, que no tienen vías de peaje.

Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya



Vies de doble calçada

- Autopistes
- Autovies (vies preferents)
- Altres vies desdoblades

Vies d'una calçada

- Vies preferents concessionades
- Reste de vies de la xarxa bàsica

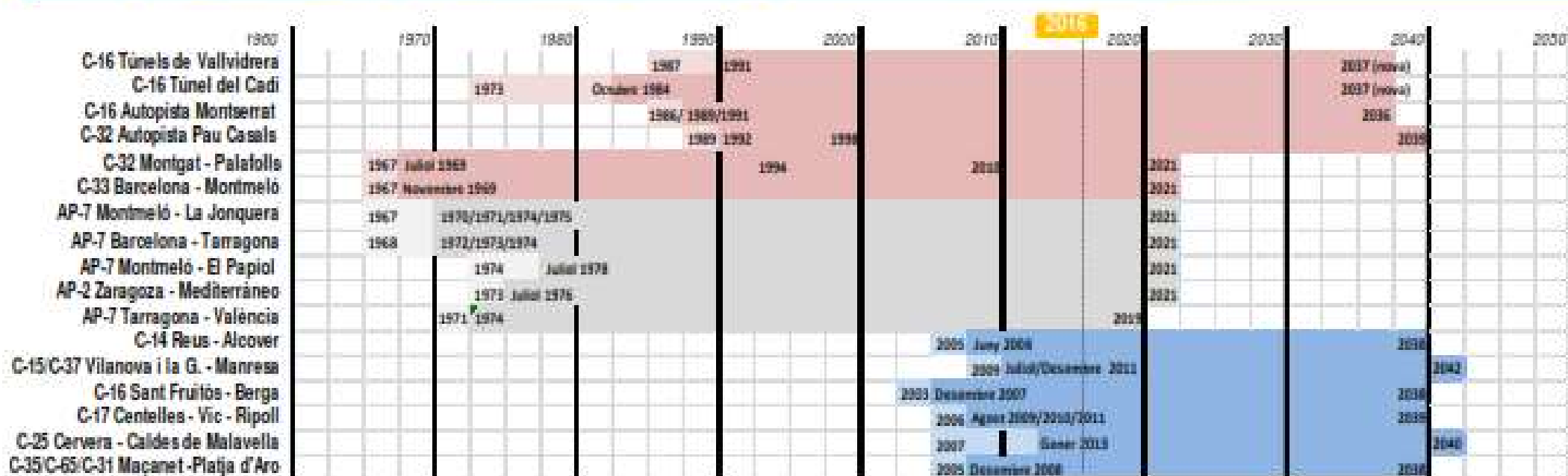
- Catalunya té **1.650 Km d'autopistes i vies d'alta capacitat**, un **13,75%** dels de 12.125 Km del total xarxa viària.
- **D'aquests 1.650 Km:**
 - **678 Km (41,1%) són autopistes**
 - **719 Km (43,6%) són autovies (*) o vies preferents de doble calçada.**
 - **144 Km (8,7%) corresponen a carreteres desdoblades.**
 - **109 Km (6,6%) són vies preferents d'una calçada (**).**

- **Dels 1.650 Km vies d'alta capacitat (*):**
 - Un **40%** (668 Km), correspon a autopistes concessionades amb **peatge explícit.**
 - El **21%** (344 Km) són vies concessionades amb **peatge a l'ombra** (a càrrec de l' Admó.)
 - El **39% restant** (639 Km) **no estan concessionades.**
- **Cara a l'usuari, hi ha un 40% de xarxa d'alta capacitat de pagament explícit i un 60% lliure.**

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya

Importància de la IMD!

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



1. Vies d'alta capacitat: situació actual (3/3)

f. En les societats modernes, s'ha prioritzat l'assignació de recursos a l' "Estat del benestar". L'envelliment de la població fa que la **despesa fixa augmenti cada any**.

g. L'assignació de recursos a inversions dependrà de la situació econòmica i està sota el prisma polític a través dels pressupostos anuals. Hi ha poc marge perquè els PGE puguin suportar el cost de manteniment i explotació de les vies d'alta capacitat.

h. Segons AEC, el **dèficit acumulat d'inversió en manteniment** de les vies a Espanya és de 7.000 milions d'euros (500 a Catalunya)

El manteniment de la xarxa viària no pot estar condicionat a la situació de bonança ni a les decisions partidistes, cal generar recursos (equilibri del sistema).

