

Jornada sobre el finançament d'infraestructures viàries

Les autopistes davant el Mercat Únic



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques

BIBLIOTECA DE CATALUNYA. DADES CIP:

Jornada sobre el Finançament d'Infraestructures Viàries (1999:Barcelona)

Jornada sobre el Finançament d'Infraestructures Viàries : les autopistes davant el Mercat Únic

ISBN 84-393-4943-2

I. Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques

II. Catalunya. Delegació per a les Societats Concessionàries

d'Autopistes III. Títol

1. Autopistes - Catalunya - Finançament - Congressos

625.711.3 (467.1) (061.3)

Coordinació:

Delegació del Govern per a les Societats Concessionàries d'Autopistes

Edició:

Servei d'Informació i Documentació

Disseny de la coberta:

BuróGràfic

Disseny de l'interior i maquetació:

Toni Tirado i Llamas

Impressió:

Romagraf, S.A.

© **Generalitat de Catalunya**

Departament de Política Territorial i Obres Públiques

1ª Edició: maig 2000

Tiratge: 1.000

DL:

ISBN:

Sumari

Sumari

Presentació	5
Obertura	7
Conferència inaugural	13
<i>Taula I: La visió dels especialistes</i>	
Introducció	23
Rafael Izquierdo	24
Emiliano López-Atxurra	32
Joan Corona	41
Col·loqui	51
<i>Taula II: Els agents implicats</i>	
Introducció	59
Salvador Alemany	61
Joaquim Prior	69
Josep Grau	80
Manel Mas	85
Ricardo García-Nieto	89
Col·loqui	96
<i>Taula III. La visió dels agents socials</i>	
Rafael Romero	107
Antoni Hostench	111
Valenti Pich	116
Carles Tusquets	119
Joan Rosell	125
Sebastià Salvadó	128
Col·loqui	131
Conclusions	135
Cloenda	139
Curriculum dels ponents	155

La política de peatges és, d'entre totes les polítiques que afecten la mobilitat dels ciutadans, una de les més delicades. I ho és per diversos motius. Perquè, d'una banda, pot ser un element de sostenibilitat, atès el seu caràcter dissuasiu de la mobilitat en vehicle privat, i d'altra, perquè, alhora, el peatge pot convertir-se en un factor de desequilibri per a la competitivitat d'una àrea o d'una comarca concreta, que pot veure frenada la seva empenta social i empresarial respecte d'altres indrets del país o del mercat global en què competeix.

També és un element delicat per altres raons, de vegades més difícils de concretar i, per tant, de gestionar, però igualment importants en tant que afecten sensacions i percepcions de la societat. Aspectes potser més intangibles, però no per això menys transcendents, com per exemple la sensació de greuge d'uns territoris respecte d'uns altres.

Catalunya, com d'altra banda passa a la majoria de nacions desenvolupades, viu el debat i la necessitat permanent de prendre decisions i de cercar solucions idònies per al finançament d'infraestructures, perquè el que tothom veu amb claredat és que ens hem de dotar d'aquests elements bàsics si volem mantenir-nos amb els nivells de creixement que hem assolit que, a més, són els que ens permeten uns nivells alts de qualitat de vida.

Per aquest motiu, el Govern de la Generalitat va organitzar la jornada sobre finançament d'infraestructures viàries, d'una banda, per poder copsar i donar a conèixer les opinions de la nostra ciutadania i, d'altra, per poder-hi donar una resposta seriosa i rigorosa mitjançant els estudis i les propostes elaborats pels experts en aquesta matèria, pels usuaris i pels operadors principals de l'Estat.

Tota aquesta informació, recollida en aquestes actes, és un punt de partida ben sòlid per convertir l'especulació en concreció i per fixar les bases que permetin prendre les decisions polítiques més ajustades a les necessitats de cada cas, en una qüestió que avui dia continua essent de rigorosa actualitat.

Jordi Pujol
president

Presentació

Obertura de l'Hble. Sr. Pere Macias i Arau, conseller de Política Territorial i Obres Públiques

Per començar, vull agrair la seva presència en aquesta jornada sobre el finançament d'infraestructures viàries. Una jornada que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques considera que, en aquests moments, es fa del tot imprescindible.

Voldria destacar algunes idees:

Actualment és un fet que Catalunya, l'Estat espanyol i, fins i tot, Europa, han de fer un esforç important en la construcció d'infraestructures i que, en moltes ocasions, per a poder realitzar aquest gran esforç, tenint en compte les polítiques pressupostàries a què estan obligats tots els estats i totes les administracions europees, resulta imprescindible recórrer al finançament privat.

Per aquest motiu, seria una decisió absolutament temerària, que es prenguessin decisions que comportessin que el sector privat fugís del finançament d'infraestructures. Seria encara més imprudent que aquests comportaments afectessin només una part, tant si fos només Catalunya en relació amb la resta de l'Estat, com si fos l'Estat espanyol en relació amb Europa.

Deixin-me que els en posi alguns exemples.

Avui mateix, d'aquí a poques hores, es reunirà el Consell de Govern de l'Autoritat del Transport Metropolità, entitat que té com a objectiu planificar i assignar els recursos per al transport públic en l'àmbit metropolità de la ciutat de Barcelona, per analitzar el Pla director d'infraestructures, en el qual hi ha la voluntat de totes les administracions consorciades -els ajuntaments i el Govern de la Generalitat- de poder avançar amb força en el camp de millorar i ampliar el sistema de transport públic de la regió.

Per portar-ho a terme, és evident que calen unes inversions públiques. En aquest sentit, el Govern de la Generalitat està fent un esforç extraordinari, com no l'havia fet mai, conjuntament amb el Govern de l'Estat, per finançar en exclusiva el transport públic i les inversions. Però és evident que, en les inversions més importants

Obertura

Pere Macias

com és, per exemple, el projecte de construcció de la primera línia del que anomenem el Trambaix, actualment en concurs, cal comptar amb la participació del finançament privat. No cal dir que l'execució d'aquest programa d'inversions podrà ser més ràpid en la mesura que siguem o no capaços de mobilitzar recursos privats.

No gaire lluny d'aquí, de fet a pocs metres, el port de Barcelona -com el port de Tarragona- n'és també un altre exemple ja que, de les importantíssimes inversions que hi ha previstes, dels més de 200.000 milions inclosos en el Pla director del port de Barcelona, més d'un 40% es confia al finançament privat.

En aquests moments ja tenim una experiència, com és la construcció del moll d'inflamables, però per a la construcció d'una bona part dels nous molls, fins i tot la zona de terra, dins d'un període de temps que ens faci plenament competitiu, també es compta amb una aportació multimilionària del sector privat.

També no gaire lluny d'aquí, hi ha una altra infraestructura, l'aeroport de Barcelona, en la qual s'estan proposant idees per a la modificació del sistema de gestió, amb una circumstància comuna, totes les propostes estan d'acord a obrir la porta al sector privat.

Per fer competitiu el nostre país, i de manera molt explícita l'entorn de Barcelona, resulta, doncs, absolutament imprescindible córrer amb el finançament privat, conjuntament amb el públic.

És per això que, davant del debat que s'ha suscitat en relació amb el sistema d'autopistes de peatge, i davant d'algunes propostes que demanen simplement la fi d'aquest sistema, la Generalitat de Catalunya considera que cal trobar tots aquests mecanismes que continuïn fent possible que el finançament privat participi en l'àmbit de les noves infraestructures.

Cal tenir present que posar fi de manera sobtada al sistema de concessió de peatges podria comportar, de manera molt clara, l'allunyament dels finançadors privats i, per tant, l'inici d'un gravíssim problema per al nostre futur.

Per tant, hem de ser capaços de manifestar tant des del Govern de la Generalitat com des de tot Catalunya, el reconeixement que

continuem necessitant o que necessitem, més que mai, la participació del sector privat en el finançament de les infraestructures.

Hi ha una altra constatació, al costat d'aquesta. No es pot negar que Catalunya i l'Estat espanyol s'han beneficiat de les infraestructures viàries. Les primeres, autopistes, fruit del "Plan nacional" d'autopistes de peatge, des dels anys 60, foren la resposta als plantejaments econòmics d'impulsar un país amb un gravíssim dèficit d'infraestructures, i, com que no es podien finançar des del sector públic, es va acudir al sector privat.

Per tant, aquesta solució que es va utilitzar els anys 60, i que el Govern de la Generalitat ha aplicat també a algunes de les seves concessions, com ara l'última que s'ha posat en funcionament, l'autopista Pau Casals, s'ha d'interpretar com un element que ha tingut efectes molt positius sobre l'economia dels territoris que han gaudit d'aquestes infraestructures.

S'han fet estudis molt rigorosos que ens permeten explicar el comportament de certes comarques: la Cerdanya amb el Túnel del Cadí, el Bages i el Berguedà amb AUTEMA (Terrassa-Manresa), el Garraf i el Baix Penedès en relació amb l'obertura de l'autopista Pau Casals. Les xifres d'atur, les xifres de dinamisme econòmic, el creixement de la població, el creixement de la renda, el creixement del mateix PIB, en qualsevol d'aquestes comarques té una correlació claríssima, evident, amb les dates d'obertura d'aquestes autopistes. És, per tant, un fet inqüestionable el benefici social que ha comportat l'establiment d'aquestes autopistes per a la població catalana i també per a la població de moltes altres regions espanyoles.

Si tots aquests fenòmens s'han produït realment, si a tot Europa veuen clar que és bo que el finançament privat actuï en matèria d'infraestructures, si al nostre país tenim exemples tan recents d'èxit amb aquestes infraestructures, ens hem de qüestionar per què han sorgit aquestes situacions de preocupació, fins i tot de crispació social en alguns casos, en relació amb les vies de peatge.

La resposta crec que és molt evident: la població catalana, com també la d'altres regions de l'Estat espanyol -cal tenir present que, des d'un punt de vista objectiu la màxima discriminació no la patim els catalans, perquè la relació d'autopistes lliures i d'autopistes de

Pere Maciàs

peatge és més negativa, en primer lloc, a La Rioja, en segon lloc, a Navarra, en tercer lloc a Catalunya, i després a Aragó, al País Basc, i al País Valencià-, percep que s'ha produït un model injust entre tots aquests territoris i la resta de l'Estat.

Per això el Govern de la Generalitat, primer que ningú, va començar a preveure una sèrie de mesures per eliminar o disminuir aquest estat de discriminació. Mesures que anaven en un doble sentit: en primer lloc, intentar equilibrar aquesta situació, construint més autopistes de peatge allà on no n'hi havia i autovies lliures allà on tampoc no en tenien. És a dir, que a Catalunya i a les altres comunitats autònomes abans citades, es construïssin autovies i en altres parts de l'Estat es construïssin autopistes de peatge.

Això significava modificar de manera molt evident el signe de la inversió pública de l'Estat a Catalunya. Cal destacar unes xifres que demostren clarament la discriminació entre els anys 1982 i 1995: la inversió a Catalunya és del 9%, els catalans som el 15% de l'Estat espanyol, creem el 20% de la riquesa i, per tant, paguem el 20% d'impostos. Fóra lògic pensar que, si se'ns tractés com a ciutadans, la inversió de l'Estat hauria de ser no del 9 sinó del 15% i si se'ns tractés com a contribuents hauria de ser no del 9 sinó del 20%. En tot cas, hauria d'estar entre el 15 i el 20%.

Per tant, un dels orígens de l'actual situació de discriminació cal cercar-lo en l'escandalosa falta d'inversió pública de l'Estat a Catalunya durant tot aquest període i atribuir-ne la responsabilitat molt directament a aquest fet. I, tot i que en l'actualitat aquest estat de coses ha començat a solucionar-se, perquè la previsió d'inversió de l'Estat a Catalunya per a l'any 99 és del 14,5%, que no és encara l'òptim, però que s'acosta al 15% a què feia referència anteriorment, cal tenir present que portem acumulada una llarga època de manca d'inversió i que, en conseqüència, es produeix aquest sentiment de discriminació.

Així, la primera responsabilitat, fins i tot política, cal atribuir-la, en tots els sentits, a qui durant tots aquests anys va fer que no s'invertís a Catalunya tot allò que des d'un punt de vista de ciutadà ens pertocava.

El segon element que fa pensar en aquesta discriminació és la política irracional de peatges que s'ha aplicat al nostre país, amb

grans desigualtats no explicables per motius de lògica constructiva.

És sabut que els costos de peatge de les infraestructures singulars (grans ponts, túnels) no són els mateixos que els d'una autopista normal. Si posem per exemple el túnel del Cadí, que és el túnel més barat d'Europa, més que el de Guadarrama, el del Pimorent, i dels túnels dels Pins, ningú que vulgui mantenir una posició racional no pot defensar que el Túnel del Cadí costi el mateix que un quilòmetre d'autopista normal, perquè a tot Europa és clar que el preu del túnel pertany a un ordre de magnitud diferent.

Però, certament, a Catalunya les autopistes normals també presentaven un desajust amb les seves tarifes i, per això, des del Govern de la Generalitat es va impulsar una política que intentés ajustar aquests elements de discriminació.

El primer element de discriminació eren les càrregues fiscals, que van provocar les primeres converses amb l'Estat les quals van suposar, finalment, la disminució de l'IVA aplicable del 16 al 7%.

En segon lloc, cal esmentar l'acord entre el Ministeri de Foment, ACESA i el Govern de la Generalitat perquè tots els peatges d'ACESA a Catalunya se situessin per sota de les 10 pessetes per quilòmetre. Es va negociar sobre aquesta xifra perquè és similar a la que apliquen els altres estats europeus que tenen autopistes de peatge. A França, per exemple, tenen la teoria del "demi-franc", les dotze pessetes. I, des d'aquest punt de vista, el Govern de la Generalitat està treballant perquè les autopistes de la seva competència, que no són túnels, també es puguin situar en aquesta xifra del "demi-franc", a l'entorn de les 10 pessetes.

Per tant, és obvi que Catalunya s'ha trobat en una situació de greuge, de sentiment per part de la població de discriminació. Però la resposta no s'ha de donar des de la irracionalitat i la irresponsabilitat, posant en perill el finançament privat de les infraestructures, sinó que ha de ser una resposta que ens situï en paràmetres europeus, homologables amb la resta d'Europa.

L'objectiu d'aquesta jornada és, per tant, poder debatre amb rigor i amb la participació de tothom sobre tots aquests aspectes, i

poder expressar la voluntat que a Catalunya se segueixin finançant infraestructures amb participació del sector privat, però també que a Catalunya, i també a altres regions espanyoles, es posi fi a aquest estat de discriminació dels nostres ciutadans.

Voldria acabar convidant-los a participar en aquests missatges de serietat i rigor, per afrontar plantejaments que no farien sinó perjudicar el progrés del país, i aquest és el resultat més important que cal esperar d'aquesta Jornada.

Tot seguit, el conseller Mas podrà aportar més informació sobre els mecanismes que es poden aplicar per eliminar aquesta discriminació. Cal tenir present que el Govern de la Generalitat confia que, en el decurs d'aquest any, puguem assolir un esglaó més perquè els nostres peatges siguin peatges competitiu i homologables, i que aquest estat de discriminació que ha patit Catalunya quedi eliminat. I això no s'aconseguirà en un any, perquè les tendències han estat fortament negatives i, com que el dèficit és important, afrontar-lo ens portarà uns quants anys. Però només amb una política portada a terme des del rigor i la serietat tenim esperances d'aconseguir-ho.

Hem demanat de manera molt especial que la conferència inaugural d'aquesta jornada la faci el senyor Artur Mas, conseller d'Economia i Finances; per molts motius, sobretot perquè ens trobem davant d'un problema que podria tenir efectes molt greus sobre l'economia del país i, per tant, el màxim responsable de l'economia del país hi té moltes coses a dir. I també, perquè el conseller Mas, durant l'època que va ser conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va posar les bases d'aquesta política de rigor, política també amb resultats molt positius que ha portat a terme el Govern de la Generalitat i, per tant, des d'aquest coneixement que té, des de la responsabilitat, és la persona més adient per a assentar les bases d'aquesta Jornada a través de la seva conferència inaugural.

Conferència inaugural de l'Hble. Sr. Artur Mas i Gavarró, conseller d'Economia i Finances

Sempre comporta un petit risc, com a conseller d'Economia i Finances, inaugurar una jornada com aquesta, perquè no saps mai del tot si això et costarà alguna pesseta o no. Assumeixo aquest risc perquè estic d'acord amb el conseller Macias, especialment pel que fa a la primera part de la seva intervenció, quan afirmava que, ara més que mai, s'ha de confiar que el sistema de participació de la iniciativa privada, o del finançament privat, en el camp de les infraestructures, segueixi sent un sistema vigent de cara al futur; i no tan sols un sistema del passat.

Aquest és un element que cal subratllar, i que, en general, compartim els responsables de l'economia del país, tant des del Govern de la Generalitat, com també des del mateix Govern central.

Així mateix, cal fer èmfasi en el fet que el finançament privat de les infraestructures no es pot "dimonitzar". Estem vivint una època en què s'ha posat de moda fer determinats discursos sense tenir-ne en compte les conseqüències. I, per tant, és important que en una jornada com aquesta, i sobretot en les intervencions inaugurals per part de responsables d'un govern, es vulgui deixar clar que nosaltres entenem que la participació de la iniciativa privada i del finançament privat en la construcció i la gestió d'infraestructures és quelcom a preservar de cara al futur.

Com a responsable d'un pressupost relativament important com és el de la Generalitat, cal que contribueixi a evitar discursos contradictoris. Si tots, o pràcticament tots, ens hem posat d'acord, a Espanya i en el conjunt de la Unió Europea, a fer una política econòmica racional que ens porti a una reducció sistemàtica dels dèficits públics, hem de ser conseqüents i coherents amb aquesta idea, que estem practicant tots els governs, de tots els signes.

Per tant, si ens hem posat d'acord en aquesta estratègia, en aquest objectiu, hem de ser conseqüents. I una manera de ser-ho és fer possible que aquelles iniciatives que no sempre han d'anar a càrrec necessàriament del pressupost de l'Administració pública, es puguin fer també en col·laboració amb la iniciativa privada.

Conferència

Artur Mas

Tots els governs ho apliquen: els partits del Govern que hi ha en aquest moment a Espanya, bàsicament el Partit Popular, el Partit Socialista i, a Catalunya, Convergència i Unió, aquestes formacions polítiques, quan estan al Govern creuen en això que nosaltres estem dient: tots sense excepció.

Per tant, jo convido el conjunt de la societat a tenir en compte que el més important no és el que es diu, sinó el que es fa i, sobretot, que cal vigilar quan allò que es diu és contrari a allò que s'ha fet. I això, desgraciadament, succeeix algunes vegades i enrareix un debat que s'hauria d'intentar promoure sobre bases més sòlides i més objectives.

Ahir mateix, llegia en un diari de Barcelona la columna d'un periodista que precisament també incidia en aquest aspecte, afirmant que, en definitiva, quan una infraestructura va a càrrec del pressupost públic també es paga.

Caldria reprendre la reflexió general, que ara sembla una mica oblidada o esbiaixada, sobre si, en el futur, algunes de les infraestructures les hauran de pagar els usuaris o tots els ciutadans. Dit d'una altra manera: com s'han de pagar, a través dels impostos o través de les tarifes.

