

VALORACIÓ DE L'INFORME D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL

Nom de la proposta

Nou accés sud a Igualada des de la C-37

Departament impulsor

Departament de Territori i Sostenibilitat – DG d'Infraestructures de Mobilitat

Impacte pressupostari

Cost obra civil 12 M€

VAN manteniment: 0,7M€

Descripció breu

El nou accés vol descongestionar les vies d'accés nord-est d'Igualada i el pas a nivell de l'Avinguda Montserrat.

Documents que s'examinen

- Anàlisi de rendibilitat socioeconòmica del nou accés sud a Igualada des de la C-37. Novembre de 2018

Nota: El departament de TES va enviar aquesta informació el novembre del 2018. Per aquesta raó pot ser que les xifres de costos no coincideixin exactament amb les actuals.

VALORACIÓ DE L'INFORME D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL (IIES):

1. Definició de la necessitat, dels objectius i abast del projecte

En l'informe s'exposa que l'actuació és una solució per a descongestionar les vies d'accés nord-est d'Igualada i el pas a nivell de l'Avinguda Montserrat. Es presenta una projecció de com s'espera que es redistribueixi el trànsit amb l'obertura del nou accés.

Convindria que es justificués més àmpliament aquesta necessitat o es referenciessin documents on s'ha realitzat la diagnosi de la situació actual i seria adient també que es detallessin les hipòtesis amb que s'han realitzat els càlculs de redistribució de trànsit i descongestió d'algunes vies.

Donat que el projecte que es valora és de 2018 i no s'ha presentat cap actualització es desconeix si les dades actuals de trànsit són similars i les hipòtesis de redistribució continuen sent vigents.

2. Identificació de les alternatives

Les dues alternatives considerades són el manteniment de la situació actual (fer el mínim) i l'actuació proposada.

Caldria conèixer si s'han plantejat altres opcions per a resoldre el problema actual, tot i que s'hagin pogut descartar, i per quins motius s'han descartat.

3. Identificació i quantificació dels costos i beneficis

Els costos i beneficis es calculen d'acord amb els paràmetres definits al Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transport (SAIT) publicat el 2015¹.

Respecte dels costos, el principal cost és l'increment de costos d'operació dels vehicles. Seria necessari una explicació del càlcul d'aquest cost, doncs el seu VAN és molt superior al cost de construcció del nou accés.

Respecte als beneficis, el principal cost és el valor del temps. Tal com s'ha esmentat a l'apartat anterior caldria una major justificació de les variacions de la demanda i els estalvis de temps associats.

També s'incorporen les externalitats de pol·lució, canvi climàtic, soroll, ecosistemes i contaminació del sòl/ aigua. En tots els casos es tracta d'externalitats negatives. Cal recordar que aquest 2020 s'ha actualitzat aquest sistema d'avaluacions del Departament de Territori, on s'ha actualitzat els valors dels costos mediambientals,

¹ El Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transport (SAIT) és la metodologia de referència a utilitzar a l'hora d'avaluar la rendibilitat socioeconòmica d'aquelles actuacions impulsades per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (DGIM) i que requereixin d'aquest tipus d'anàlisi.

https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/carreteres/SAIT

d'acord amb el nou **Handbook on the external costs of Transports**, publicat per la **Comissió Europea el 2019**, on entre d'altres, s'han actualitzat nous costos de referència de les externalitats en entorns urbans. Per exemple, els costos considerats per la pol·lució s'incrementen en més del 300% respecte la quantificació feta el 2015. Això suposaria una **infravaloració de la quantificació de les externalitats mediambientals**, que en aquest cas són beneficis negatius.

4. Anàlisi de sensibilitat

La variable crítica considerada pel SAIT és el valor del temps, i es presenta una anàlisi de sensibilitat sobre aquest aspecte. Si es produeix una variació del 20% el VAN de la iniciativa passa a ser de -0,6M€.

Per tant, caldria analitzar de manera detallada la demanda i els estalvis de temps associats.

5. Selecció i justificació de l'alternativa escollida

Els resultats presentats considerant una taxa de descompte del 3% i un horitzó temporal de 30 anys són:

VAN: 3,97 M€
TIR: 6,10%
Rati VAN/Inversió: 0,58

6. Sistema de seguiment i avaluació

Convindria definir quin sistema de seguiment es farà servir, especialment de la evolució de la demanda i els estalvis de temps, donat que segons l'anàlisi de sensibilitat són aspectes crítics del projecte.

Així mateix, a la documentació revisada no s'ha informat de cap previsió de realització d'avaluacions de la iniciativa.

7. Valoració final

Aquesta avaluació econòmica, d'acord amb la informació proporcionada, presenta uns resultats socialment rendibles en termes nets. Tot i això, caldria una major explicació de la necessitat del projecte, així com de les diferents opcions que es podrien plantejar per a resoldre la problemàtica detectada.

Tenint en compte els resultats de l'anàlisi de sensibilitat presentada seria recomanable un seguiment de l'evolució de la demanda real, per tal obtenir evidències per a millorar, si cal, els mètodes de predicció de la mateixa. Igualment



seria recomanable un major detall de les hipòtesis emprades en els càlculs de costos i beneficis associats, especialment respecte els costos d'operació dels vehicles i els estalvis de temps.

La valoració d'aquesta direcció és que aquesta unitat directiva no s'oposa a la tramitació de la proposta, però es recomana que es tinguin en compte les observacions efectuades.

D'acord amb tot allò exposat, **es dóna el vistiplau a la iniciativa per a ser tramitada i programada** en funció de les disponibilitats pressupostàries i les prioritats dins del marc dels escenaris pressupostaris a mitjà termini.

La directora general de Pressupostos