

Nota de premsa

Els economistes Anna Matas i Àlvar Garola demanen un sistema homogeni de finançament de les vies d'altres prestacions a Catalunya

L'economista i catedràtica d'Economia Aplicada a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) Anna Matas i l'economista i professor del departament d'Enginyeria Civil i Ambiental de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) Àlvar Garola han debatut sobre com s'ha de pagar l'ús de les vies d'altres prestacions a Catalunya i han coincidit que s'ha d'adoptar un únic model per a tot el territori.

Barcelona, 5 d'octubre de 2021.- La Comissió d'Economia Territorial i Urbana del Col·legi d'Economistes de Catalunya (CEC) i l'Associació Catalana de Ciència Regional han organitzat un acte virtual de caràcter tècnic amb l'objectiu de debatre si el cost de les vies d'alta capacitat ha d'anar a càrrec del contribuent o de l'usuari i, en aquest últim cas, quin tipus de peatge s'ha de fixar.

L'economista i catedràtica d'Economia Aplicada a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) **Anna Matas** ha detallat els diversos models de finançament per a l'ús de les vies d'alta capacitat existents a Europa. Matas ha explicat que “sota els principis de qui contamina paga i del pagament a càrrec de l'usuari, la Unió Europea promou la internalització dels costos externs i el pagament per ús”. La catedràtica d'Economia Aplicada a la UAB ha afirmat que existeixen dos instruments per traslladar els costos de manteniment i conservació, congestió, emissions de gasos i costos externs d'accidents als usuaris. En primer lloc, “els peatges poden recollir correctament costos de manteniment, congestió i accidents” i ha destacat que “haurien de variar segons els quilòmetres recorreguts i la intensitat de tràfic”. I en segon lloc ha apuntat que “un impost sobre el carburant recull correctament els costos d'emissió de gasos”.

En relació a l'evidència europea en aquest àmbit, Anna Matas ha comentat que “malgrat les directrius europees, els estats membres tenen competència en bona part dels preus i impostos que es fixen sobre la carretera i, en conseqüència, a la Unió Europea coexisteixen sistemes molt diferents, des de la gratuïtat de les autopistes, fins als peatges amb barrera, vinyeta i peatges electrònics”. Anna Matas ha aportat dades d'un estudi de la Comissió Europea sobre impostos i taxes per al transport publicat el 2019. En aquest sentit ha explicat que “Espanya es troba entre els països que menys recaptin en impostos als carburants i impostos en matriculació i circulació”.

A més, ha afirmat que “s'ha avançat relativament poc en acostar el preu que paga l'usuari al cost extern que genera”, tot i que ha admès que “en els últims anys s'està avançant amb els impostos ambientals”. Anna Matas ha defensat “prendre en consideració el mecanisme polític de presa de decisions a l'hora de dissenyar el mecanisme de preus eficient” i que “el model que s'adopti sigui igual per a tot el territori”. També ha destacat que “qualsevol canvi en impostos o taxes s'ha de fer en un marc que permeti revisar la fiscalitat sobre tot el sector del transport”.

A continuació, l'economista i professor del departament d'Enginyeria Civil i Ambiental a la Universitat Politècnica de Catalunya **Àlvar Garola** ha exposat els elements claus dels models del pagament per quilòmetre i de la vinyeta en el context d'Espanya i Catalunya. D'entrada, Àlvar Garola ha recordat que, amb la finalització de la concessió de més de 400 kilòmetres de vies d'alta capacitat a Catalunya i l'aixecament de les barreres de l'AP-7, l'AP-2, la C-32 nord i la C-33 el passat dia 1 de setembre, "el peatge explícit a Catalunya ha passat del 42% al 8% de les vies d'altas prestacions". Segons Àlvar Garola, "ara tenim l'oportunitat i a la vegada la necessitat de generar un model que sigui integral, que combini eficiència i equitat, que generi suficiència econòmica i que fins i tot pugui alliberar recursos públics que ara es destinen a aquestes vies". "Tot plegat en un marc europeu marcat per la idea del 'qui utilitza paga', que també té el compromís dels governs espanyol i català", ha afegit.

Àlvar Garola ha destacat els elements claus dels dos models: el peatge per temps (vinyeta) i el peatge per distància. En relació a la vinyeta, Garola ha apuntat que "és un model molt estudiat a Catalunya, on s'ha calculat que podria concretar-se en un cost de 75€ l'any per vehicle". Garola ha explicat que aquest model té "baixos costos d'implementació i afavoreix el re-routing vers les vies més adequades, però també pot afavorir un major ús del vehicle privat". Garola ha comentat que "és un model estable en matèries d'ingressos, comporta considerables costos fixos i permet tarifar el turisme i el tràfic de pas" i ha defensat que "ha de ser global des del primer moment" i que "no es pot aplicar sense acord amb les concessions actuals explícites i a l'ombra". Garola ha afegit que "és un model concessionable que permet la participació privada i que pot tenir efectes territorials i redistributius". A més, ha comentat que "permet distingir per tipus de vehicle i pot ser compatible amb peatges urbans".

Pel que fa al peatge per distància, Àlvar Garola ha afirmat que "és un model molt menys estudiat a casa nostra, on s'estima que la taxa seria d'entre 1 i 9 cèntims per quilòmetre". Garola ha explicat que "és un model sensible als costos d'implantació i funcionament del sistema, flexible a l'hora d'introduir-lo i que necessitaria d'una col·laboració públicoprivada". També ha apuntat que "inclouria el turisme i el tràfic de pas, a més de permetre utilitzar el sistema com a instrument de gestió del tràfic". D'altra banda, "permetria tarifar externalitats per tipus de vehicle, amb uns costos d'identificació". En qualsevol cas, ha subratllat que "tindria un impacte de re-routing més limitat i planteja dubtes importants com quina tecnologia s'hauria d'instaurar, qui pagaria els dispositius que l'usuari hauria de portar al vehicle, si s'haurien de definir tarifes globals o individualitzades i per a quines vies".

El membre de la Junta de Govern del Col·legi d'Economistes de Catalunya **Miquel Morell** ha donat la benvinguda a l'acte, que ha estat presentat pel membre de la Junta de l'Associació Catalana de Ciència Regional **Raúl Ramos**. Per la seva banda, el membre de la Comissió d'Economia Territorial i Urbana del Col·legi d'Economistes de Catalunya **Marc Gras** ha moderat el col·loqui amb els assistents.

Per a més informació:

Premsa i Comunicació del Col·legi d'Economistes de Catalunya

Clara Bassols 620 03 74 50 / cecpremsa@coleconomistes.cat