Lògicament aquesta reflexió no solament s'ha de produir avui en aquesta jornada, on probablement hi hauria un grau de consens bastant elevat en aquesta matèria, sinó que s'ha de produir en el conjunt de la societat, sobre bases sòlides i objectives. Es pot afirmar, en canvi, que, si volem un país de qualitat, modern i competitiu, no podem arriscar-nos a deixar de banda la participació de la iniciativa privada en la construcció i la gestió de les autopistes i hem de ser conseqüents amb aquesta idea.

La segona qüestió que volia destacar de les reflexions inicials que feia el conseller Macias és que les infraestructures són un pilar de la competitivitat i de la creació de riquesa i que Catalunya, en aquest sentit, està avui en unes certes condicions d'inferioritat.

Només una dada per a il·lustrar-ho. Si consideréssim que la dotació de capital públic en el conjunt d'Espanya és de 100, avui Catalunya ocuparia un 81,7%, és a dir, es trobaria un 18,3% per sota

de la mitjana espanyola. Certament hi ha altres comunitats de l'Estat que estan en una situació similar a la nostra, però n'hi ha moltes altres que estan millor. I algunes d'aquestes que estan millor contribueixen molt menys a l'activitat econòmica general i a la creació de riquesa.

Per tant, si després de tots aquests anys encara existeix aquesta situació, un 81,7% sobre una mitjana de 100 quant a la dotació de capital públic, vol dir que certament encara queda camí per recórrer de cara al futur, tot i l'esforç que s'ha fet des del Govern de la Generalitat per intentar equilibrar aquesta situació.

Hi ha un altre exemple que es comenta sovint, al Parlament de Catalunya i en els mitjans de comunicació, que és l'endeutament de la Generalitat. Es diu que la Generalitat està massa endeutada. Però l'endeutament acumulat de la Generalitat són les infraestructures noves que hi ha a Catalunya. Després es pot criticar si aquestes infraestructures feien falta o no, però si s'havien de fer, i no hi havia cap més manera de fer-ho, s'havien de fer a través de l'endeutament.

L'endeutament de la Generalitat, lògicament a llarg termini, equival, en una bona part, a la construcció d'infraestructures i equipsaments i demostra fins a quin punt l'esforç de la Generalitat de Catalunya s'ha hagut de fer en condicions econòmiques i financeres difícils, però que, malgrat aquestes circumstàncies, s'ha portat a terme perquè sempre s'ha considerat que les infraestructures són un pilar de la competitivitat i de la creació de riquesa.

La tercera qüestió que els volia esmentar, abans el conseller Macias s'hi ha referit, és que la Generalitat ja fa temps que ha convertit el tema de les infraestructures, lògicament per a Catalunya però en definitiva per al conjunt d'Espanya, en el centre de la seva acció política a Madrid.

Això és el que hem estat fent, bàsicament, durant aquests darrers tres anys. Abans, el conseller Macias ha donat unes dades que em sembla que són prou evidents, no pas per a assumir un discurs victimista sinó per a explicar d'una manera objectiva la realitat. Quan un país com Catalunya, que representa el 20% de la riquesa de l'Estat, es veu sistemàticament arraconat quant a la inversió pública de l'Estat, aquest fet provoca unes conseqüències.

Artur Mas

Artur Mas

Cal fer-hi esment, perquè a través d'aquestes conseqüències negatives ens juguem una bona part del futur econòmic del nostre país. I, per tant, quan es fa referència a la història, és simplement per fer notar fins a quin punt aquesta política sistemàtica que s'ha fet en el cas de Catalunya, des dels diferents governs centrals, ha estat una política que a nosaltres ens ha comportat problemes greus. Problemes greus que s'han resolt, en una bona part, per la capacitat d'iniciativa que ha tingut el país i també per l'esforç que han fet les administracions catalanes de tot signe, no tan sols la Generalitat, sinó també els ajuntaments, per exemple.

Aquesta situació s'ha de corregir de cara al futur i entenem que aquest nou present, que deia el conseller Macias, d'inversió mitjana de l'Estat a Catalunya durant tants i tants anys, és una mitjana que certament ens posa en condicions difícils i que, a més a més, no s'adiu amb la capacitat de creació de riquesa que té el conjunt de Catalunya.

En aquest sentit, podríem dir que aquesta actuació ha estat vergonyosa i escandalosa. Però ha estat la que ha estat, i ara nosaltres el que hem de fer no és tant mirar cap enrere sinó mirar cap endavant. Precisament per aquest motiu hem convertit el tema de les infraestructures en el centre de la nostra activitat política a Madrid durant els darrers temps, amb uns fruits substancials.

Avui podem afirmar, ho he dit en algunes ocasions en aquestes darreres setmanes, i el president Pujol s'hi ha referit també en unes altres ocasions, que totes les grans infraestructures que nosaltres consideràvem que eren absolutament prioritàries a Catalunya per als propers anys, sense excepció, avui estan ben enfocades.

Hi ha hagut, en aquest sentit, una bona col·laboració amb el Govern central que està donant els seus fruits, tot i que ha tingut també algunes conseqüències negatives, sobretot d'imatge.

Certament, en el conjunt d'Espanya s'ha produït la imatge que Catalunya no abandonava una suposada voracitat, i això ens ha perjudicat, tot i que no hi havia cap més remei que posar aquest tema sobre la taula si volíem que realment avancés. I, a més a més, posar-hi amb força.

Tot això ens permet afirmar que avui, actuacions tan importants com l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, el tren d'alta velocitat, les ampliacions del port de Barcelona i Tarragona, els desviaments del Francolí i del Llobregat i la depuradora del Baix Llobregat, estan clarament en la recta de sortida per a poder-les realitzar en els propers mesos i en els propers anys.

L'altre dia vaig participar en una jornada de l'Associació de Promotors i Constructores de Barcelona i els vaig explicar que, fa tres o quatre anys, quan era conseller d'Obres Públiques, anava a la Cambra de Contractistes i em reunia amb els contractistes del país i, en aquell moment, els deia que difícilment podíem confiar gaire en l'obra civil per tenir uns bons exercicis i els convidava a aprofundir en el sector de l'edificació, el qual podia oferir una sortida per moltes empreses constructores.

Efectivament, l'activitat de l'habitatge, de l'edificació, en general, ha estat el motor de la construcció durant aquests darrers temps. En canvi, actualment, ja podem fer un discurs substancialment diferent, i podem afirmar que, si no s'espantia res en el conjunt d'Espanya, l'obra civil tornarà a agafar el relleu, tornarà a ser el motor de la construcció en els propers tres o quatre anys; i això serà especialment cert a Catalunya gràcies a la feina que s'ha fet durant aquests darrers tres anys, de desbloquejar tota una sèrie de grans infraestructures que avui no tenen marxa enrere i que donaran una activitat intensa a l'activitat constructora del conjunt de Catalunya en els propers anys.

La quarta qüestió que volia comentar, per anar acabant, és que, des de fa uns quants mesos, hem plantejat com a principal objectiu polític per a la propera legislatura el pacte fiscal per a Catalunya, o el tracte just des d'un punt de vista financer per als catalans. I simplement volia fer-hi una referència perquè una de les seves finalitats, no l'única, és establir un flux suficient de recursos públics per a infraestructures. Dit d'una altra manera, és allò que exposava el conseller Macias: estem pràcticament arribant, d'acord amb el pressupost de l'Estat, al 15% de la inversió de l'Estat a Catalunya. És a dir, estem arribant al lloc mínim que hauria estat just des de fa molt de temps, i l'hem d'establir de cara al futur.

El Govern també considera imprescindible que, cada cop més, les prioritats d'inversió a Catalunya es decideixin des de les insti-

Artur Mas

tucions catalanes, des del Parlament de Catalunya i des del Govern de la Generalitat. Per tant, la nostra inspiració, que considero legítima, és anar substituint el Govern central en l'execució de totes les infraestructures a Catalunya: de les que són avui competència de la Generalitat i de les que encara no ho són.

En resum, un dels objectius fonamentals d'aquest pacte fiscal és que aquest flux d'entre el 15 i el 20 % de la inversió pública espanyola es pugui estabilitzar a Catalunya d'una manera permanent i que no haguem de tornar mai més a períodes de sequera tan forta com hem tingut durant aquests darrers 15 o 20 anys. I que no ens haguem de tornar a barallar mai més amb la intensitat que ho hem hagut de fer, perjudicant fins i tot la bona imatge de Catalunya en el conjunt d'Espanya, per a assolir, en definitiva, una situació més que justa i més que raonable.

L'últim punt que volia comentar, tornant a la qüestió principal dels peatges, que de fet és l'objecte de la jornada d'avui, és que, durant molts anys, l'únic que s'ha fet en matèria de peatges és incrementar-los sistemàticament, això sí, d'acord amb uns contractes i unes lleis i, per tant, de manera correcta des d'un punt de vista legal i de l'estat de dret.

En aquests darrers tres anys això ha canviat, i el Govern de la Generalitat, lògicament, hi ha tingut un paper primordial i molt determinant. Ara fa tres anys, quan ens vam presentar a les diferents convocatòries electorals, vam afirmar: "Nosaltres volem anar a una política de reducció i de moderació de peatges a Catalunya", i, com abans recordava el conseller Macias, bàsicament, és un compromís que s'ha complert. Segurament no amb plena satisfacció de tothom, però, probablement, avui no hi hauria el clima que hi ha entorn dels peatges si no haguéssim impulsat les mesures que vam impulsar i no ens haguéssim fixat com a objectiu aconseguir realment la reducció i moderació de peatges.

Perquè durant molts anys el que es va fer va ser exactament el contrari i, realment, el que no es podia fer era sostenir la situació anterior. Dic això amb la premissa inicial que no es pot menystenir no solament l'important paper que ha fet la iniciativa privada en el passat, sinó el que li tocarà fer en el futur. Per tant, dic això en el punt d'equilibri suficient per a entendre que les dues coses són perfectament compatibles. Es pot fer una política de moderació de peat-

ges com la que s'ha fet a Catalunya aquests darrers temps, i també en el conjunt d'Espanya, impulsada certament des d'aquí, i es podrà seguir fent en el futur sense posar en perill aquesta col·laboració necessària amb la iniciativa privada en el finançament i la gestió de les infraestructures.

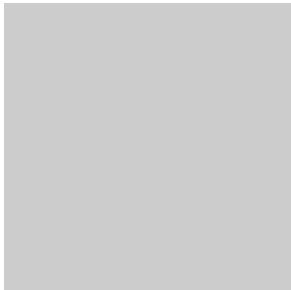
Simplement, voldria acabar aquesta intervenció, a part de fer-ho agraint la seva participació, dient que, de la mateixa manera que fa tres o quatre anys vam impulsar aquesta política de moderació de peatges a Catalunya, que ha tingut conseqüències positives també per a altres territoris espanyols, continuarem fent aquesta política en el futur. Ens hem marcat com a propòsit durant aquest any 99, o en tot cas a principi del 2000, que hi hagi una nova reducció de peatges a Catalunya.

És un compromís que tenim amb nosaltres mateixos perquè creiem en aquesta política, però un compromís que, certament, s'ha d'equilibrar d'una manera justa i coherent, mantenint un alt grau de col·laboració amb la iniciativa privada, perquè els reptes que tenim per endavant des d'un punt de vista econòmic, de competitivitat i de qualitat de país, exigeixen que aquesta col·laboració amb la iniciativa privada es mantingui fluida i positiva. Si això no ho conservem, posaríem en perill una bona part de les infraestructures que s'han de fer encara.

Per tant, crec també, com deia el conseller Macias, que es pot trobar aquest punt d'equilibri que fins ara hem tingut entre una política de moderació de peatges i d'eliminació d'alguns greuges territorials, amb el manteniment de la col·laboració amb la iniciativa privada per anar realitzant aquelles infraestructures que, entre tots ple-gats, considerem que són fonamentals de cara al futur.

Res més per part meua, moltes gràcies, i els desitjo, en tot cas, que aquesta Jornada sigui profitosa i sigui eficaç.

Artur Mas



Taula .1

“La visió dels especialistes”

Introducció del senyor Enric Tintoré, coordinador d'Economia de La Vanguardia

He d'agrair als organitzadors l'oportunitat d'estar entre vostès i d'aprendre una mica d'aquest món tan complex que és el de les autopistes. Volia, a més, i ho dic amb tota sinceritat, felicitar els organitzadors per l'oportunitat que ens donen de poder analitzar a fons una realitat, que moltes vegades es despatxa amb un parell de titulars de diaris. A aquesta anàlisi, hi contribuirà l'ampli ventall d'opinions que tindrem al llarg del dia, atesa la ben estructurada divisió de temes i la qualitat dels successius ponents. Jo diria que, a l'hora de les conclusions, tindrem una visió de 360° de la problemàtica, cosa que no és senzill d'aconseguir de manera normal.

Personalment, per a mi té un interès molt especial. Recordo que ja al començament dels anys 60, quan tot just es començaven a fer els concursos per a la construcció d'algunes autopistes, el meu mestre al capdavant del servei d'estudis de la Banca Mas Sardà, el professor Josep Jané Solar, que intervenia activament en l'elaboració dels estudis previs als concursos públics, ja ens explicava els canvis espectaculars que hi hauria al país amb les autopistes. Eren unes infraestructures molt noves, que es coneixien a fora, però aquí no ens en fèiem la idea. El mapa de quilòmetres no canviarà, deia, però sí que canviarà el mapa real subjectiu de les distàncies mesurades en temps, que és el que realment ens importa.

Han passat gairebé 25 anys i encara recordo moltes vegades aquelles llargues xerrades que fèiem. És ben cert que les autopistes han canviat moltes coses: han acostat persones, pobles i ciutats; han millorat de manera decisiva la competitivitat de moltes empreses; han dibuixat realment un nou mapa d'assentaments industrials; i el que és més important, han donat lloc al naixement d'una nova cultura de la qual tots nosaltres estem, d'una manera o d'una altra, ben imbuïts. Vet aquí una explicació del perquè del debat que hi ha a l'entorn de les autopistes en aquests últims temps. Obviament, més enllà d'aquest plantejament estrictament personal, hi ha una realitat molt complexa que començarem a desglossar tot seguit.

Enric Tintoré

Intervenció del senyor Rafael Izquierdo

Quisiera que mis primeras palabras sean de agradecimiento para la Consejería, para los organizadores, por haberme invitado a participar en esta sesión que creo que es muy interesante, y en concreto, para el profesor Juan Corona.

Es para mi un motivo de satisfacción participar en esta jornada, que se realiza en un momento muy pertinente, como las primeras jornadas que se organizaron en los años 96 y 97, previas y posteriores a la aprobación de la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del 97, en las que estuvimos estudiando todos los nuevos sistemas de financiación de infraestructuras, y que sirvieron de base para poner en marcha un nuevo proceso en el cual la iniciativa privada empezaba a tener un protagonismo grande, y en el cual, asimismo, se vislumbraba un nuevo papel del Estado mucho menos intervencionista y más descentralizado en lo que a infraestructuras se refiere.

Ahora, al cabo de tres años, es interesante poder reflexionar sobre el pasado, los errores, los fracasos y los éxitos, lejos de debates ideológicos, ya que, naturalmente, en estos periodos las ideologías inciden mucho en la toma de posiciones. Asimismo puede ser un buen momento para consolidar el proceso que se inició entonces.

Entre los temas propuestos, me referiré a los grandes problemas o retos que realmente tiene planteados la sociedad en estos momentos en el ámbito las infraestructuras, más concretamente de las carreteras, con relación a la política actual de financiación en España y a las perspectivas de futuro.

El déficit de infraestructuras

El primer tema a tratar es el déficit actual de infraestructuras. Si analizamos las inversiones en carreteras y en ferrocarril realizadas en los años de referencia de 1984 y 1990, observamos que ha habido un esfuerzo inversor realmente importante, enmarcado en el Plan de carreteras, al pasar de un índice de inversión del orden del 0,6% del PIB hasta el 1,2%, si bien en la actualidad este índice es menor y nos situamos en torno al 0,8 o 0,9% del PIB. Lo comento para

descubrir el significado que tiene, si realmente estamos invirtiendo bastante o no.

En cuanto a los países de la Unión Europea más próximos a nosotros, observamos que, mientras en aquel periodo estaban invirtiendo en torno al 1,5% del PIB en carreteras y, se mantenía la tendencia, nosotros sólo destinábamos el 0,3% del PIB.

Es decir que, si en los años 70 ya considerábamos que Francia tenía una buena red de autopistas, en ese momento estaba invirtiendo del orden del 1,2% del PIB en carretera mientras que en España se destinaba del 0,5 o 0,6% del PIB. Esta tendencia aplicada por los otros países, que tenían una red mucho mejor que la nuestra, pone de manifiesto que sufrimos un desfase histórico realmente grande que es necesario recuperar si queremos ponernos a su altura.

La tesis que se desprende de esta situación manifiesta la necesidad de mantener la inversión entre el 1,2 o el 1,5% del PIB para llegar a unos niveles semejantes a los de los otros países.

La configuración del escenario del año 2000 respecto de la política de infraestructuras

Las cifras anteriores serían ciertamente válidas con relación a la situación actual, pero, en el nuevo escenario del año 2000, observamos que la consolidación del mercado interior, la liberalización de los transportes, etc., están provocando un aumento de las relaciones y de los flujos entre países, de tal manera que, en unos 15 años, el tráfico en los grandes ejes viarios europeos prácticamente se duplicará y llegará alrededor del 80 al 100%.

Es decir, que hay que actuar con previsión en las carreteras que actualmente ya están bastante congestionadas, puesto que, si no lo hacemos, posiblemente no puedan absorber esos crecimientos de tráfico, de manera que el propio mercado interior puede ahogarse en su propio éxito. Por consiguiente, en el conjunto nacional, y también en el macro, hay que mantenerse en unos índices de inversión, aproximadamente, del 1,5% del PIB.

El escaso nivel de conservación

La conservación de las infraestructuras, es uno de los temas que preocupa más en todos los niveles. Actualmente se le está dedicando en torno a 150.000 millones al año, que equivale al 2% del PIB, y que supone el 1% del valor patrimonial de las redes viarias existentes. En cambio, los valores que se están recomendando en varios países, y de acuerdo con unos estudios que estamos llevando a cabo, llegarían a unas cifras del 2,5% del valor patrimonial para mantener las carreteras en perfecto estado. Partiendo de estas cifras, haría falta aumentar las dotaciones de conservación, máxime si, como se desprende del proceso histórico, arrastramos un retraso histórico que supone un déficit de unos 400.000 millones de pesetas que deberíamos destinar a la conservación de las carreteras antiguas.

Entonces, el reto sigue siendo la necesidad de una mayor dotación presupuestaria. Hay que tener en cuenta que, en estos momentos, prácticamente del 20 al 30% del presupuesto del capítulo 6, de inversiones en carretera, se dedica a conservación y que, a medida que vayamos construyendo más, llegará un momento en que la conservación superará el porcentaje de la inversión nueva.

Hacen falta grandes inversiones, pero las inversiones de este tipo, si nos referimos a la participación de la iniciativa privada, suponen unos costes y unos riesgos muy grandes. Por lo tanto, es necesario un nuevo enfoque para abordar todos estos problemas.