Necessitats d'inversió en conservació viària 2017-2018

Dèficit acumulat per tipus d'element analitzat

	Ferms	Equipament vial	Total
Dèficit acumulat (mill. €) a la Red de Carreteras del Estado (26.242 km)	2.060	151	2.211
Dèficit acumulat (mill. €) a la xarxa de les Comunitats Autònomes i Dip. Forals (75.546 km)	4.514	329	4.843
Total	6.574	480	7.054

Font: Asociación Española de la Carretera

Necessitats d'inversió en conservació viària 2017-2018

Dèficit acumulat en Mill. € i €/Km

	Mill. €	€/Km
Catalunya	476	61.312
Total Espanya	7.054	69.353

Font: Asociación Española de la Carretera

Conseqüències d'aixecar peatges.

- a. Increment de trànsit a les vies d'alta capacitat actualment tarifades.
- b. Increment de la congestió a les àrees metropolitanes, i, per tant, de la contaminació.
- c. Fomenta l'ús del vehicle privat.
- d. Ús ineficient de la xarxa viària actual.
- e. La conservació i noves inversions han de provenir dels pressupostos generals, és a dir, paguem entre tots el que gaudeixen els que fan servir la infraestructura, ja siguin locals o de pas.

El que no paga l'usuari ho paga el contribuent. És ineficient i antisocial pagar a través dels pressupostos generals el manteniment d'una infraestructura.

2. Necessitat d'un nou model de gestió de la xarxa viària (1/2)

Condicionants:

- a. D'acord amb les directives europees (Directiva 1999/62/EC, Eurovinyeta, modificada el 2006 i 2011): **Qui usa paga; qui contamina paga.**
- b. Necessitem un **cànon d'exploració i manteniment** que ha de ser **finalista i suficient per al manteniment i millora de la xarxa.**
- c. **No** hi pot haver **discriminació entre els usuaris.**
- d. **No pot suposar un cost per al transportista**, ha de ser repercutible a la càrrega.

2. Necessitat d'un nou model de gestió de la xarxa viària (2/2)

e. Ha de poder servir per **millorar el transport per carretera**, tant de mercaderies com de viatgers.

f. Ha de servir per **gestionar el trànsit de forma intel·ligent i integrada** d'acord amb les noves tecnologies.

g. **Implantació a tota Espanya**, encara que pugui implementar-se progressivament per zones.

El nou model de gestió implica adoptar les directives europees, cànon per distància recorreguda, finalista i destinat a la gestió de la carretera i la millora del transport.

3. Propostes del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya per a un nou model de gestió de la xarxa viària.

- a. **Explicació a tota la societat** de la situació actual i la necessitat d'implantar un nou model de gestió.
- b. Constatació que **la tecnologia actual** permet un sistema de pagament per distància **sense barreres** amb lectors de matrícula, smartphones, GPS integrat al vehicle, etc.(Per exemple, Portugal)
- c. **Definició de la xarxa d'alta capacitat i vies alternatives** sobre la qual s'establiria el pagament per distància recorreguda (incloses autovies, rondes, 2+1, etc).
- d. **Acord entre les diferents administracions.**

3. Propostes del CAIC per a un nou model de gestió (2/4)

- e. **Acord amb les empreses que tinguin contractes de concessió**, no per rescatar sinó per integrar-se al sistema amb les seves compensacions.
- f. **Situació dels elements tècnics de control**, que no ha de ser en tots els accessos.
- g. **Definició de les tarifes** en funció del tipus de vehicle i del tipus de via.

3. Propostes del CAIC per a un nou model de gestió (3/4)

h. Creació d'un òrgan gestor consorciat a cada comunitat autònoma amb la missió:

- Establir una tarifa €/km base flexible.
- Possibilitat d'incrementar/baixar les tarifes en cada moment en funció de la seguretat de la via i de la congestió. Especial atenció als accessos a les àrees metropolitanes, en funció de la congestió i la contaminació.
- Responsabilitzar-se de la recaptació i la seva distribució.
- Gestionar els contractes de CPP que siguin necessaris.