La heterogeneidad de la red viaria

Otro de los temas, de los grandes problemas, es la gran heterogeneidad que presenta la red viaria española. Nos encontramos, por el proceso histórico que hemos tenido, con autovías de primera, segunda y tercera generación, autopistas libres de peaje, autopistas de peaje, carreteras convencionales, peajes por un lado, no peajes por otro. En resumidas cuentas, existe un desequilibrio y agravios comparativos entre redes y regiones, y éste es un tema urgente para que lo aborde globalmente el Estado, para conseguir un modelo armonizado de redes.

El rechazo social al peaje

Efectivamente, existe un rechazo social a los peajes. En los años 70 se había empezado a crear una cultura de peaje, que se perdió durante el gobierno anterior al actual y, en la actualidad, aquí en Catalunya como en Extremadura, nadie quiere saber nada de peajes.

Entraríamos así en el tema de la fiscalización, un tema para debatir durante mucho tiempo, mientras en la Unión Europea se está planteando la posibilidad de introducir también la tarificación por el uso de infraestructuras. Es una cuestión bastante compleja, pero que indudablemente ya es un hecho. Por ejemplo, en Gran Bretaña y en Alemania, que siempre se habían opuesto a los sistemas de concesiones, las últimas leyes de financiación admiten el peaje normal y corriente, es decir, el peaje duro.

La falta de seguridad

En el ámbito de la seguridad, vamos mejorando, indudablemente, aunque sigue siendo un elemento importante. En la Unión Europea se produce al año, oficialmente, un millón seiscientos mil, casi un millón setecientos mil heridos, aparte de los muertos, que son entre cuarenta mil y cincuenta mil. Son cifras para asustar, y por ello el tratado de Maastricht incorpora como objetivo común de transporte, la seguridad, lo cual también supone un aumento de costes.

El respeto al medio ambiente

Los impactos sobre el medio ambiente están creando un sinnúmero de problemas. En Madrid, por ejemplo, se ha declarado la mitad de la comunidad de Madrid como ZEPA (zona especial de protección de aves). Por este motivo las 5 autopistas y la M-50, con los proyectos hechos de peaje y nuevas vías de acceso, están paradas en estos momentos sin poderse justificar por motivos socioeconómicos. Suponiendo que esto se pueda solucionar, el incremento de coste es enorme, y en estos momentos, como mínimo, el 20 o el 30% del presupuesto es precisamente por los impactos ambientales.

Rafael Izquierdo

El intervencionismo estatal

Otro gran tema es el excesivo intervencionismo estatal. Aunque el Estado ya empieza a abrirse hacia la iniciativa privada, sin embargo le cuesta y sigue con muchas reticencias ante el sector privado. Es un debate análogo al que hubo en su momento entre las empresas de transporte municipales y privadas. El papel de la Administración se está modificando para convergir, finalmente, en las asociaciones público-privadas, donde es un agente más que debe participar en un negocio que es de interés para toda la colectividad. Tal como se produce en Gran Bretaña, hay que pasar del Estado constructor al Estado prestador de servicios, introduciendo una modificación en la ley de concesiones que recoja este nuevo papel de la Administración.

La crisis del modelo presupuestario

La crisis del modelo presupuestario, es el último de los problemas. Todos conocemos los problemas financieros del sector público, la dificultad de movilizar nuevos recursos públicos, y, no digamos, si hay que introducir un nuevo impuesto. Existe además el problema de la desafectación impositiva, por la cual no se pueden asignar impuestos específicos para financiar actividades concretas, y también los condicionamientos de convergencia de impuestos por la UE, no los de ahora sino del Plan de estabilidad, que nos obligan a seguir manteniendo los esfuerzos que hemos hecho hasta ahora.

En resumidas cuentas, hay una reducción de las oscilaciones presupuestarias para inversiones. El dilema que tenemos es que partimos de una situación en que necesitamos más y mejores carreteras para atender a todos esos crecimientos y a su conservación, lo cual supone unos elevados costes de construcción y conservación frente a unos escasos recursos públicos.

Hacen falta, pues, nuevos recursos y la única solución es contar con la participación privada. El problema radica en cómo atraer a la iniciativa privada en unas inversiones nuevas que difícilmente pueden producir rentabilidad, además de los elevados riesgos y costes financieros que implican y la rigidez administrativa que, aunque está cambiando, realmente sigue siendo muy rígida en todos sus pasos

y su comportamiento, y no hay un marco jurídico suficiente y adaptado a las circunstancias actuales.

Será necesario estudiar nuevos sistemas de financiación. En primer lugar, existen los sistemas de financiación privada pura, de concesiones, de los que casi no hay ninguno, en los cuales el propio proyecto responde totalmente con sus ingresos, y que es realmente el único que no incide en los presupuestos de las administraciones públicas. Porque todos los otros, como el peaje alemán, se describen como extrapresupuestario, pero quien paga es el contribuyente, aunque sea a lo largo del tiempo.

El sistema de concesiones plantea el problema que son muy pocos los proyectos que realmente pueden autofinanciarse con unas tarifas adecuadas y ser rentables financieramente.

Ante este dilema surgieron los sistemas de financiación no extrapresupuestaria, sino con cargo a los presupuestos, a corto, a medio o a largo plazo. El primero consistiría en la creación de un fondo a base de afectar a un impuesto, destinando, por ejemplo, un porcentaje de la gasolina, como se hace en algunos otros países, precisamente para las infraestructuras.

El segundo modelo recoge el aplazamiento y fraccionamiento de pagos, pero de pagos hechos por el sector público, que inicialmente se apoyan en la iniciativa privada para poner en marcha el proceso, pero que luego sigue pagando el contribuyente y no el usuario.

El tercero, consistiría en una financiación de tipo mixto, que es a lo que responde el título de mi ponencia, la financiación público-privada. Es el modelo que se está defendiendo en estos momentos en toda la Unión Europea, y en el cual se intenta que todos los agentes implicados se relacionen como socios, compatibilizando la rentabilidad socioeconómica con la financiera. En este caso, el sector público deberá atraer al sector privado con un nivel de rentabilidad controlable y con unas aportaciones, por parte del sector sin carácter de subvención ya que el estado es un agente más.

Y no es que el Estado consiga con ese proyecto solamente una rentabilidad socioeconómica, un efecto multiplicador, sino que también obtiene una rentabilidad financiera importante. De acuerdo con

Rafael Izquierdo

mi tesis, el Estado recupera la inversión a través del IVA correspondiente, a veces hasta el 100% a lo largo de la vida del proyecto, aunque normalmente recupere en pocos años entre el 30 y el 40%. Una cantidad, que sí que se podría utilizar luego quizás para crear un fondo para volverlo a reinvertir en infraestructuras.

Como conclusión, hay que destacar que en España se ha avanzado bastante desde el año 86. Sabemos que se rechazó el modelo de peajes sombra, apostando por el sistema de concesiones, con los problemas que luego está habiendo de tipo medioambiental, se creó el JIF, en el caso de los entes públicos tipo GISA, etc., y en el ámbito ferroviario también.

Se han conseguido bastantes cosas y el planteamiento de futuro debería permitir consolidar ese proceso iniciado hace tres años, que es un cambio de mentalidad importante, tanto por parte del Estado, como por parte de los agentes que intervienen. Pero han sido unas medidas a corto plazo, y hace falta consolidar esta política y adaptarla a las exigencias nuevas del año 2000 y a toda la cuestión europea.

En definitiva, hay que instaurar definitivamente una política a largo plazo, que quizás haga falta consensuar con todos los agentes implicados, y que se resume en los siguientes puntos:

Impulsar el cambio que está asumiendo el Estado, pasando de ser un comprador de activos a un comprador de servicios, con mayor rentabilidad a través de las agencias. El papel del Estado debe ir descentralizándose y cambiando.

Potenciar e institucionalizar las APP (las asociaciones público-privadas), con criterios claros de asignación, de riesgos, de beneficios, etc., que permita en cada caso saber cual es la aportación que debe hacer el Estado.

Definir una política de gestión integral de las diferentes redes viarias solucionando la actual falta de homogeneidad.

Apuntar nuevos modelos de gestión y asegurar la financiación de la conservación, porque todo lo que se

ha hecho durante estos tres años es creación de nueva inversión.

Y, por último, modificar todo el marco jurídico y actualizarlo a las circunstancias actuales.

Rafael Izquierdo

Intervenció del senyor Emiliano López-Atxurra

El tema objeto de la Jornada es una cuestión compleja porque en su análisis influyen muchos factores más allá de los propios económicos y financieros. Las perspectivas políticas y sociológicas, las inercias jurídico-administrativas e incluso cuestiones de psicología social influyen más de lo que nos podamos imaginar en una solución razonable para los intereses generales en esta materia. El sistema político democrático de nuestra Unión Europea obliga a contemplar múltiples variables, no todas en clave técnico-jurídica y económico-financiera por parte de los decisores públicos.

En la historia reciente vemos como las necesidades crecientes en materia de infraestructuras siempre han chocado con las limitaciones de los recursos públicos y, en consecuencia, contemplamos a un sector público que está presionado por reducir el importante factor diferencial negativo en esta materia con respecto a sus actuales socios comunitarios y no ve otra fórmula que su endeudamiento directo e indirecto. En el actual escenario no es posible seguir utilizando las fórmulas clásicas de intervención y financiación pública. Estamos ante un nuevo reto que exige redefinir las herramientas de intervención del operador público con fórmulas innovadoras con las cuales, desde la ineludible defensa del interés general, se logre el equilibrio presupuestario, no ahogando las necesidades de inversión en infraestructuras, con nuevas fórmulas de financiación.

Además, esta necesidad de redefinir el papel del sector público ha tenido ante sí el impacto del nuevo escenario que se abre tras el Tratado de Maastricht al escribir éste un guión en el que la disciplina presupuestaria, al objeto del cumplimiento de los criterios de convergencia, ha influido de manera contundente en las políticas públicas. Las infraestructuras viarias no han sido ajenas a este guión y, en estos últimos años, hemos venido presenciando un esfuerzo de reflexión sobre la manera de introducir a los inversores privados en la financiación de las infraestructuras de transporte y, paralelamente, un tímido intento de búsqueda de nuevas fórmulas de gestión de dichas infraestructuras.

Esta reflexión inicial, que sólo la apunto, más allá de las razones de eficacia en la gestión de las políticas públicas, viene motivada también por las limitaciones que subsisten a la hora de disponer de

recursos públicos para abordar proyectos de infraestructura, ineludibles para nuestra competitividad. La entrada de España en la zona euro otorga más vigencia que nunca a esta reflexión, porque no en vano nos hemos introducido en la senda del pacto de estabilidad y nos encontramos frente a un escenario marcado por la Agenda 2000 y el proceso de ampliación de la UE.

Pero, para transformar la reflexión en acción son ineludibles algunos cambios de mentalidad porque tradicionalmente los proyectos infraestructurales han corrido a cargo casi exclusivamente del sector público y la política de tarifas muy raramente entra en las agendas de los decisores públicos por su coste político. Sin embargo, el nuevo escenario que tiene ante sí el sector público le exige a éste la búsqueda de nuevas fórmulas de financiación y gestión de las infraestructuras de alta capacidad viaria e insertas en el tejido viario de la Red Transeuropea.

Para poder llegar a cualquier tipo de propuesta sobre las fórmulas posibles en la materia objeto de la presente Jornada es conveniente conocer sucintamente la posición de la Comisión en materia de financiación y con respecto a su ambicioso programa de infraestructuras, diseñado para facilitar la integración europea, su cohesión socio-económica y su competitividad.

La Comisión de 15 de junio de 1994 presentó una comunicación en la que desarrolla su propuesta en materia de financiación de las redes transeuropeas y en ésta, más concretamente en su apartado 3, al exponer las fuentes financieras existentes, afirma: "... habida cuenta de las restricciones de los presupuestos públicos, que limitan el alcance de la financiación directa de inversiones por parte del sector público... se requerirá diferentes formas de asociación entre los sectores privados y público ..." Añadiendo, además, "... que de conformidad con la importancia concedida por el Consejo Europeo de Bruselas, el Grupo Christophersen ha considerado que los proyectos prioritarios en materia de transporte (donde se incluyen las infraestructuras viarias) deberán permitir la participación privada en sentido amplio". No conforme con ello, la Comisión explica el porqué de su posición en términos de filosofía de acción al afirmar que la participación privada "aparte de aliviar las cargas sobre los presupuestos públicos ... introduce mecanismos competitivos, mejorando así la efectividad de costes en la planificación, construcción y explotación de los proyectos".

E. López-Atxurra

E. López-Atxurra

Esta posición se refuerza con el Informe del Grupo de Alto Nivel sobre la financiación de proyectos de la red de transporte (DGVII/321/97) en el que explícitamente se apuesta por las asociaciones público-privadas.

Si esto no fuera suficiente, la Comisión da otra vuelta de tuerca y, por ejemplo, al elaborar el Libro Blanco trata sobre "Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE" de 22 de julio de 1997 (COM (1998) 466 final) y en una de sus conclusiones se apuesta por las APP por la "dificultad cada vez mayor de obtener ayudas económicas públicas a la inversión en infraestructura de transporte" e introduce dos conceptos clave como el de la tarificación y el nivel aceptable de rentabilidad, al exponer que las dificultades financieras han despertado "un interés mayor por la tarificación" y condiciona "la participación del sector privado... a la perspectiva de un nivel aceptable de rentabilidad y de un volumen apropiado de ingresos, en función de un nivel aceptable de incertidumbre".

Pocas dudas caben pues sobre la apuesta de la Comisión para introducir al sector privado en la financiación y gestión de las infraestructuras viarias en el caso que nos ocupa. Pero esta posición tiene ante sí un fantasma y este no es otro que el interrogante sobre la determinación del sector público para hacer operativa la entrada del sector privado. Esta determinación, amén de las limitaciones internas propias de la inercia de un modelo conservador en la gestión e influenciado por una concepción de las políticas públicas heredera directa del intervencionismo del modelo administrativo francés, está sujeta a las exigencias de los inversores privados y mediatizada por los costes políticos de la decisión pública.

Situar en sus justos términos los costes políticos es tarea prioritaria. Es difícil afrontar el reto del nuevo escenario post-Maastricht sin la determinación, insisto, necesaria por parte del sector público, de que es necesario atraer al sector privado, organizar eficazmente el reparto de riesgos entre el sector público y el sector privado y, en consecuencia, modernizar el marco jurídico y administrativo actual.

Sin embargo, como diría mi abuelo materno: deseos, deseos son y la comida es tarea de todos los días, y por ello es pertinente trabajar para desbrozar un nuevo camino que contemple y se adapte al nuevo escenario, del mismo modo que las generaciones inmediata-

mente anteriores a la nuestra fueron capaces, mediante la iniciativa privada, de afrontar con riesgo la construcción y explotación de autopistas como la Bilbao-Behobia en el País Vasco. Resulta paradójico que antes, en un contexto no liberalizado, fueran capaces de construir, con riesgo, futuros (¿qué sería del País Vasco sin la A-8?) y ahora se manifiesten tantos prejuicios a la hora de valorar positivamente las autopistas y de paso cerrar a efectos prácticos la entrada del capital privado.

Porque la construcción y explotación de autopistas en términos generales ha sido la manera de hacer intervenir al sector privado en el desarrollo de la política de infraestructuras, y los peajes un medio de recuperar los costes producidos por la construcción y uso de la infraestructura. Y la Comisión (véase por ejemplo la respuesta del comisario N. Kinnock a una pregunta realizada en el Parlamento Europeo el 18 de noviembre de 1996) no tiene previsto suprimir los peajes porque estos no son un instrumento fiscal sino el mecanismo más justo y adecuado de recuperar los costes al hacerlo recaer en el usuario cuando utiliza la infraestructura y no en el contribuyente en general.

Esta posición de la Comisión es un objetivo, no sólo a la luz de sus documentos en materia de tarifas equitativas, en materia de infraestructuras de transporte y tarifas justas por el uso de infraestructuras, sino como consecuencia de lo manifestado en diversos consejos europeos (Bruselas, Corfú, Essen principalmente) donde se puso de relieve la necesidad de recurrir en mayor medida a la financiación privada para la realización de proyectos de infraestructuras y, por ende, a la fijación de precios ajustados a los costes y que, en consecuencia, permitan a los inversores privados obtener el rendimiento que persiguen.

Llegados a este punto quisiera traer a colación el Libro Blanco elaborado por la Comisión sobre "Tarifas justas por el uso de infraestructuras", anteriormente enunciado, porque es suficientemente explícito su contenido sobre la consideración de los peajes como un instrumento útil para facilitar la entrada de inversores privados y hacer viable el desarrollo/ejecución de la política de infraestructuras viarias y todo ello en el contexto de un problema complejo como es el de la estrategia para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE.

E. López-Atxurra

Abordar en términos de modernidad la construcción y gestión de infraestructuras viarias como las autopistas sin contemplar peajes es, a mi entender, un brindis al sol. Y contemplar una infraestructura viaria sin autopistas, en territorios de paso como Catalunya y el País Vasco en los flujos continente/península y fuertemente urbanizados, es cuando menos una temeridad para las arcas públicas y para el interés general. Soy consciente, porque he sido testigo y actor en diferentes momentos, de las dificultades que entraña para el decisor público un debate duro sobre la liberalización total de peajes, que en el caso del País Vasco está orientado, y el hecho de transformarlo en un debate positivo para los intereses generales. La cultura del peaje es importante para los nuevos tiempos y no es recomendable adoptar decisiones bajo presión y en dirección contraria a la filosofía y a los objetivos de las instituciones comunitarias despilfarrando un importante capital como es el de la conciencia ciudadana del valor del uso de las infraestructuras. Sería una imprudencia que algo tan vital como esta cultura ciudadana de que las cosas cuestan se tienda a dilapidar ahora que la Comisión propone diversos instrumentos para la tarificación tales como:

La adaptación de la legislación comunitaria sobre las tarifas de uso vial para imputar los costes de infraestructura.

Fijación de tarifas o impuestos para los camiones en función de la distancia recorrida, ejes, ... calculada por medios electrónicos y considerando los costes del desgaste de las infraestructuras.

Establecimiento de peajes para las regiones y aglomeraciones urbanas especialmente afectadas por el transporte.

De otro lado, es también necesario valorar que una gestión moderna y competitiva de las infraestructuras de transporte exige contemplar las autopistas dentro de un sistema complejo y excelentemente analizado, tanto en el Libro Blanco mencionado como en el Libro Verde "Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internalización de los costes externo del transporte en la UE" (COM(95)691 final) y la última comunicación de la Comisión sobre Política Común de Transporte. Todo este acervo comunitario nos obliga a contemplar los peajes como una pieza del sistema de financiación de las mismas.

Dejando sentada esta posición doy otro paso más. Nos encontramos ante la siguiente cuestión. El agravio comparativo derivado de los peajes duros de estos últimos años ha generado un movimiento antipeaje en el que la "brocha gorda" es protagonista del mismo. Frente a esta posición hay que perfilar el debate desde la complejidad del tema y, por tanto, utilizando la pincelada fina. En este sentido la posición en el actual escenario del operador público y del operador privado, es diferente a aquel que hizo posible en el escenario de los 70 la construcción y explotación de las autopistas en España y que se reducía principalmente a Catalunya y el País Vasco. Por ello las fórmulas en el actual escenario deben sintonizar con los objetivos perfilados por la Unión Europea y estos dependen de la Asociación Público/Privada y la recuperación de los costes. Por tanto el problema no es peaje sí o no, sino que estamos en presencia de otros interrogantes. ¿Qué tipo de peaje se aplica? Es factible el peaje blando? Cómo se valora económicamente el coste de las decisiones públicas? Qué posición adopta el sector público en la gestión de las infraestructuras viarias presentes y futuras? Muchos interrogantes se agolpan y las respuestas pueden ser varias y variadas unas de otras. Sería temerario por mi parte pretender dar respuesta a ellas ahora ni siquiera enunciarlas. Me limitaré de manera telegráfica a sentar una serie de posiciones previas para el debate.

Mi apuesta por el "partenariado" público/privado. Este requiere necesariamente un contrato donde la negociación y claridad de objetivos son términos claves. El sector privado tiene clara su exigencia de unos niveles de rentabilidad proporcionales a los riesgos y este es su objetivo a la hora de negociar su entrada en el proyecto. En el sector público la claridad de la defensa del interés general está difuminada por el riesgo del coste electoral de sus decisiones y las diferentes variables, no sólo económicas directas, que debe contemplar.

La inexistencia de fórmulas mágicas obliga a ambas partes a ser rigurosas en la negociación sobre la base de estudios fiables, validados por las dos partes y reduciendo al máximo las incertidumbres que rodean al Proyecto. Objetivo: lograr un equilibrado Contrato *inter partes*. Este contrato es la pieza esencial del sistema y del que depende el éxito del Proyecto. Véanse las lecciones extraídas del periférico norte de Lyon.

E. López-Atxurra

Las operaciones emprendidas en Europa nos muestran fracasos y éxitos y el rigor debe presidir la operación y por ello debe contar con datos sólidos tales como:

Unas estimaciones de tráfico (clientela) fiables, la sensibilidad a las tarifas. Riesgos de demanda.

Un análisis riguroso de los costes de inversión y explotación y su evolución en el tiempo. Riesgo operativo.

Modalidades de financiación del Proyecto y la sensibilidad de la rentabilidad financiera de la infraestructura a ciertas eventualidades (sobrecostes de construcción, retrasos de la puesta en servicio, tráfico real inferior o superior a lo previsto...). Riesgos de construcción.

Clarificación de los principales interrogantes jurídicos y fiscales del Proyecto en su plasmación y en su maduración como negocio. Riesgos de carácter administrativo.

El medio ambiente político. Riesgos de carácter político.

Pero al rigor debe acompañar también la claridad sobre la participación del sector público en todo el periodo de vida de la infraestructura desde su gestación. Máxime ahora, que estamos viendo que las autopistas se han convertido y se están convirtiendo en soporte físico de canales complejos y de función múltiple. Estamos ante canales energéticos y de comunicaciones y esto es un salto cuantitativo y cualitativo para las redes viarias. El sector público no debe ser ajeno a este nuevo escenario. Ni tampoco al impacto de la interoperabilidad del sistema de infraestructuras de transporte propiciado por la Comisión. La participación del sector público se hace necesaria en la "defensa del interés general" y por ello la necesidad de nuevos instrumentos de gestión de las infraestructuras mediante sociedades mercantiles y donde sobre la base de un Pacto de accionistas internos, el sector público y privado se repartan las responsabilidades de control y gestión de la Sociedad. De manera incidental apunto el principio de subsidiariedad porque este principio, al hilo de las orientaciones comunitarias, facilita estos instrumentos en tanto que la Comisión aboga por una asunción de responsabilidades en estas materias por parte de los ámbitos regionales.

¿Cuáles serían, a modo de apunte de brocha gorda, los principios generales societarios de las APP?

Se trataría de sociedades mercantiles con mayoría de capital privado y control público interno.

Ambos, sector público y privado, participan del mismo objeto social: la financiación, construcción y explotación de la autopista con rentabilidad no sólo social sino también económico-financiera.

La procedencia, en principio mayoritariamente extrapresupuestaria, de los recursos públicos que se aporten a la Sociedad mercantil serían también recuperados al igual que los provenientes de los inversores privados. Desde la perspectiva pública se trataría de evitar la aportación a fondo perdido, bajo la forma de subvención. La rentabilidad social podría dar lugar, más allá de la común diferenciación en las clases de acciones de la Sociedad, a establecer modalidades de aportación, por parte pública se entiende, que tengan una remuneración diferente o diferida en el tiempo respecto a las inversiones privadas.

En el seno de la Sociedad las funciones de los accionistas privados y públicos habrán de ser diferentes y establecidas, como he mencionado anteriormente, mediante pacto expreso y específico entre ellas (Pacto de accionistas) al objeto de regular los contrapesos y controles mutuos.

El socio privado ha de aportar el *know-how* especializado en el diseño, montaje, organización y capacidad de gestión en autopistas. Habida cuenta de su papel, habrán de ofrecer, además, la función de *main contractor*. Objetivo: que ejerza la gestión operativa de la Sociedad.

El socio público ha de ejercer una función de control, articulada internamente en la sociedad sobre la base del Pacto de accionistas enunciado y no sujeto a controles y trámites externos-administrativos. Esta necesidad de nuevas reglas de juego viene dada por la experiencia de cómo el papel de defensa del interés general a través de su papel de *controller* se transformaba en una dependencia de las instancias políticas y administrativas fuera de la sociedad generando inestabilidad e inoperancia en muchos casos a la socie-

E. López-Atxurra

dad. Ésta debe tener capacidad autónoma de decisión y funcionamiento.

Para concluir quisiera señalar que las decisiones en la materia objeto de la presente Jornada no deberían adoptarse en función de la mayor o menor presión pública o política, sino tomando en consideración los intereses generales en su conjunto. Son malos consejeros los nervios porque pueden hacernos tomar decisiones de gran coste futuro. Yo sólo he pretendido apuntar brevemente las capacidades y oportunidades que se abren tras la Unión Europea y el sistema del *partnership* público-privado.

Intervenció del senyor Joan Corona

La creació, manteniment i explotació d'infraestructures és una de les activitats emblemàtiques de tota administració pública, constituint-ne un dels pilars dels estats moderns, i una important justificació del seu desenvolupament.

Referent a això, convé recordar que un dels dèficits estructurals més importants que pateix Catalunya és el relatiu a la seva xarxa viària. En l'actualitat el problema de l'obtenció dels fons necessaris per al finançament d'infraestructures viàries i el seu manteniment és un dels més importants que es plantegen a la Generalitat de Catalunya.

Com a conseqüència de la necessitat de reduir el dèficit pressupostari, cal plantejar-se el manteniment dels processos d'inversió sobre la base de procediments financers diferents dels tradicionals, és a dir, de les consignacions pressupostàries. El tema és de màxima rellevància si considerem en termes relatius el nostre dèficit infraestructural respecte als nostres socis a la UEM, amb totes les implicacions que té en termes de competitivitat, i de l'impacte en l'ocupació i en el sector de la construcció.

Històricament, cal destacar l'important desenvolupament d'autopistes i túnels de peatge a Catalunya, la qual cosa ha generat en aquests últims temps una viva polèmica, centrada fonamentalment en els peatges aplicats.

L'oferta d'infraestructures i el seu finançament

La teoria tradicional de la Hisenda Pública estableix com a objectius fonamentals de l'activitat financera del sector públic, els corresponents a les tres funcions "Musgravianes": Assignació eficient dels recursos, Redistribució de renda i riquesa, i Estabilització i creixement econòmic. Des d'aquest punt de vista, les infraestructures, i més en particular les xarxes d'autopistes, no poden catalogar-se com a béns públics. L'actuació del sector públic en aquest àmbit, s'enquadra amb més precisió en l'objectiu d'estabilització i creixement econòmic, en particular sota la rúbrica d'"Oferta de Capital Social Fix" (*Social Overhead Capital*).

Joan Corona

La funció d'estabilització i creixement econòmic es divideix en dues subfuncions diferents, però clarament relacionades: garantir un nivell acceptable d'estabilitat en les principals variables macroeconòmiques i ajudar a la consecució de taxes de creixement i desenvolupament econòmic que contribueixin a incrementar el benestar social.

Les economies capitalistes han tingut tradicionalment cicles econòmics en els quals als períodes de plena ocupació dels recursos han seguit uns altres períodes en què s'han generalitzat la desocupació i la falta de creixement econòmic. Entre aquests últims, la crisi més recent es va iniciar el 1973 amb la pujada dels preus del petroli que encara avui no ha finalitzat, i fins i tot una major intensitat en els seus efectes negatius va assolir la crisi de 1929, que va ser un dels factors determinants de la Segona Guerra Mundial. En conseqüència, es tracta que els governs intentin impedir l'existència de desocupació i inflació, estabilitzant l'economia, mentre aconseguixen una taxa de creixement econòmic acceptable. L'objectiu és enormement complex, en especial si es considera que, per tractar-se d'economies obertes, les polítiques que poden seguir-se depenen en àmplia mesura de l'actuació d'altres governs, i el nombre de variables fonamentals que convé considerar molt nombrós.

A la visió tradicional de la política d'estabilització, la Hisenda Pública, mitjançant la política fiscal, ha de tendir a compensar els descensos en la demanda agregada produïts per la crisi econòmica, per a mantenir així l'ús dels recursos. En conseqüència, la despesa pública ha de ser superior als ingressos, ja sigui per increment de demanda pública o privada, respectivament, que absorbirà els recursos ociosos.

Aquest enfocament tradicional, que constitueix l'essència del keynesianisme, ha sofert contínues modificacions, ja que l'aparició de nous fenòmens econòmics, com per exemple la convivència d'altres taxes d'atur i inflació, han obligat a reconsiderar el paper de la política fiscal. D'altra banda, les possibles actuacions des del pressupost han d'entendre's com una part del conjunt de mesures econòmiques possibles, sent, per tant, necessària la seva coordinació amb altres polítiques econòmiques com la monetària o la de rendes.

Des del punt de vista del desenvolupament econòmic, el sector públic ha d'intervenir per a ajudar en la consecució dels nivells desitjats. Això implica l'existència de creixement econòmic juntament

amb una sèrie de canvis subjacents als mecanismes institucionals, estructurals i tècnics, és a dir: canvis en les estructures de producció, distribució, consum i assignació de recursos.

Per la seva part, el creixement econòmic en sentit estricte (taxa d'increment del Producte Interior Brut) pot ser incentivat des del sector públic, garantint la taxa d'inversió necessària per a assolir la taxa escollida de creixement al PIB, i garantint una oferta de capital d'utilitat pública o capital fix social que permeti i propiciï el mateix procés d'inversió del sector privat de l'economia. El capital esmentat està integrat fonamentalment per inversions relatives a transports i comunicacions, producció d'energia, infraestructura agrària, infraestructura urbana, capital humà, i protecció del medi ambient.

L'evolució dels sistemes econòmics i del sector públic en èpoques recents ha provocat una crisi generalitzada de la política fiscal, que s'ha plasmat, per damunt de tot, en una pèrdua progressiva de confiança en el sector públic com a instrument d'estabilització econòmica.

En definitiva, pot dir-se que les inversions en capital social fix són una condició prèvia per a permetre el desenvolupament de l'economia productiva, sempre que per determinats motius, no pugui cometre-la el sector privat en solitari. Això ens condueix al vertader origen del problema, que s'emmarca en un debat més ampli: el futur de l'estat del benestar.

En l'actualitat, el sector públic té responsabilitats en els àmbits de construcció i disseny, manteniment i finançament, i explotació de les infraestructures. Les polítiques generalitzades de contenció del dèficit públic han generat, als països industrialitzats, creixents problemes per a finançar les infraestructures amb càrrec als pressupostos públics. Convé recordar que, en escenaris de restricció de la despesa pública, els retalls pressupostaris solen afectar primordialment la inversió pública.

Particularitzant en el cas de Catalunya i Espanya, poden destacar-se tres factors condicionants molt rellevants. En primer lloc, l'existència d'un important dèficit en infraestructures si ho comparem amb els nivells corresponents als restants països membres de la

Unió Europea, la qual cosa redunda en una posició negativa des del punt de vista de la competitivitat de la nostra economia.

En segon lloc, l'evidència empírica hi demostra l'enorme importància que té la realització d'inversions en infraestructures sobre l'economia interna, a través del seu impacte en el sector de la construcció ("locomotora" tradicional del nostre sector secundari) així com a la creació d'ocupació.

Finalment, no podem oblidar que, des de l'entrada en vigor de la tercera fase de la Unió Econòmica i monetària, el control dels nivells de dèficit i deute públic, dins dels marges establerts, resulta prioritari des del punt de vista de la política econòmica.

El debat sobre les infraestructures

Amb caràcter previ al desenvolupament d'aquest apartat, resulta útil posar èmfasi en dos conceptes teòrics que poden tenir una incidència considerable en el problema que abordem. Primer de tot, convé aclarir la diferència existent entre la provisió i la producció pública. Si l'objectiu del sector públic consisteix a garantir l'existència d'una xarxa adequada d'autopistes, el seu paper essencial ha de centrar-se en la provisió, cosa que implica obrir la possibilitat d'una producció privada i, associada a aquesta, la disponibilitat de finançament de caràcter privat.

D'altra banda, tenint en compte les característiques de les inversions que estem analitzant, resulta bastant coherent la introducció, encara que sigui parcial, del principi del benefici, clarament identificable en aquest cas, cosa que significa combinar el finançament general amb el basat en la utilització i gaudi del bé en qüestió.

Resulta difícil resumir en un breu espai els principals arguments que tradicionalment es manegen en el debat sobre les infraestructures, ja que aquest pot enfocar-se des de múltiples prismes: econòmic, social, polític, mediambiental..., que han de tenir-se en compte forçosament per a realitzar una valoració global del problema. En qualsevol cas, és possible sintetitzar alguns elements claus del debat:

a) Atesa l'evolució doctrinal en matèria d'Hisenda Pública que condueix cap a una concepció basada en l'estat del benestar sostenible, pot dir-se que, en el futur, la despesa pública haurà de contenir-se, prioritzant els programes de caràcter social i, en conseqüència, alleugerint els pressupostos en les partides d'inversió pública.

b) De manera similar l'evolució dels pressupostos públics als països de l'OCDE, i més en concret de la UE demostren, en la seva evolució dels últims anys així com en les seves tendències apuntades, que en els pròxims anys serà difícil que les partides d'inversió tinguin un impacte important en els pressupostos.

c) Tenint en compte aquests considerants, sembla més necessari que mai atorgar prioritat als projectes d'infraestructures rendibles, oblidant la tradicional primacia dels interessos polítics en el seu disseny i en la seva execució.

d) Des del punt de vista de la gestió de les infraestructures, es fa del tot imprescindible evitar la rigidesa inherent al sector públic, que estableix restriccions serioses de cara a la consecució de l'objectiu d'eficiència econòmica. Davant la creixent complexitat i dimensió dels dits projectes

e) L'estratègia d'"empresarialització" sembla la més adequada en aquests moments b) El problema del finançament d'infraestructures no existeix com a tal *strictu sensu*, en realitat es converteix en un problema de capitalització, ateses les múltiples possibilitats d'obtenció de recursos propis (flux de caixa) als mercats financers internacionals.

f) Malgrat el que s'ha assenyalat en el punt anterior, sol ser necessària la intervenció del sector públic en determinades fases del finançament del projecte. En aquest sentit, un s'ha d'inclinar per un finançament mixt que prevegi la utilització de recursos generats pels contribuents i també pels beneficiaris, ja que aquest tipus de projectes genera un volum important d'externalitats positives.

g) La intervenció del capital públic pot exercir un paper decisiu en la fase d'iniciació del projecte, fins que per la seva quantia sigui necessària la intervenció del capital privat.

h) La intervenció esmentada presenta alguns inconvenients de partida, ja que en general els projectes d'infraestructures es poden catalogar d'alt risc, i dilatat període de maduració, cosa que dificulta la intervenció d'inversors privats i requereix l'oferiment de contrapartides especialment importants a fi de vincular-los al finançament del projecte.

Alternatives de finançament

Són molt variades les formes jurídiques i econòmiques dissenyades per la doctrina i el sistema comparat per finançar aquest tipus de projectes. No entrarem en aquesta qüestió que serà desenvolupada per uns altres ponents, però sí que farem referència particular a algunes de les fórmules que poden aplicar-se en el cas concret de les autopistes de peatge a Catalunya, amb la finalitat de reduir el cost per als usuaris, d'acord amb les demandes socials expressades últimament.

La primera opció consisteix a buscar alternatives legals per a la reducció directa dels peatges. En aquesta línia es troba la reducció del tipus impositiu d'IVA aplicable a aquests del 16 al 7% (no podem oblidar que, en principi, l'aplicació d'un tipus reduït d'IVA als peatges no és prevista a les directives que regulen l'harmonització fiscal de l'impost, motiu pel qual pot estar subjecte a una modificació en el futur).

La segona opció consisteix a realitzar compensacions entre diversos trams a fi d'equilibrar el peatge per quilòmetre en tota la xarxa. Això implica alterar substancialment els peatges de diferents autopistes, per la qual cosa és necessari un procés de negociació amb les concessionàries. En qualsevol cas la idea de reequilibri territorial dels peatges pot considerar-se com un objectiu en si.

Una altra possibilitat, que també s'ha portat a la pràctica, consisteix a negociar directament amb les concessionàries la reducció dels peatges. Com que aquestes companyies tenen ja establerts els seus plans econòmics financers, és necessari introduir mesures compensatòries per a garantir els drets econòmics dels accionistes. Les mesures esmentades s'han concretat en l'allargament del període de concessió i han permès de reduir alguns dels peatges existents.

Més recentment s'ha introduït el concepte de "Peatge Ombra" (basat en el *Shadow Toll* del programa PFI del Regne Unit). En essència el funcionament de l'esmentat sistema parteix de l'Administració pública, que ofereix la concessió d'un determinat tram d'una infraestructura pública a una empresa privada concessionària que s'encarrega de redactar el projecte, pagar el cost de les expropiacions, construir les obres necessàries, garantir la qualitat de reversió i explotar les instal·lacions durant el període de concessió.

La companyia concessionària recupera la seva inversió a través de l'establiment de peatges, pagats pels usuaris i també per l'Administració pública d'acord amb l'ús de la infraestructura, establint uns límits mínims (l'Administració assumeix les pèrdues) i màxims. De forma paral·lela pot establir-se una subvenció per usuari. També es preveu la possibilitat posterior d'establir peatges convencionals.

El primer avantatge important d'aquesta fórmula rau en el paper essencial de la inversió privada, que permet que el sector públic eviti riscos i hagi de sacrificar fons financers. Alhora, és lògic suposar que, a través d'aquest mecanisme, es finançaran únicament projectes útils i rendibles, ja que en cas contrari no invertiria el sector privat. Tot això redunda en una millor assignació de recursos, tant públics com privats.

Per aclarir una mica millor les implicacions d'aquest mecanisme en el cas de les autopistes assignarem els diferents riscos que caracteritzen un projecte d'acord amb els agents que els assumeixen. El risc de construcció el suporta íntegrament el promotor, igual com succeeix amb el risc d'operació. Quant al risc de demanda, el seu caràcter és mixt i s'assumeix tant per part del promotor com per l'Administració pública. En última instància, l'esforç de pagament per la utilització del servei recau en el contribuent, encara que també pot ser sufragat per l'usuari.