3. Propostes del CAIC per a un nou model de gestió (4/4)

Nou model de gestió intel·ligent aplicable a tota Espanya, basat en el pagament per distància recorreguda, en funció del tipus de vehicle i variable en el temps per gestionar el trànsit, optimitzar les infraestructures actuals, evitar les congestions, disminuir la contaminació en les àrees metropolitanes i fomentar l'ús responsable del vehicle privat.

4. Avantatges d'aplicar el model proposat (1/2)

- a. **Ingressos finalistes** per a conservació de la xarxa viària, modernització del sector del transport i per a noves inversions.
- b. **El sector del transport repercuteix el cànon** a la càrrega directament.
- c. **S'optimitza la xarxa actual de carreteres** mitjançant l'aplicació de tarifes diferenciades, evitant inversions innecessàries.
- d. **Gestió de les àrees metropolitanes** a través de la tarifes, desincentivant l'ús del vehicle privat.

4. Avantatges d'aplicar el model proposat (2/2)

- e. **Increment del mode ferrocarril, que és testimonial a Espanya**
- f. **Generació de recursos recurrents per al manteniment i millora de la xarxa.**

Optimització de la xarxa actual viària, fomentar l'ús del transport públic, disminuir la congestió i, per tant, millora de la qualitat de l'aire, i obtenció de recursos per a manteniment, modernització del sector del transport, mesures mediambientals i millores en la xarxa actual.

5. Estimació de l'impacte a Catalunya amb l'aplicació del nou model proposat (1/2)

- a. Km de vies d'alta capacitat i alternatives: Aprox. 2.000 KM
- b. Tarifes mitjanes a aplicar: Aprox. 50% dels peatges actuals.
- c. Ingressos: 1.300 milions d '€ anuals.
- d. Xifres el 2019: despeses 1.060 milions €, excedent 240 milions €.
- e. Xifres el 2022 (Vençudes les concessions de la AP-7 y AP-2): despeses 630 millones €, excedent 670 millones €.

5. Estimació de l'impacte a Catalunya amb l'aplicació del nou model proposat (2/2)

f. Els **excedents** de cada any es poden destinar a:

- Amortització inversió inicial (pòrtics, sistema informàtic, etc. 50 M €)
- Atenció i millora del transport de viatgers i mercaderies.
- Amortització obres de millora i noves actuacions necessàries en la xarxa viària tarifada.
- Millorar la qualitat de l'aire i mesures mediambientals.
- Possible atenció a la conservació de la resta de la xarxa no tarifada o part d'ella.
- Possible adequació de les tarifes

9. Resum (1/3)

El **Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya** vol destacar l'**oportunitat**, però també la **urgència**, de definir el **nou model de gestió de les vies d'alta capacitat a Catalunya** i, per extensió, a **Espanya**. El Consell creu que **Catalunya** ha d'encapçalar el canvi. La llarga experiència en la col·laboració públic privada, la fortalesa de les companyies líders en gestió d'infraestructures, l'existència d'un sistema adequat per desenvolupar el coneixement tecnològic i la prevalent sensibilitat social i mediambiental del país avalen aquest **lideratge**.

9. Resum (2/3)

La proposta del Consell Assessor es resumeix en:

- 1. Definició del model a aplicar dels principis “qui usa, paga” i “qui contamina, paga”.**
- 2. Definició, a tot l'Estat, de la xarxa d'alta capacitat i vies alternatives a les que s'aplicaria la tarificació.**
- 3. Cànon o tarifa flexible en funció de la contaminació i congestió.**
- 3. Iniciació immediata d'una campanya per explicar el model**

9. Resum (3/3)

4. Acord entre les administracions titulars de les vies per crear un **Òrgan Gestor consorciat per cada comunitat autònoma** que s'encarregaria de gestionar el cobrament.
5. L'Òrgan gestor podrà aplicar les **tarifes o cànon**s de forma **variable en funció de la congestió dels trànsit i de la contaminació**.
6. L'Òrgan gestor dividirà la xarxa tarifada en lots, que es gestionaran mitjançant el **model de col·laboració públic-privada** que s'estimi més adequat.

**Consell Assessor
d'Infraestructures
de Catalunya**

www.consellinfraestructures.cat