Una possibilitat menys considerada, consisteix a analitzar les possibilitats del sistema fiscal per aconseguir derivar recursos financers orientats a la construcció i el manteniment d'autopistes. Ateses les característiques de la majoria de sistemes tributaris moderns, les figures més adequades sobre això s'inscriuen en l'àmbit de la imposició indirecta. Més en particular en els impostos especials o *accises*. Analitzant aquestes figures s'aprecia en primer lloc,

que la seva creació obeeix a motius parafiscals (socials, sanitaris, mediambientals...) més que no pas estrictament de recaptació i, en segon lloc, que alguns impostos graven consums directament relacionats amb la utilització de les autopistes.

En concret, els impostos especials sobre hidrocarburs i sobre matriculació afecten els usuaris de les autopistes i, per tant, podrien considerar-se com a fonts de finançament associades a les autopistes. L'articulació pràctica d'una mesura d'aquestes característiques és complexa a causa de diversos motius:

* Seria necessària la cessió d'ambdós impostos a la Generalitat de Catalunya. La cessió esmentada, presenta la dificultat que a Espanya aquests tributs s'exigeixen exclusivament en fase de fabricació importació, la qual cosa provoca una deslocalització evident en la seva recaptació. Aquest problema tècnic, defensat pel govern per argumentar la no cessió de l'impost, ha deixat de ser-ho des del moment en el qual s'han acceptat fórmules de territorialització de la recaptació a fi de cedir-la al País Basc.

* El segon problema tècnic sorgeix a causa de les dificultats de realitzar la imputació del tribut a diverses despeses. Per exemple, un percentatge molt elevat de la circulació d'un vehicle es realitza a les vies del seu propi municipi, la qual cosa exigiria diversificar la recaptació entre els nivells autonòmics i locals. Des d'un altre punt de vista, pot considerar-se que les externalitats positives generades sobre els usuaris d'autopista es combinen amb externalitats negatives generades sobre el medi ambient, per la qual cosa també caldria delimitar amb precisió els seus efectes.

* En última instància, seria necessària la ruptura del principi de generalitat dels impostos per a permetre la seva afectació, total o parcial, al finançament de la construcció i el manteniment d'infraestructures viàries.

Una alternativa més original, però d'aplicació fàcil, consisteix a establir una reversió dels impostos pagats per les empreses concessionàries d'autopistes a l'Administració tributària de l'Estat. Els recursos derivats de la reversió esmentada s'afectarien directament a la reducció del preu dels peatges.

L'argumentació de l'esmentada mesura parteix de la idea que l'Estat va poder generar un estalvi important en recaure la inversió de creació d'autopistes a Catalunya en les societats concessionàries. Per la seva part, l'Estat obté una recaptació impositiva elevada partint d'una sèrie d'impostos que recauen en última instància sobre els peatges, és a dir sobre els usuaris de les esmentades autopistes, encara que formalment siguin les societats concessionàries les qui els ingressen al tresor. En conseqüència, la reversió esmentada afectaria l'impost sobre societats i l'impost sobre el valor afegit pagat per les concessionàries, l'import de les quals no ofereix dificultats tècniques de càlcul, i que es destinarien íntegrament a compensar les concessionàries per la reducció dels peatges. Per implantar una mesura d'aquestes característiques no és necessari dur a terme reformes legals, sent suficient l'existència d'un acord polític en el sentit indicat. És per tant una solució coherent i fàcilment aplicable.

Els peatges a les autopistes catalanes: una valoració

És evident que el rebuig dels peatges d'autopistes pels ciutadans catalans té una sèrie de justificacions importants. En primer lloc, els estudis disponibles demostren l'existència d'un dèficit important d'infraestructures a Catalunya, generat no solament per una política equivocada d'inversions per part del Govern central, sinó també per un sistema de finançament autonòmic inadequat, basat en el sistema del cost efectiu, que ha provocat un finançament insuficient per als serveis traspassats a la Generalitat. Com a conseqüència d'això, ha estat necessari prioritzar la despesa corrent, la qual cosa s'ha plasmat en una reducció de la formació bruta de capital, al marge de generar incentius importants al creixement de l'endeutament públic. Per tant, i de cara al futur, cal reformar el sistema de finançament, fonamentant-lo en criteris d'ingressos i no de despeses. Sense oblidar, sens dubte, el paper important de la participació privada al finançament d'aquest tipus de projectes.

Per tot això cal aclarir que, malgrat el fet que hi ha procediments que permeten una reducció i un reequilibri territorial dels peatges a Catalunya, s'ha de pensar en el peatge com a instrument important de cara al finançament de les autopistes del futur. La "Cultura del Peatge" sòlidament instal·lada a Catalunya es fonamenta en una sèrie de motius importants:

* És un instrument fonamental perquè les infraestructures puguin garantir la cobertura dels seus costos de manteniment. En cas contrari, els pressupostos públics dedicarien a aquest efecte els seus recursos, en detriment de la realització de noves inversions.

* És un instrument clau per racionalitzar el consum minimitzant els costos de congestió. La gratuïtat de les autopistes en comportaria un consum excessiu, congestionant el trànsit i generant més despeses de manteniment.

* L'escenari pressupostari de futur, clarament restrictiu, justifica de manera objectiva que les concessions administratives per a l'exploració de les infraestructures públiques finançades amb recursos privats, es convertirà en el plantejament més competitiu. En aquesta línia, l'existència dels peatges és absolutament imprescindible per a compensar la inversió de les societats concessionàries.

En definitiva, i aclarida la necessitat de l'existència dels peatges, només pot afegir-se que existeixen diferents fórmules i possibilitats que permeten rebaixar-los i reequilibrar-los de manera que el cost de finançament de la construcció i del manteniment d'autopistes recaigui sobre els contribuents, però també sobre els seus usuaris específics.

El marc extremadament competitiu en el qual es mou la nostra economia i l'existència d'un dèficit important d'infraestructures al nostre país, fan bona la frase ja coneguda: "La infraestructura més cara és la que no es fa".

Pregunta del Sr. Josep Huguet, diputat d'ERC

Bon dia. Una petita precisió i una pregunta. Ha esmentat el senyor López-Atxurra, en relació amb el País Basc, que la cultura del peatge l'han debatuda i l'han assumida. A Catalunya crec que ningú no dubta que, més que mai i més que ningú, tenim assumida la cultura del peatge, perquè quan l'Estat no funcionava i no existia, aquí es van crear les caixes de pensions, es van crear les mútues quan no hi havia sanitat pública, i s'han creat les autopistes quan l'Estat no feia obra pública.

El problema crec que ha esclatat aquests últims anys quan, a partir del creixement de l'estat del benestar, de l'estat de les carreteres i de les autopistes gratuïtes, apareix el model dual. A Catalunya paguem com a contribuents i paguem com a usuaris i aquest és el problema. Si la cultura del peatge vol dir pagar com a usuaris, nosaltres ho tenim assumit. Però és que, a més, paguem com a contribuents perquè uns altres puguin tenir com a usuaris autopistes lliures de peatge. I, per tant, la contradicció està aquí, sobretot amb les xifres que ha esmentat el conseller Mas. Però encara se n'hi podrien afegir unes altres: de mitjana, el 16% de la població; de riquesa, el 20%; d'ingressos el 23% i de sinistralitat, el 26% de l'Estat. Això és el que ha fet sortir la gent a la carretera i tallar les carreteres, i això és el que ha creat aquest clima contrari a la discriminació.

Per tant, aquest és el problema, que es fa present només avaluant el dèficit històric acumulat en aquests 20 anys de democràcia d'infraestructures viàries a Catalunya, que per la banda baixa està en 800.000 milions, i per la banda alta estaria en 1,8 bilions.

La pregunta és la següent: està avaluat, ja que vostès són del ram econòmic i són estudiosos del tema, quants llocs de treball s'han deixat de crear a Catalunya per aquesta infrainversió pública sistemàtica que hi ha hagut durant aquests anys? I quins costos està tenint ja per a la competitivitat catalana aquesta situació de discriminació, de model dual, absolutament insòlit a Europa?

Resposta del Sr. Joan Corona

Estic d'acord amb el que ha dit. Per això he afirmat que és, finalment, un problema de finançament autonòmic, perquè, si no, es perpetuaria la situació. Més concretament, més que unes xifres, que no

601-10001 tauria 1

conec que existeixin, qualitativament sí que es pot afirmar que ha perjudicat la possibilitat de crear nous llocs de treball i, evidentment, que la manca d'una infraestructura adequada suposa una pèrdua de competitivitat.

Això és evident. Les xifres exactes hauríem de calcular-les, però no cal, perquè, com que el fet sí que és real, hem d'insistir en la necessitat de dotar de més possibilitats financeres el nostre àmbit. En aquest sentit cal fer un esforç per a trobar figures tributàries adequades.

He parlat de dues figures molt concretes que tenen un potencial de recaptació impressionant. No oblidem que les "accises" són impostos que, encara que s'hi apugi el tipus marginal, tenen una demanda bàsicament rígida i, per tant, la recaptació augmenta molt. En lloc de parlar d'un percentatge de l'IVA o un percentatge d'un altre impost, en tenim dos que són perfectament adequats a aquest objectiu. Si fossin dos impostos petits, potser no hi hauria problemes. Però com que són impostos que tenen una capacitat de recaptació, sobretot els hidrocarburs, evidentment considerable, per això no se n'ha parlat.

Es diu que hi ha un problema perquè la recaptació d'aquests impostos sigui territorial. Però aquest problema, de fet, ja no existeix, perquè en el darrer exercici es van cedir al País Basc, i era l'argument tècnic que donava el Ministeri per parlar de la impossibilitat que les comunitats autònomes tinguessin aquest impost. Evidentment, ara aquesta dificultat ja no existeix i són dos impostos que ens vindrien molt bé per a finançar la nostra xarxa viària.

Resposta del Sr. Emiliano López-Atxurra

Con relación al planteamiento que hace usted, la situación del País Vasco en el momento preautonómico y después cuando se aprobó el Estatuto de autonomía, se constituyeron el Gobierno vasco y las primeras diputaciones forales, en los años 79 al 83, era lógicamente una situación de partida en la cual la vía metropolitana San Sebastián-Bilbao sólo se podía hacer de manera razonable mediante una autopista, ya que por la nacional N-364 era y es auténticamente imposible transitar con fluidez, rapidez y seguridad. El GAP diferencial con respecto a las inversiones públicas que se realizaba en nuestro entorno europeo e infraestructuras viarias, era también importante.

Se reorientó el tema del peaje por razones políticas propias derivadas de la existencia del concierto económico. Las autoridades en la Administración vasca son muy conscientes de lo que cuestan las infraestructuras, porque las inversiones las han realizado directamente, y, en ese sentido, saben que una política de "brindis al sol" con relación al peaje supone un coste importantísimo para cada contribuyente.

En segundo lugar, estábamos y estamos poniendo al servicio del tráfico de mercancías continente-península una infraestructura que nos cuesta mucho dinero. Las infraestructuras viarias dieron un salto cuantitativo y cualitativo, gracias a la intervención de la iniciativa privada materializada por las cajas, y se planteó la posibilidad de que se hiciera futuro con la autopista. Por eso, esta importante cultura de que las cosas cuestan y que las inversiones y su uso cuestan mucho, nos debe hacer tomar conciencia que es contraproducente despilfarrarlo porque el coste futuro va a ser importantísimo.

Resposta del Sr. Rafael Izquierdo

Con relación a los puestos de empleo, una cifra global que se suele utilizar a veces es que, concretamente en el sector de carreteras, por cada 5 o 9 millones de inversión se puede generar un puesto de empleo.

Con referencia a la doble imposición que está pagando el contribuyente por impuestos y por peaje, éste es un tema que podríamos debatir durante mucho tiempo, pero que en principio no lleva razón, porque al no haber esa afectación impositiva, los impuestos no sirven para financiar la infraestructura. Y tanto es así, que la Ley de carreteras dice que la utilización de las carreteras es totalmente gratuita. Es decir, usted puede ir con una pancarta al Ministerio de Hacienda y decir que está pagando muchos impuestos con finalidad exclusivamente fiscal, pero el ministro le dirá que no paga nada por la carretera, puesto que su utilización es totalmente libre. O sea, que no habría una doble imposición. El peaje sí serviría para eso, mientras que el impuesto es un tributo que va a la caja única, y que su finalidad no es financiar.

De esta manera podemos empezar a tratar el tema de la fiscalidad específica, que es muy alta. En los trabajos que he ido realizando sobre recaudación impositiva proveniente de la carretera, que recoge todo lo que son los impuestos de posesión y matriculación

Coloquio

de vehículos, etc., ésta se sitúa en torno a los 2,3-2,4 billones de pesetas al año, de los cuales, la fiscalidad específica, es decir aquel exceso de fiscalidad con el que está gravado el sector, viene a ser del orden de un 60%, más o menos.

De esta manera, existe entre un billón doscientas o un billón y medio de fiscalidad específica, aunque todos los sectores no estén gravados ahí. Frente a estas cifras, si todas las administraciones públicas están invirtiendo del orden de los 650.000 millones de pesetas, hay una diferencia de 650.000 millones, y una recaudación extra de cerca de un billón doscientos mil.

En este sentido, la nueva política de la Unión Europea está intentando llegar a un sistema en el que realmente se pague por lo que cada tipo de vehículo desgasta, etc., jugando como contrapartida con esos impuestos específicos, por un lado, y con el peaje por el otro, para intentar llegar a un equilibrio.

Pregunta del Sr. Joan Moll

Quiero que nos hable de la falta de marco jurídico que, en un país tan legislado como España, es absolutamente demencial. En el Tribunal Europeo se están debatiendo problemáticas de las autopistas, hay una gran problemática jurídica. Entonces, hasta qué punto las leyes que se hacen son anticonstitucionales y antidirectivas europeas. Y, respecto a la fiscalidad, nosotros los catalanes, tenemos nuestro drama nacional que es Terra Baixa: el fisco, el amo, te cobra el derecho de pernada, que no es el derecho a la primera noche, sino que es el derecho a quedarse con la cuarta parte, el derecho a quedarse con la pierna.

Es posible que las autopistas no tengan fiscalidad del Estado, cuando éste necesita dinero y el hecho imponible de las autopistas es muy jugoso?

También quisiera que nos hablara de dos cuestiones concretas: sobre las autopistas subterráneas, ya que tenemos problemas actualmente con las autopistas y he leído en el periódico que existe la idea de hacer unas autopistas subterráneas en la ciudad de Madrid, y, respecto a la fiscalidad, si las leyes que se hacen, de carreteras, de obras públicas, las leyes fiscales son anticonstitucio-

nales o, a lo mejor, van contra el derecho a la vida porque hay muchos accidentes, o contra el derecho de la libre residencia, o de la libertad de morir, como están saliendo en las últimas sentencias del Tribunal Europeo.

Resposta del Sr. Rafael Izquierdo

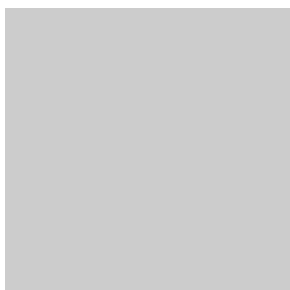
Las autopistas subterráneas son sólo un proyecto y no conozco que exista ningún estudio sino que, exclusivamente, ha salido una noticia en la prensa. Se había hablado de autopistas subterráneas que cruzaran de norte a sur y de este a oeste y, últimamente, se estaba pensando en una autopista de circunvalación y dejar Madrid como un gran aparcamiento y que tuvieran, nada más, acceso a un aparcamiento interior, pero lo cierto es que no hay ningún fundamento. París, también tenía un proyecto de este tipo, como Santiago de Chile, que no ha prosperado.

Con relación a las leyes, no es que sean anticonstitucionales sino que ha quedado totalmente anticuada la Ley de concesión. Haría falta tener una ley de concesión de autopistas de peaje, aunque, ahora la nueva modificación de la ley ya permite aplicarla a carreteras normales. Haría falta una ley de obras públicas que, realmente, estableciera un sistema concesional claro y actual, que tuviera un marco contable, fiscal y jurídico que garantizara, realmente, a la iniciativa privada su participación.

Moderador: Sr. Enric Tintoré

Abans d'acabar, m'agradaria agrair la intervenció dels tres ponents de la taula i fer un petit titular del que ha dit cadascun d'ells. El professor Izquierdo parlava del *nuevo enfoque*, per redefinir el paper de l'Estat: de l'Estat constructor a l'Estat constructor de serveis. El senyor López-Atxurra afirmava que el debat està en quin tipus de peatge hem de pagar dins d'un procés de re-regulació de serveis. I, quant al professor Corona, ha tractat la qüestió del copagament dels serveis públics, que s'està estenent a tots els països, al marge de la ideologia del partit que sigui al poder.

Col·loqui taula 1



Taula .2

“Els agents implicats”

Introducció del senyor Vicent Sanchis, director de l'Avui

En principi he d'introduir aquesta taula dient que, si no hi hagués un problema que la premsa ha seguit amb molta atenció, no estaríem aquí reunits. Evidentment, hi ha un problema que, quasi diria que és esfereïdor a Catalunya perquè ha començat com un greuge comparatiu, ha anat creixent a poc a poc i no sabem ben bé com acabarà, però, d'entrada i com a mínim, l'estem posant sobre la taula.

Hi ha hagut una reacció fins i tot popular que pot ser terreny adobat per a la demagògia, i, de vegades, per al joc polític irresponsable. Per això, és convenient que fem aquest acte i que el debat tranquil es vagi instal·lant a la societat perquè es tracta de reconduir-lo i d'arribar a solucions. Si el debat només ha de servir per a desqualificar, perquè uns partits vagin contra uns altres, perquè l'oposició vagi contra el Govern o perquè el Govern no busqui solucions i també ataquí l'oposició, doncs aquest debat no serveix de res. Si el debat, en canvi, intenta establir, com a mínim, algun tipus de solucions -que mai no seran ideals- i aquest tipus de solucions intermèdies serveixen perquè el problema deixi de ser-ho tant, doncs enhorabona.

En aquest sentit, farem una mica d'història. Ja fa molt de temps que la premsa de Catalunya, els mitjans de comunicació, les famoses tertúlies i la societat parlen del tema, però hi ha hagut un seguit d'anècdotes que han fet que es popularitzi i que han fet que, a partir d'això, se'n parli molt més. Jo recordo que la primera anècdota que vaig veure que provocava una espècie de revolta -entre cometes-popular, va ser un partit de Copa que es jugava a Saragossa i la gent que hi anava des de Barcelona pagava peatge i la gent que hi anava des de Madrid no pagava peatge. Els senyors socis del Barça, quan van arribar a Saragossa van dir: "Bé, aquí, els senyors socis del Madrid no han pagat peatge i nosaltres n'hem pagat". I allò va ser l'inici d'una discussió que ha seguit.

Hi ha hagut més coses, hi ha hagut un pla d'autovies molt important en els últims anys i algunes obres importantíssimes, acabades ara mateix de fer, com per exemple l'autovia de València-Madrid, i això ha tornat a implantar el greuge comparatiu en la societat catalana. Es diu, apel·lant a la història recent, que, si no hi hagués hagut

Vicent Sanchis

Vicent Sanchis

la iniciativa privada, Catalunya no hauria tingut autopistes de peatge en el moment oportú i això, evidentment, hauria anat contra l'economia del país i ens hauria deixat amb una debilitat d'infraestructures que hem aprofitat. És veritat. Però potser hi ha un moment en què, apel·lant a la història present, no n'hi ha prou. Arriba un moment que s'han de buscar solucions perquè el que sí que hi ha de cert és que la realitat ha canviat i que aquest greuge comparatiu es fa més fort que mai i que, per tant, l'hem d'intentar solucionar.

Parlo de cercar solucions intermèdies, realistes i no definitives, perquè és clar que no es pot rescatar el total de la inversió privada, això és impensable. I, a més a més, ningú amb una societat i un mercat com aquests, no pot carregar els drets de les empreses que van construir aquelles autopistes i que construiran obres privades en el futur. Però, sí que és cert que una sèrie d'agents socials van llançar algunes mitges solucions, una de les quals -la més fàcil- és allargar les concessions i unes altres depenen, per exemple, del fet que l'Estat deixi de cobrar tributs per les autopistes i que aquests diners s'utilitzin per a reduir peatges o, fins i tot, per a millorar-les encara més o per a fer més infraestructures viàries. Aquestes són les solucions de les quals hem de parlar i aquestes són les solucions que hem de fer arribar a la gent i que hem de plantejar a la societat perquè no són utòpiques i sí que són viables.

Intervenció del senyor Salvador Alemany

Primera impressió: no dispareu al pianista!

Avui fa exactament quatre mesos i tres dies que el Consell d'ACESA em va nomenar director general de la Societat. Així doncs, sóc nou en el sector, si bé compto amb l'experiència de més de dotze anys en la gestió de concessions administratives d'un altre tipus d'infraestructures públiques, al servei de la mobilitat.

Una de les primeres coses que em va preocupar fou l'observació del nivell de protagonisme que s'atorgava a la nostra empresa, en un debat evidentment polític. Penso que la concessionària no ha d'ésser la protagonista del debat ni la guionista de la solució. És per això que, d'alguna manera, m'identificava amb aquell homenet que, en les picabaralles dels bars dels antics westerns, aixecava tremolosament un cartell que deia: "Si us plau, no dispareu al pianista!".

El nostre diagnòstic...

La polèmica que estem ara vivint, després de més de 30 anys d'existència de les autopistes de peatge al nostre país, no té paral·lelisme a Europa i, tal com jo ho veig, la gènesi del problema es troba en la combinació dels factors següents:

De manera sobtada, hem constatat una gran insuficiència d'alternatives de mobilitat vàlides en algunes zones. Una insuficiència derivada de la descompensació entre els moviments demogràfics, el ràpid increment de la motorització i, en general, el creixement de la mobilitat, per una banda, i el ritme de les inversions en infraestructures per atendre aquesta nova demanda, per una altra.

Exemples d'aquest problema els tenim al llarg del traçat de l'N-340 i als encreuaments d'algunes poblacions, on la carretera s'ha convertit en un carrer perillós per als veïns i per als transeünts.

L'objectiu del Conveni d'octubre de 1998 entre les administracions i ACESA va ésser el reequilibri de les tarifes de la concessió, deixant-les totes per sota de les 10 ptes./km (tarifes més baixes

Salvador Alemany

d'Espanya), mitjançant la reducció dels peatges que superaven aquest nivell, és a dir que la reducció no es va fer amb criteris geogràfics.

D'una manera indirecta, aquesta linealitat de tarifes, aconseguida mitjançant el Conveni, va potenciar el sentiment de discriminació (peatge per km superior a la tarifa) existent en alguns indrets, a causa de l'estructura física del peatge obert. Exemples: Sant Sadurní, Gelida, Martorell i Mollet.

I, principalment, per la manca d'un model coherent, o si més no consensuat, de finançament i desenvolupament de la xarxa viària, per a afrontar les necessitats de mobilitat de persones i de mercaderies, que presenta el nostre creixement econòmic dins del mercat global.

Fet aquest diagnòstic, i malgrat no desitjar cap paper protagonista, vàrem decidir prendre la iniciativa en allò en què poguéssim fer alguna aportació.

Res no podem fer directament respecte del model, ni tenim la pretensió de donar lliçons de com han d'ésser els discursos dels responsables polítics, però sí que volíem col·laborar a posar tecnologia, imaginació i capacitat negociadora per suavitzar, on ens fos possible, els problemes derivats de la congestió per insuficiència de xarxa viària alternativa i per tractar de trobar sortides als greuges comparatius que tinguessin solució tecnològica. Creiem que hem fet el que podiem fer i n'estem raonablement satisfets.

El paper de la concessionària...

Així doncs, em sembla que com a concessionaris estem ubicats on hem d'estar i que la nostra posició se sintetitzaria en les quatre grans línies d'actuació següents:

Tractar d'oferir el millor servei possible en els aspectes de seguretat (viària, sanitària i de protecció de les persones), confort, atenció a l'usuari, fluïdesa en la circulació i el peatge, etc., per tal de captar i mantenir el nivell de demanda per a un servei que progressivament trobaria més competència en unes altres formes de mobilitat.

Protegir professionalment els interessos del nostres accionistes (en el nostre cas, prop de 50.000 accionistes directes i més de 10.000 d'indirectes).

Aquí vull palesar que una societat com ACESA que cotitza a borsa i que mou cada dia més de 500.000 títols, dit d'una altra manera, més de 1.200 milions de ptes., té diversos tipus d'accionista i cal pensar tant en l'accionista que avui ha comprat accions a la borsa, confiant una part del seu estalvi i potser de la seva futura pensió, com en el que hi és des de l'inici -final dels anys 60- i va passar anys de sacrifici sense ingressar cap diner, com en l'accionista que va arriscar amb èxit la seva inversió en els anys 80 i 90 i ara es manté fidel a la societat.

Pensem que tots ells poden seguir confiant en la Societat, perquè ens movem dins d'una legislació que dóna plenes garanties jurídiques a les nostres concessions, a la vegada que creiem en les expectatives que ofereix a la nostra activitat el desenvolupament del nostre país.

Sempre que algú em pregunta què penso de la possibilitat d'un rescat de caràcter confiscador (total o parcial, per la via d'impostos extraordinaris sobre les concessionàries), responc que, dins el nostre àmbit jurídic i constitucional, els nostres assessors jurídics no veuen possible aplicar aquest tipus de mesura discriminatòria a les concessions existents.

A mi em sembla, però, més important la confiança que hem de tenir en la responsabilitat dels nostres líders polítics, en el sentit que acabaran reequilibrant un model de finançament d'infraestructures, que està funcionant amb èxit a molts altres països.

Potenciar la sensibilitat de tots els qui treballem en la concessionària, per tal de fer tot el que estigui en les nostres mans per servir efectivament el territori que travessem. Hem d'aconseguir que, a més de comunicar el territori, aquest s'integri d'alguna manera a l'autopista (informació, participació, diàleg...), tractant de minimitzar els inconvenients inevitables d'una infraestructura que, de vegades, és una ferida al territori d'alguns municipis.

Salvador Alemany

Mantenir obert el diàleg amb les associacions de la societat civil, amb els grups polítics i molt especialment amb les administracions, per tal de fer possibles per la via de l'entendiment i la negociació, aquelles mesures que millorin, dins de la legislació i l'equilibri econòmic, l'ús de les autopistes.

Aquest és, doncs, el nostre posicionament i també el nostre compromís social. Dit això, en el si d'una Jornada com aquesta, considero convenient fer addicionalment algunes apreciacions sobre el tema que avui ens té aquí reunits.

I, de moment, només quatre observacions

1^a) Per a definir un model coherent de finançament d'infraestructures viàries, cal recordar que el finançament per a la construcció i conservació d'una autopista ha de venir d'alguna de les fonts següents:

Dels impostos pagats per tots els contribuents, tant si tenen cotxe com si no en tenen i facin o no servir les autopistes. En aquesta opció, l'autopista es considera un bé públic mereixedor d'un ús gratuït com l'educació o la sanitat i per damunt d'uns altres tipus de mobilitat com el transport públic, només parcialment subvencionat, i molt més enllà de la llum, l'aigua, el telèfon i el gas, que cada un de nosaltres paguem enterament amb els seus impostos. Dins d'aquesta fórmula de finançament s'inclouen no tan sols les carreteres construïdes directament amb els Pressupostos de l'Administració, sinó també les finançades per aquesta amb l'anomenat "peatge a l'ombra".

Dels impostos específics finalistes -com l'impost sobre la matriculació o sobre els carburants- o dels drets d'ús cobrats i gestionats per l'Estat, com la "vinyeta" -l'*sticker* dels suïssos-. En tots aquests casos, l'autopista la pagarien tots els tenidors de vehicles, tant si la fan servir com si no, i aquí potser caldria dir que un 60% del carburant es consumeix dins l'àmbit urbà i, en conseqüència, fora de l'ús de l'autopista.

Del peatge pagat directament per l'usuari de l'autopista, segons l'ús que faci de la infraestructura.

Tots tres sistemes coexisteixen a Europa. Alguns països com Alemanya i el Regne Unit han triat el finançament de les autopistes amb càrrec al Pressupost; uns altres com Itàlia, França, Portugal, Grècia, Noruega i Àustria han optat majoritàriament per la fórmula de peatge directe a pagar per l'usuari de l'autopista.

Només Espanya ha fet l'opció de desenvolupar de manera significativa ambdós sistemes simultàniament, construint autopistes de peatge, mitjançant concessions, a la vegada que tant l'Estat com les autonomies construeixen autovies gratuïtes. Altres països amb cultura de peatge també tenen algunes vies de gran capacitat gratuïtes, si bé molt poques i situades principalment a zones d'enllaç o d'accés a les grans ciutats.

Amb la política seguida, Espanya s'ha despenjat de la UE quant al desenvolupament d'autopistes de peatge, passant, dels 2.042 km de 1975 als només 2.173 km de 1996 (increment del 6,4%), mentre la UE passava en el mateix període de 7.409 a 17.022 km (130%).

Una altra manifestació de la separació de la política espanyola de la dels altres països del nostre entorn geogràfic i econòmic es reflecteix en el percentatge d'autopistes de peatge sobre el total de Vies de Gran Capacitat (VGC):

Itàlia	87%
França	73%
Portugal	72%
Catalunya	58%
Total Estat espanyol	24%

2ª) L'ajustament pressupostari de la Unió Monetària Europea preveu reduir, en els propers 8 anys, la inversió pública amb càrrec als pressupostos des del 3 al 2,1 per cent del PIB. L'economia europea perdrà competitivitat, si no es poden atreure recursos privats de capital risc, per al finançament de noves infraestructures essencials.

I és en aquest punt, que ens hem de preguntar si algunes de les manifestacions que s'emeten dins la polèmica sobre els peatges, ajudaran a crear el clima necessari per a convocar aquesta inversió privada per a les infraestructures que, tots hi estarem d'acord, necessita Catalunya.

Alguns grans inversors institucionals, especialment estrangers que ho veuen des de més lluny, llegeixen perplexos en els diaris econòmics internacionals, propostes que contenen tractaments fiscals discriminatoris i demandes de reducció de peatges, sense compensació a la concessionària, accions que, en cas d'ésser aplicables, suposarien l'alteració unilateral dels contractes de concessió i la pèrdua de valor de la inversió.

Per generar confiança per a noves inversions, especialment en els inversors a llarg termini, és necessari demostrar la nostra capacitat de compliment dels pactes vigents. Certes formes de debat ja generen per si mateixes el dubte i aquest es tradueix en el comportament del mercat de capitals.

3ª) El peatge és un regulador de la mobilitat i un instrument de sostenibilitat en un model de motorització i mobilitat creixents, que té demostrada l'elasticitat a la funció preu. Molts dels recents posicionaments, en demanda de la gratuïtat o la reducció dels peatges, semblen ignorar aquesta qüestió.

Us proposo un exercici: ¿podem imaginar els efectes d'una hipotètica gratuïtat del Túnel del Tibidabo sobre la Via Augusta, sobre la fluïdesa dels mateixos túnels i sobre la caiguda del nombre d'usuaris dels Ferrocarrils?

Aquest efecte es produiria, potser amb menys conseqüències evidents, en qualsevol altre tram d'autopista. Un exemple recent: l'increment del trànsit del conjunt del corredor Martorell-Barcelona (autovia més autopista) ja es comença a experimentar des de la inauguració de l'autovia del Llobregat.

4ª) Per una altra banda, si els recursos econòmics -públics o privats- són escassos... ¿quin és el procediment que podem fer servir per a prioritzar la construcció d'infraestructures, sense generar desequilibris o greuges comparatius reals o sentits?

La dotació al territori de noves infraestructures i l'aplicació o variació de preus en la seva utilització constitueixen un món de difícils equilibris. Són molts els afectats i la sensibilitat dels col·lectius territorialitzats és molt alta.

Qualsevol retoc requereix una anàlisi molt detinguda, un gran exercici de coherència i un important esforç de comunicació, moltes vegades impossible de practicar sense un elevat grau de consens en la filosofia. Cal abandonar la tendència a formular promeses i propostes de solucions parcials, amb rebaixa de peatges inclosa, en benefici d'una part del territori, que provoquen inevitablement noves expectatives, greuges comparatius i desestabilitzacions en altres zones.

Malgrat que el període electoral no sigui el millor moment de demanar el consens polític sobre una qüestió com aquesta, tenim la confiança que aquest consens és possible, perquè:

Des de l'arribada de la democràcia, totes les administracions amb autoritat sobre la matèria, han adoptat decisions semblants, tant en els procediments per reduir el preu del peatge, actuant sobre el període de concessió, com en la política d'infraestructures viàries que ha donat pas a aquest model mixt, descompensat i qüestionat que avui tenim a Espanya.

Cal mirar endavant. De les nostres converses amb els líders polítics i de la societat civil, deduem, malgrat les diferències de plantejament, una clara coincidència en la necessitat de definir els conceptes en què s'haurà de basar el futur model de planificació i finançament de la xarxa viària. Per una altra banda, les concessions pertanyen a empreses arrelades al país i que han demostrat la seva capacitat de diàleg.

Entretant debatem la qüestió, a Catalunya ja tenim l'avantatge de comptar amb molt bones autopistes que són, ara com ara, l'única forma de mobilitat plenament integrada en la xarxa europea de comunicacions, amb excel·lent qualificació internacional.

Per acabar...

Reitero que la nostra posició de concessionària ha de deixar aquest debat en mans dels que exerceixen el lideratge polític i social. En qualsevol cas, aportarem la nostra pròpia experiència, les dades i les opinions als ponents i membres de la Comissió d'Estudi del Parlament, sense excloure qualsevol altra forma de diàleg que ens permeti reconduir cap a l'estabilització l'actual debat sobre els peatges. El pitjor escenari que preveu una concessionària no és el canvi negociat de les condicions existents, fet sobre la base de la legislació i el mateix contracte de concessió, sinó la desestabilització i contestació social derivades de factors aliens a la seva gestió.

És per això que volem potenciar el diàleg amb tots els interessats i que seguirem treballant per tal d'oferir la millor autopista i el millor servei que siguin possibles perquè creiem en el nostre producte, que funciona perfectament en diversos països europeus, i confiem que continuarà servint al desenvolupament de Catalunya, amb la mateixa eficàcia i qualitat que ho ha fet en el passat.

Intervenció del senyor Joaquim Prior

La construcció i explotació de la xarxa viària és una activitat fonamental de l'Administració pública. No obstant això, existeixen tres mesures bàsiques de portar-la a terme i principalment de finançar-la.

En la primera solució els fons necessaris s'obtenen directament dels pressupostos de les administracions, dels quals el principal capítol d'ingressos és el dels impostos, o bé el finançament necessari s'aconsegueix amb endeutament pressupostari, que suposa carregar en el futur el pressupost públic amb els interessos i l'amortització de l'esmentat deute que ha de pagar-se també fonamentalment amb impostos, si bé en aquest cas amb impostos futurs. És, per tant, il·lusori pensar que les carreteres gratuïtes ho són realment. En realitat són pagades per tots els contribuents de l'Estat, en lloc de ser pagades només pels que les utilitzen.

La segona manera bàsica de finançar les carreteres es basa en el pagament, per part dels usuaris directes d'aquestes, d'un peatge. Els avantatges d'aquest segon sistema són ben coneguts, motiu pel qual resumim a continuació els principals:

- Paga la infraestructura qui la utilitza, evitant que hagin de fer-ho tots els contribuents encara que no en siguin usuaris.
- Els usuaris paguen l'autopista en el moment que en fan ús, evitant, com succeeix amb el finançament mitjançant impostos, que el contribuent actual financi una carretera que serà utilitzada durant molts anys per usuaris futurs.
- Són els usuaris, sigui quina sigui la seva nacionalitat, els qui paguen l'autopista, fent participar els estrangers en el finançament de les nostres infraestructures.
- En el cas d'autopistes difícilment ampliables, per raons econòmiques, geomètriques, ecològiques o d'altres, en discrimina l'ús. Això permet racionalitzar l'ús de les carreteres evitant el malbaratament que produeixen les coses gratuïtes, encara que només ho siguin aparentment.

Joaquim Prior

- Per una altra part, la utilització del peatge permet regular l'ús de les infraestructures i optimitzar-ne l'ús. Això s'aconsegueix mitjançant les tarifes discriminades. És evident que l'ús gratuït acumula, en determinades hores o dies, un gran nombre de vehicles, que perjudica l'exploració racional de la infraestructura i també perjudica els mateixos usuaris en produir-se retencions importants en els moments de màxima demanda.

La discriminació de les tarifes pot adoptar diferents formes:

- D'itineraris. Aplicació de tarifes diferents en itineraris alternatius, en dies concrets, per aconseguir una redistribució del trànsit entre autopistes alternatives. Aquest sistema s'aplica a França els caps de setmana, en autopistes del corredor París-els Alps.
- D'èpoques de l'any. Sistema aprovat en l'autopista que estem construint a la Costa del Sol, de pròxima inauguració (1 de juliol). El Decret de concessió estableix que en els mesos d'estiu i per Setmana Santa les tarifes siguin superiors a la resta de l'any (aproximadament 9 ptes./km com a tarifa normal i 14 ptes./km en èpoques de màxima demanda). Malgrat això, en aquest cas, els usuaris habituals pagaran en tot temps les tarifes reduïdes.
- De dies setmanals. Per atenuar l'acumulació de vehicles en determinats dies i hores.
- D'hores vall i hores punta.
- D'usuaris habituals i esporàdics. Amb l'objecte de donar un tractament més favorable a l'usuari que utilitza amb freqüència o diàriament l'autopista. Els descomptes a aquest tipus d'usuaris existeixen a diverses autopistes de l'Estat espanyol i concretament a totes les que jo treballa, Autema, Europistas, Eurovias, Autopista del Sol i Túnel d'Artxanda.

El tercer procediment és el finançament mixt, combinació dels dos procediments anteriors, al qual em referiré més endavant.

En qualsevol cas, l'escassetat de recursos pressupostaris en la major part de les administracions i l'obligació de dedicar-los a atendre les necessitats més bàsiques de la societat: educació, sanitat, etc., fa que, aquests últims anys, s'estigui produint en el món un espectacular creixement dels projectes de peatge, fins i tot en alguns països que tradicionalment en són poc partidaris.

Factors tècnics que determinen la quantia del peatge

Les tarifes necessàries perquè una societat concessionària d'una autopista de peatge obtingui una rendibilitat mínima, en el supòsit de finançament pels usuaris, les condiciona una sèrie de factors, uns lligats a les mateixes característiques de l'autopista i del corredor on es desenvolupa i uns altres conseqüència de l'entorn socioeconòmic del país.

a) Entre els primers factors, que anomenem de projecte, destaquen:

- El cost de la inversió, conseqüència de les característiques tècniques de l'autopista i de l'orografia que ha de superar. Referent a això podem dir, de manera aproximada, que el cost de construcció pot oscil·lar entre els 500 M de ptes./km i 3.000 M de ptes./km. La primera xifra correspondrà a una autopista construïda en terreny pla i l'última a una construcció on predominen els viaductes, els túnels o els grans moviments de terres, pròpia de zones muntanyoses o terrenys molt abruptes. Aquests factors poden estar accentuats per l'època històrica de construcció. És evident que en determinades zones, on el cost de construcció és molt elevat, no es poden produir tarifes baixes, per raons purament tècniques.

- El trànsit de l'autopista. Si considerem dues inversions iguals, l'autopista de menor trànsit exigeix tècnicament una tarifa més elevada, sobretot si succeeix, com és freqüent, que coincideix aquesta circumstància amb la de cost d'inversió alta.

Joaquim Prior

- El trànsit de l'autopista el condicionen el trànsit del corredor, el conjunt de l'autopista i les carreteres, i les característiques de les alternatives.

- Un altre factor que determina la quantia de les tarifes és el termini de concessió. És evident que amb allargaments dels esmentats terminis es poden aconseguir reduccions de tarifes.

b) A més dels factors esmentats n'hi ha d'altres que són aliens al projecte pròpiament dit, però que tenen molta importància en la definició de l'equilibri de la concessió. Són factors externs a la mateixa concessionària, però que en condicionen els ingressos i les despeses de manera important. Es tracta principalment de la inflació i dels tipus d'interès, amb evolucions molt dispars al llarg d'un període concessional.

Relacions entre les tarifes, el cost de la inversió, el trànsit i les característiques de la carretera alternativa

Si considerem un corredor servit per una autopista de peatge i una carretera alternativa, en unes condicions concretes amb unes determinades expectatives d'inflació, cost del diner i creixements de trànsit, i considerem una taxa de rendibilitat de la inversió normal (9% per exemple), existeix un gran nombre de combinacions de trànsit i tarifes que permeten l'equilibri, com es reflecteix en el gràfic següent, en què es representen aquestes relacions en una família de corbes. Cada una es refereix a costos de la inversió de 750, 1.500 i 2.500 milions de ptes. per km.

Del gràfic es desprèn que, en aquest supòsit concret, l'equilibri de la concessió exigeix que els trànsits del corredor superin uns determinats nivells, que són més alts a mesura que augmenta la inversió.

Igualment veiem en el gràfic que si tenim un corredor determinat, per exemple amb trànsit en aquest cas de 20.000 vehicles/dia, el mateix equilibri s'assoleix amb tarifes reduïdes, 7,3 ptes/km, en el cas de cost de la inversió molt baix, en tant que passen a 16 ptes./km amb inversions intermèdies i no s'aconsegueix l'equilibri amb cap tarifa, per alta que sigui, amb inversions altes.

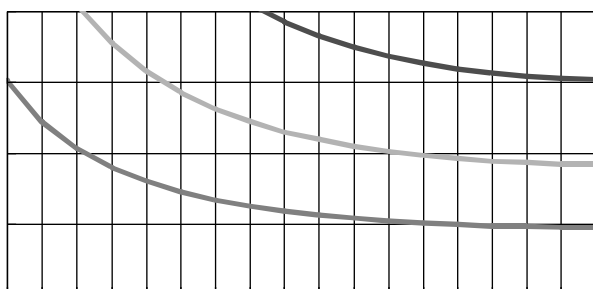
Dit d'una altra manera, amb una tarifa, per exemple de 13 ptes./km, amb inversions baixes s'assoleix l'equilibri amb trànsit de poc més de 10.000 vehicles, en tant que són necessaris 20.000 per a inversions mitjanes i quasi 35.000 per a inversions altes.

Cal insistir que aquest gràfic, com tots el que s'inclouen en les pàgines següents, es refereix a una sèrie de casos concrets amb unes hipòtesis determinades. Per tant, els valors numèrics que s'obtenen no es poden generalitzar, encara que sí que són representatius els valors relatius. D'aquesta manera, el que s'ha indicat anteriorment, suposa, per exemple, una autopista amb carretera alternativa de baixa qualitat relativa.

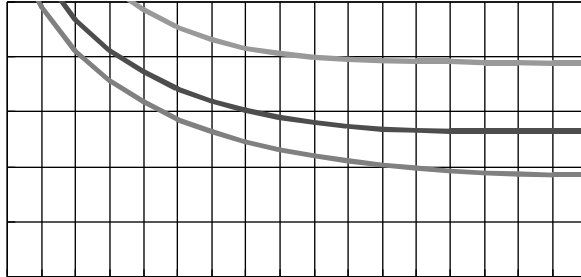
Un factor determinant en la forma de les corbes són les característiques de la carretera alternativa, que determinen la captació de l'autopista.

En el gràfic següent es reflecteix, per a una inversió mitjana, aquest efecte. S'analitzen tres tipologies de carretera alternativa, per veure les tarifes exigides en cada un dels casos i per l'equilibri a una determinada rendibilitat.

Així veiem que per a un trànsit de 30.000 vehicles/dia, amb carretera alternativa reduïda, es requereix una tarifa de 9,5 ptes./km, amb una alternativa mitjana de 12 ptes./km i amb una alternativa alta no hi ha cap tarifa que, amb aquest trànsit, permeti l'equilibri.



Joaquim Prior



El finançament mixt

El finançament pressupostari o el finançament pels usuaris representen dues opcions definides, a les quals m'he referit, però també és possible i, en molts casos, desitjable una combinació d'ambdós procediments. Del gràfic anterior es desprèn que, en determinats casos, el finançament 100% pels usuaris exigeix tarifes de peatge elevades, principalment quan les característiques tècniques exigeixen una inversió elevada i els trànsits són baixos.

Les empreses que participen en projectes d'autopistes de peatge esperen obtenir una rendibilitat adequada dels recursos que aporten a la societat concessionària. En alguns projectes, aconseguir aquest objectiu és possible sense ajudes públiques i amb tarifes baixes, com s'ha vist. Però existeixen molts projectes en què la situació no és aquesta, quan s'escauen les circumstàncies descrites en el paràgraf anterior. Fins i tot pot succeir, com es veu en el gràfic, que no hi hagi cap tarifa de peatge, per elevada que sigui, que permeti assolir l'equilibri.

En aquests casos és quan pot ser convenient la utilització del finançament mixt. És a dir, que una part del finançament la suportin els usuaris directes i una altra part sigui a càrrec de les administracions públiques.

Amb aquest procediment es poden finançar autopistes en corredors amb baix trànsit o elevada inversió, el finançament de la qual només pels usuaris seria impossible.

Igualment, el finançament mixt és adequat quan es pretén que les tarifes pagades per l'usuari siguin més baixes que les resultants de l'aplicació de criteris estrictament econòmics directes.

Aquesta distribució de l'esforç inicial entre la Societat concessionària i l'Estat està, per una altra part, molt fonamentada teòricament.

Si tenim en compte que una autopista beneficia directament l'usuari d'aquesta, però també hi ha un benefici social indirecte per a la resta de les persones de la zona o país, és lògic que els usuaris aportin la seva part mitjançant el corresponent peatge, i que els pressupostos de les administracions hi contribueixin en el que es refereix al benefici global o indirecte. Aquest esforç inicial de les administracions es veurà àmpliament compensat amb els ingressos que percebrà en el futur, per via d'impostos.

El suport públic es pot manifestar de diferents maneres: subvenció a la inversió, subvencions a l'explotació, garanties de trànsit, avançaments reintegrables, crèdits subvencionats, avantatges fiscals, avals públics, etc.

Tots aquests conceptes es podrien resumir en dos procediments: subvencions a la inversió i subvencions a l'explotació.

Les primeres amb diferents modalitats, especialment préstecs participatius, s'estan utilitzant en els últims concursos de l'Administració de l'Estat. Així, en els tres últims concursos d'autopistes de peatge licitades, Alacant-Algesires, Santiago-Orense i Estepona-Rio Guadiaro, l'administració concedent aporta préstecs participatius importants a l'entorn del 50% de la inversió.

Igualment s'han aplicat i s'apliquen, en alguns casos, com per exemple en l'autopista Bilbao-Behobia, subvencions que permeten reduir la tarifa que paga directament l'usuari.

En les consideracions que es fan a continuació, totes aquestes possibilitats van a unificar-se en un sol concepte, que anomenarem

Joaquim Prior

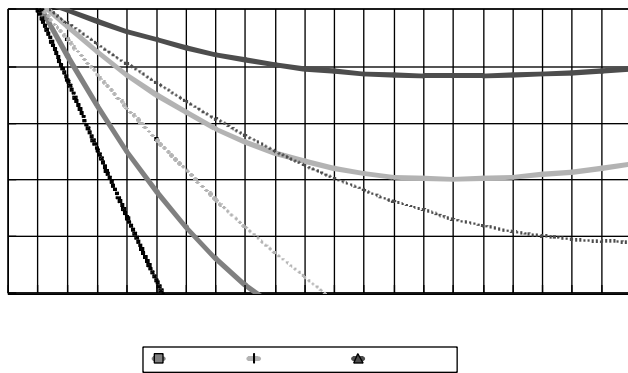
subvenció a la inversió, per simplificar l'exposició, ben entès que el raonament seria similar amb cada un dels altres conceptes.

Relacions entre la inversió, el trànsit, les tarifes i les subvencions

En els càlculs que exposem a continuació suposem que la rendibilitat sol·licitada és del 9%. Per a assolir aquest equilibri existeix un gran nombre de combinacions possibles dels factors esmentats que ho permeten. Però si dos d'aquests estan predeterminats, entre altres, per les condicions geomètriques de l'autopista i pel trànsit del corredor, el nivell de tarifes té una correspondència directa amb les possibles subvencions.

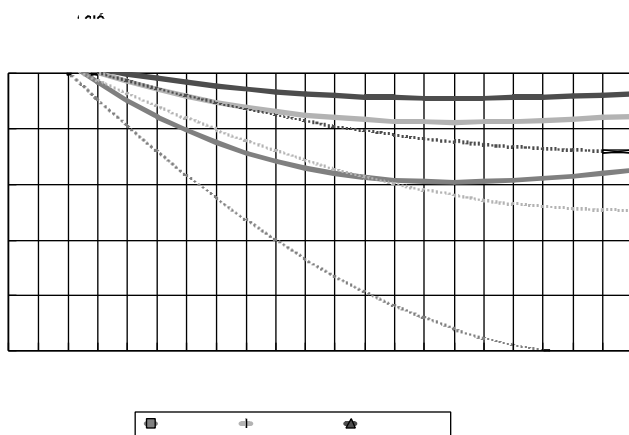
En aquestes hipòtesis es procedeix a assignar els trànsits entre l'autopista i la carretera alternativa; consideren dues variants de carretera alternativa gratuïta. Una de característiques relativament elevades, que produeix una captació baixa de l'autopista i una altra de pitjor qualitat, que permet captacions altes en l'autopista. En ambdós casos es combina amb corredors trànsits totals de 25.000 i 10.000 vehicles/dia, que anomenem trànsit alt i baix, respectivament.

Partint de plans economicofinancers per al període concessional de 50 anys, considerant al mateix temps tres tipologies del



terreny que requereixen costos d'inversió en l'autopista de 750 M, 1.500 M, i 2.500 M de ptes./km, s'obté com a resultat els dos gràfics següents. Cada un reflecteix per a un trànsit concret del corredor les relacions entre les tarifes, la inversió inicial i la subvenció a la inversió.

Amb alternativa bona, en els gràfics de línia contínua, observem, per exemple, que amb un trànsit del corredor alt les tarifes necessàries són de 9,5 ptes./km amb la inversió inicial per km de 750 M de ptes., sense necessitat de subvenció. Amb inversions mitjana i alta no hi ha equilibri possible sense subvenció. Amb una subvenció ini-



cial del 40%, les tarifes es reduirien a valors compresos de 6 i 16 ptes./km per a inversions baixa i mitjana, no essent possible en aquest cas l'equilibri amb inversió alta.

Si ens situem en el cas extrem d'un corredor amb trànsits molt baixos, sense subvenció, no és possible l'equilibri amb cap de les inversions considerades.

Amb carretera alternativa dolenta, a la qual corresponen les corbes de línia discontinua, els trànsits en l'autopista seran més alts i, per tant, les tarifes que es necessitaran seran més baixes, posant de manifest la sensibilitat d'aquestes als factors esmentats.

Joaquim Prior

En qualsevol cas els gràfics exposats posen de manifest que quasi sempre és possible el finançament privat de les autopistes, si bé en els casos de corredors de baix trànsit són necessaris ajuts públics, que, com hem indicat anteriorment, estan plenament justificats i que, a més a més, suposen una excel·lent inversió per a les administracions públiques, atès que es recuperen amb escreix.

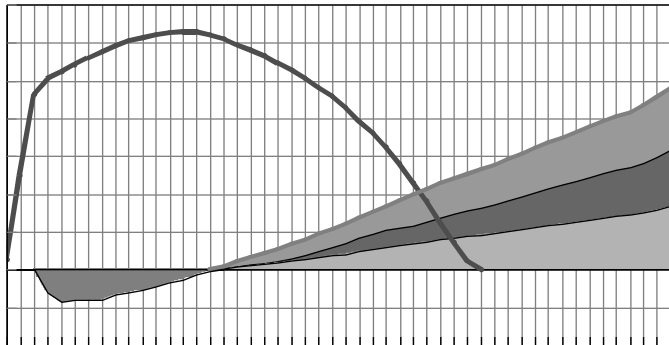
La visió d'una concessionària

Evolució històrica d'una societat concessionària

Una concessionària d'autopistes de peatge té unes característiques, pel que fa a l'evolució temporal dels seus resultats, molt diferents de la major part d'altres activitats. Sobretot tenint en compte que la major part de les concessionàries actuals exploten una sola concessió.

Les elevades inversions que exigeixen les Autopistes, entre 500 i 3.000 milions de ptes./km, aproximadament, exigeixen la mobilització de grans recursos.

Distribució



Si partim de la base que els recursos propis són de prop del 20% de la inversió, es fa necessari recórrer a un endeutament del 80%, la qual cosa genera importants costos financers, especialment

durant els primers anys d'exploració, precisament en el període de la concessió en què són més baixos els trànsits i, per tant, els ingressos.

Com a conseqüència, es produeix una evolució dels resultats, tal com es reflecteix en el gràfic següent, a títol d'exemple per a una concessionària espanyola.

Distribució del resultat abans d'impostos i deute viu en cada exercici

En el gràfic anterior es reflecteix l'evolució dels Resultats i el Deute d'una concessionària tipus, en pessetes corrents de cada any.

Igualment indica la distribució dels Resultats entre Dividends, Impost de Societats i Reserves.

Durant els anys de construcció de l'autopista, els costos financers s'incorporen al valor de l'immobilitzat en concepte d'interessos intercalats motiu pel qual el resultat és zero. En els anys següents, a partir de l'inici de l'exploració, es produeixen importants i creixents pèrdues que a continuació van disminuint fins a arribar al punt zero.

Aquest període que anomenariem "travessia del desert" pot durar entre deu i vint anys, durant els quals els accionistes han de seguir aportant capital i no perceben cap tipus de retribució.

La nova normativa comptable, vigent des de gener d'aquest any, permet l'ajornament de les despeses financeres amb la qual cosa es reduirà el període de pèrdues i s'aplanarà la corba indicada.

Naturalment, superat aquest període es van produir beneficis que al llarg de la concessió permeten recuperar les pèrdues i retribuir-les al capital.

És bastant freqüent que diverses persones i fins i tot institucions, quan finalment arriben els anys bons d'una concessió, oblidin la "travessia del desert" atribuint uns resultats molt bons a la concessió que si bé són certs puntualment, globalment considerats, són més aviat modestos.

Intervenció del senyor Josep Grau i Seris

Voldria començar la meva exposició amb dues afirmacions, em sembla que irrefutables:

- Catalunya únicament disposa del 5,6% del total de quilòmetres d'autovies en funcionament de l'Estat espanyol, mentre que acumula el 30,4% de les autopistes en règim de pagament.
- Les vies ràpides (autopistes i autovies) signifiquen riquesa i major seguretat.

Únicament partint d'aquestes dues afirmacions es pot entendre la situació actual i la seva problemàtica.

Catalunya, a hores d'ara, disposa únicament de 252 quilòmetres del total de 4.500 d'autovies de l'Estat, i, en canvi, té 720 quilòmetres del total de 2.100 de les vies de peatge de l'Estat.

És evident que Catalunya pateix un greuge històric en matèria d'infraestructures que és fàcilment constatable amb la comparació següent:

En el període comprès entre els anys 1965 i 1997, mentre que a l'Estat espanyol, del total de vies ràpides construïdes el 73% van ser lliures de peatge i el 27% van ser de peatge, a Catalunya únicament el 33% van ser lliures.

En definitiva, crec que sobren comentaris sobre el dèficit històric d'inversió estatal en infraestructures a Catalunya; pensem, per exemple, que actualment la via ràpida gratuïta de titularitat estatal, l'autovia Martorell-Lleida, té un tram intermedi de 30 quilòmetres, aproximadament (Jorba-Cervera i variant) sense que se n'hagi començat la construcció. És a dir, la inversió no sols és insuficient, sinó que, com en el present exemple, ens trobem amb una infraestructura començada ja fa més d'una dècada i encara inacabada.

Quant a la segona afirmació, que les vies ràpides signifiquen riquesa i seguretat, és evident que un país que aspiri a un creixement

Jospe Grau

econòmic i social i a un desenvolupament territorial equilibrat, necessita una importantíssima inversió en la construcció d'infraestructures, ja que la competitivitat d'una economia va directament lligada, entre alguns altres factors, a l'existència d'unes vies de comunicació ràpides i accessibles.

Vies ràpides és igual a riquesa, tant en el conjunt del país com en l'àmbit més concret del territori que creuen. Els municipis travessats per vies ràpides han hagut de patir problemes importants, ja siguin mediambientals, ja siguin d'un altre ordre; però ningú no pot negar que han aconseguit un nivell de desenvolupament econòmic immillorable en unes altres circumstàncies (Martorell, Mollet o el Vendrell, per exemple, segurament no tindrien el mateix creixement sense la proximitat de l'autopista).

Hem dit que invertir en infraestructures és condició imprescindible per a un creixement econòmic, però és evident que aquesta inversió no ha de comportar un increment del dèficit públic, ja que això afectaria negativament la competitivitat de la nostra economia. Únicament des de la constatació d'un greuge històric patit per Catalunya en matèria d'inversió estatal en infraestructures, i des de la constatació d'una política per part del Govern de la Generalitat de realització d'aquesta inversió infraestructural sense augmentar el dèficit, es pot entendre el moment actual.

Encara que la Llei d'autopistes ha estat promulgada l'any 1972, les primeres autopistes, totes, òbviament, de titularitat estatal, es van començar a construir a partir de l'any 1967 (Montgat-Mataró, Barcelona-la Jonquera, Montmeló-el Papiol, Fraga-Mediterrani, Tarragona-Castelló i Barcelona-Tarragona), i van ser acabades, i en total funcionament, a mitjan anys 70. La fórmula emprada per l'Estat per a la seva construcció i explotació ha estat la de la concessió administrativa (és a dir, finançament i explotació privada), amb data de reversió a 31 de desembre del 2004.

Fora de les autovies Barcelona-Terrassa i Barcelona-Castelldefels, les úniques de caràcter gratuït construïdes en aquells anys, l'Estat no torna a construir a Catalunya cap més via ràpida fins l'any 1990, en què construeix l'autopista del Maresme, també mitjançant concessió administrativa, però utilitzant la fórmula del peatge tou. El preu d'aquesta fórmula és l'allargament a la concessionària ACESA de l'explotació de totes les seves concessions (Montgat-Palafolls,

Barcelona-la Jonquera, Montmeló-el Papiol, Barcelona-Tarragona i Fraga-Mediterrani) fins a l'any 2016.

Posteriorment, durant els anys 90, l'Estat construeix amb caràcter gratuït la inacabada autovia Martorell-Lleida i la part que li correspon dels accessos i el primer cinturó de Barcelona, vies aquestes ja de caràcter gratuït.

En definitiva, l'actuació de l'Estat a Catalunya en matèria de vies ràpides, es limita a la construcció, mitjançant concessió privada, de les que podríem denominar vies arterials, havent d'assumir la Generalitat (reinstaurada l'any 1979) la responsabilitat de completar un mapa territorialment equilibrat de comunicacions viàries.

Es construeixen vies ràpides mitjançant concessió administrativa (autopista Terrassa-Manresa, concessionària AUTEMA, autopista Castelldefels-el Vendrell, concessionària AUCAT, Túnel del Cadí, concessionària Túnel del Cadí, SA i Barcelona-Terrassa per Túnel de Vallvidrera, concessionària TABASA) vies ràpides gratuïtes (autovies Granollers-Mataró, desdoblament carretera Granollers-via o autovia del Baix Llobregat), vies semiràpides (eix del Llobregat o eix Transversal) i es tracta de completar la resta de la xarxa viària territorial.

Tant durant l'època del Govern de la UCD (anys 1976-1982), com durant l'època del Govern socialista (anys 1982-1996), no sols la inversió en obra pública viària, per part de l'Estat, a Catalunya ha estat purament testimonial, sinó que l'activitat de realització d'obra pública viària (encara que es faci mitjançant finançament privat) pràcticament no ha existit. Per contra, la major part de la xarxa d'autovies de la resta de l'Estat s'ha construït des de l'any 1982 fins ara.

El Govern de la Generalitat ha assumit la responsabilitat en aquesta matèria, construint un mapa de comunicació viària (evidentment encara incomplet) que possibiliti el doble objectiu d'aconseguir una xarxa de comunicacions sostenible que ajudi al reequilibri del territori i, com abans he dit, augmenti la competitivitat de la nostra economia. Ara bé, aquest creixement econòmic i el reequilibri territorial, ha de ser compatible amb una política de contenció del dèficit públic i de no hipoteca de la inversió pública, que ha d'atendre un conjunt molt més plural de necessitats del país.

És evident que la Generalitat ha finançat una part important (més pel valor estratègic que no pas pel conjunt de quilòmetres) de la seva xarxa viària pel mecanisme de la concessió administrativa a empreses privades, i és evident que aquestes concessions són encara deficitàries (ja que, al revés del que passa amb les concessions estatals, no ha transcorregut encara el període de temps suficient per a fer-les rendibles). En conseqüència, la solució del problema dels peatges, segons ens trobem amb concessions estatals o autonòmiques, ha de ser diferent.

La proposta de l'ACM per donar solució al problema dels peatges de les autopistes i per resoldre el greuge que pateix Catalunya respecte de la resta de l'Estat, és la següent:

Mesures a curt termini

- Recuperació de la gratuïtat de la B-30.
- Renegociació dels preus dels peatges de les diferents autopistes de Catalunya, a fi d'aconseguir-ne una disminució i mesures de protecció per als usuaris habituals (p. e. teletac de residents).

Mesures a termini mitjà

- Consecució de la igualtat del preu de tarifa a totes les autopistes a 10 pessetes per quilòmetre.
- Inversió per part de la Generalitat en transport públic ferroviari com a alternativa a l'autopista per al desplaçament habitual.
- Continuar la inversió en millora de la xarxa viària. Titularitat de la Generalitat.
- Estudi de la possibilitat de recuperació dels peatges de la primera corona de Barcelona, en un termini raonable de temps (p. e. mitjançant l'aplicació d'un peatge indirecte).

Mesures a llarg termini

- Recuperació de totes les concessions d'autopistes del venciment dels terminis de concessió.
- Continuació de la inversió de la Generalitat en vies de comunicació (tant en xarxa viària com ferroviària).

Totes aquestes mesures s'han d'acompanyar amb el compromís del Govern de l'Estat de donar resposta al greuge patit per Catalunya i realitzar una política efectiva d'inversions en infraestructures.

Intervenció del senyor Manel Mas

Dues notes introductòries: la primera per a poder expressar l'opinió d'un nivell de govern que, encara que no té responsabilitat ni en vol tenir sobre aquest tema -dic això perquè els municipalistes sempre reclamem moltes coses i encara no reclamem parlar d'autopistes- és una veu que cal escoltar per part dels responsables del tema. La segona nota introductòria és que plantejaré qüestions que són les prèvies a tot aquest debat i que, segurament, els responsables que en tenen cura ja s'han plantejat a l'hora de prendre les decisions, però que no s'han explicitat bé, i, per tant, crec que cal tornar-les a posar sobre la taula.

Cada matí em desperto escoltant notícies sobre congestions a diversos punts de la xarxa viària, que cada dia són les mateixes. Fent broma sobre això, el director general de Carreteres per a saber a on ha d'actuar només cal que engueui la ràdio cada matí. Els caps de setmana, si escoltem els mitjans de comunicació al vespre, a l'operació retorn, pràcticament, hi surten els mateixos punts. Varien una mica segons la temporada: si és la de platja, si és la d'esquí, si és la dels bolets... però cada any van sortint, més o menys, els mateixos punts. La setmana que ve serà Setmana Santa, i se'ns fan un seguit de recomanacions de: "no surti en aquesta hora, viatgi en aquesta altra, compte aquí, faci aquesta volta...".

Considero que tenim una xarxa viària congestionada. Evidentment, no hem de construir la xarxa viària per les necessitats dels moments punta; cada cop, aquests moments són més freqüents i, cada vegada, n'hi ha més. Jo no m'atreveixo a afirmar taxativament que la xarxa viària a Catalunya és un coll d'ampolla, perquè no sóc expert en el tema, però sí que es pot afirmar que, en alguns punts de Catalunya, la xarxa viària de servei públic és inexistent i s'ha substituït, i s'ha acceptat tàcitament per tothom, sense cap mena de debat polític en el fons, que hi ha una altra via alternativa que són les autopistes de peatge, i aquest és un tema sobre el qual cal reflexionar.

D'on ve aquesta situació de congestió de la xarxa viària pública de Catalunya? Del model de mobilitat pel qual hem apostat, el transport privat. Tenim una gran indústria automobilística i un gran sector que gira entorn a l'automòbil. Només cal dir que les televisions

Manel Mas

públiques es financen amb els anuncis dels cotxes privats, de les fàbriques de cotxes. Així, cinc anuncis de cada sis són de cotxes privats, especialment en hora punta.

Aquesta és una situació que es repeteix a tota la societat occidental, no solament a Catalunya o a Espanya.

Hem fet una altra aposta, a part d'aquest model de mobilitat, que és el model urbanístic dispers, pel qual tenim la residència en un lloc, la feina en un altre, l'oci en un altre, els estudis en un altre. És un model urbanístic que comporta una gran mobilitat que, si l'afegim a l'aposta anterior, en la qual aquesta mobilitat es fa amb transport privat, ens trobem en l'actual situació, és a dir, el model de mobilitat de transport privat i el model urbanístic dispers.

Primera consideració sobre això: estem en condicions d'analitzar les causes d'aquesta situació i de plantejar-nos un model de mobilitat diferent? Probablement, no, ja que si ara intentéssim canviar-ho tot, no ho podríem fer, de la nit al dia. Però sí que hauríem de fer una reflexió a llarg termini sobre aquest tema.

Segona consideració: volem, o estem en condicions de plantejar-nos els costos reals que té aquest model? Els costos que té en necessitat d'infraestructures, en medi ambient, des del punt de vista de la contaminació, i fins i tot els costos que té pel que fa a convivència, des d'un punt de vista social, jo crec que sí, que ens hem de plantejar els costos reals d'aquest model i intentar exterioritzar-los al màxim per a poder-ne plantejar les solucions.

Hi ha una teoria que afirma que la congestió absoluta resoldrà el problema. Fins i tot algun tècnic a la meua ciutat, quan li he plantejat problemes de trànsit, m'ha dit: "no, arribarà un moment que això serà tan embolicat que la gent ja, automàticament, ho resoldrà o se n'anirà cap a una altra cosa". Considero que aquesta posició no és acceptable, tant pels costos que comporta mentre s'hi arriba, com per la incomprensió de la ciutadania respecte d'aquesta solució. Perquè la ciutadania, malgrat el que els polítics o els mitjans de comunicació trasllueixen, no ha entès o no se li ha explicat cap on anem realment o no ho ha acceptat. I aquest tema de la conscienciació ciutadana, és un fil conductor per a percebre les conseqüències d'aquest model.

Com que el tema de la congestió absoluta no és plantejable, cal prendre decisions per a resoldre el problema, la qual cosa implica, necessàriament, destinar-hi recursos econòmics. Quants? En relació amb quines prioritats? En què?

En relació amb les prioritats, si considerem que el sector públic ha de posar recursos econòmics per a solucionar aquest problema, evidentment, entra en debat amb unes altres prioritats socials que hi ha en aquests moments. Per què els hem d'invertir en mobilitat i no, per exemple, en una millora de l'administració de Justícia? Per què no en educació, que és una base del futur creixement econòmic i social dels ciutadans del país? O en la millora de la sanitat, que mai no n'hi ha prou? És a dir, volent destinar recursos públics a aquesta decisió de millorar la xarxa de mobilitat, entrem en confrontació amb unes altres prioritats i amb tot el sistema occidental, que afirma que cal reduir els pressupostos, recaptar menys impostos i reduir la despesa pública.

Però, com es pot compaginar la millora de la justícia, la construcció d'autovies de gran capacitat, la inversió en sanitat i educació, amb la imposició de menys tributs? En aquesta mateixa taula s'ha parlat de potencialitats com ara imposar-ne sobre els carburants o sobre l'impost de matriculació, i hi ha alguns altres objectes imposables que també podrien utilitzar-se, però el problema plantejat a l'hora de buscar recursos, des del sector públic, és aquest.

Pel que fa als recursos privats, hi ha un pensament que he anomenat com la "síndrome de Lafontaine" per explicar el problema de la utilització dels recursos privats. Quan dic la síndrome de Lafontaine em refereixo al recentment dimitit ministre d'economia d'Alemanya, que va descobrir que hi havia una instància superior a les seves possibilitats, el mercat, que condiona fortament l'acció política. En aquest sentit, tant el senyor Alemany com el senyor Prior ens han explicat a bastament què representen la inversió, els accionistes, els fons d'inversió internacional... En definitiva, quan parlem d'utilització de recursos privats, hem de pensar que funcionen amb unes determinades regles i que, si hi juguem, les hem d'acceptar.

Resolta aquesta qüestió, cal preguntar-nos si és acceptable, encara avui, la idea que se'ns va vendre els anys setanta que les autopistes de peatge eren de gran capacitat, de gran comoditat i que, qui no pogués pagar, podia utilitzar les carreteres normals. És

M
a
n
e
l
M
a
s

acceptable la dicotomia que hi hagi avui dia carreteres de primera i carreteres de segona, o tot han de ser carreteres de primera amb unes determinades condicions? Considero que en l'actualitat no són aplicables els models de carreteres de primera i de segona, probablement, per una manca de consciència, però també per una altra qüestió que ha sortit reiteradament en els mitjans de comunicació, que és el tema de l'efecte demostració: en altres llocs hi ha autopistes lliures de primera i, per tant, per què nosaltres hem de tenir les dues coses?

Encara hi ha un altre dubte: és més econòmic rescatar la xarxa privada existent que fer-ne una de pública? Segurament, rescatar la xarxa privada sembla que és molt difícil pel volum de recursos que caldria esmerçar. Però, a l'ombra, no podria ser una solució? No podria ser, fins i tot, un instrument per a modular la mobilitat de l'ús d'aquesta xarxa amb concessió? El senyor Prior es referia a la utilització de la xarxa a la Costa del Sol d'hivern a estiu, i també podríem parlar de quina utilització té el transport de mercaderies respecte del transport privat o el transport col·lectiu respecte, també, del transport privat. Aquí podríem trobar una via de treball realment interessant per discutir.

Finalment, hi ha la qüestió d'invertir en què?, cal fer una xarxa pública de pagament? Amb tota honestedat els dic que no. Malgrat tot, hi ha una gran pregunta a l'aire: com es mantindran les autopistes que fins ara s'han fet? Considero que tot això ens porta a la necessitat d'establir nous plantejaments col·lectius respecte al tema de la mobilitat, ja que els actuals no serveixen. Es parla de la llei d'autopistes dels anys setanta quan és de fa vint-i-cinc anys o més, i no fem un debat nou sobre el tema. Cal la reconducció del debat en la ciutadania i entre les administracions públiques, és a dir, entre els polítics que gestionem aquestes administracions públiques, per plantejar-nos un model de mobilitat i de la xarxa d'infraestructures d'aquesta mobilitat, diferents.

Per acabar, m'apunto al que deia l'alcalde de Mollerussa i president de l'Associació Catalana de Municipis quan afirmava: "i per què no parlem, també, d'altres mitjans de transport i no parlem només dels mitjans de transport automòbil?". Considero que parlar d'altres mitjans de transport o de mitjans de transport col·lectiu és molt més interessant.

Intervenció del senyor Ricardo García-Nieto

Un petit pensament abans de començar: ja em pensava que els dos representants de les concessionàries es posarien d'acord en consumir una mica més de temps perquè tinguessin menys temps els consumidors.

Però, de totes maneres -és una broma- l'altre dia estava llegint l'editorial d'una revista en la qual es feia una classificació de pensadors en dos tipus: els col·laboradors i els resistents.

Nosaltres, en el tema dels peatges i de les concessionàries vam ser resistents i ara estem en la situació de col·laboradors. També pot ser a l'inrevés: amb el tema de bancs i fins a l'any 1995-1996 érem col·laboradors i ara som totalment resistents, sobretot en el tema de les comissions.

Aquesta situació pot canviar, perquè, en aquests moments, som col·laboradors -i em sap greu que el senyor Alemany hagi dit, i és veritat: "acabo d'arribar i sóc el pianista"- però no és tant perquè acabi d'arribar, sinó perquè portem divuit mesos intentant tenir una conversa directa amb el Ministeri de Foment sobre les concessionàries i no ens han rebut mai.

El mes de setembre de l'any 1997 l'OCUC va fer una roda de premsa presentant la nostra denúncia en el tema dels peatges amb un informe de 150 fulls que vam fer arribar al ministre de Foment, i encara no n'hem tingut cap resposta. I sabem que estaven en converses. Per tant, el senyor Alemany ha rebut totes les crítiques i tots els trets, perquè acaba d'arribar i perquè és la primera vegada que hem tingut l'oportunitat de dir alguna cosa als representants de les concessionàries, la qual cosa s'ha d'agrair.

Hem d'agrair, sobretot, aquest canvi, des d'un petit debat entre concessionàries i polítics a Madrid, a un debat real, social i econòmic, on hi hagi representats, sobretot, la societat civil i els usuaris. Aquest és un pas positiu i hem d'agrair la possibilitat que un representant de l'OCUC estigui aquí, expressant la seva opinió, i que se sàpiga d'una vegada la nostra opinió, no pels mitjans de comunicació sinó directament a través dels representants de les concessionàries i del públic en general.

R. García-Nieto

No volia fer esment de la situació inicial perquè ja ho vam fer, en el seu moment, a la nostra revista, dedicada monogràficament al tema dels peatges, però, després de les intervencions que s'han fet en aquesta taula, tinc la necessitat de donar quatre dades concretes i ràpides.

S'ha parlat, sobretot, de resultats econòmics d'AUTEMA però no s'ha parlat dels resultats econòmics d'ACESA. En el mes de setembre de 1997, nosaltres vam sortir a la palestra perquè tot just llavors havíem aconseguit la rebaixa del peatge del 16 al 7% quan, en aquell moment, les concessionàries varen aprofitar per fer un augment. Per tant, aquesta rebaixa de l'IVA carregat als peatges ni tan sols va durar un mes, ni deu segons.

Fent una petita anàlisi de números, vaig estudiar les memòries d'ACESA i vaig comprovar que el benefici abans d'impostos era d'un 70%. Els economistes sempre diem que els escandalls, o la suma de tots els escandalls dels productes que s'estan venent en una empresa, és el compte de resultats. Per tant, podríem dir, en el fons i sense entrar en detalls, que l'escandall d'aquesta empresa, en mitjana, tenia un 70% de marge.

Posteriorment, vaig introduir en un full de càlcul els beneficis de totes les empreses que cotitzaven en borsa en aquell moment i, en classificar i ordenar la informació, sempre sortia ACESA en primer lloc quant a percentatge de beneficis amb impostos respecte de les vendes. Però aquest no era l'únic cas, ja que la tercera empresa era una altra concessionària i, si es continuava fins a la setena, també n'hi havia tres. És a dir, existeix un marge favorable, per la qual cosa no solament s'ha de parlar de les pèrdues passades sinó també dels beneficis que s'estan produint en aquests moments.

En aquest sentit, es podria plantejar la possibilitat, d'una banda, que els beneficis servissin per a pagar, realment, la inversió, tot i que analitzant el passiu d'ACESA, aquest és mínim, o, d'altra banda, podrien destinar-se a inversions futures, però, el 80% dels beneficis són dividendes.

Per tot això, ens podríem qüestionar aquesta situació heretada des de fa trenta anys, ja que és possible que hi hagi hagut una baixada de costos via construcció -perquè han baixat els costos de

construcció de les carreteres- o baixada de costos via interessos, que ha baixat bastant: del 17 al 3%. I, a més a més, s'ha demostrat que hi ha hagut un augment considerable d'usuaris. Per tant, era el moment de replantejar-nos el futur.

Som aquí, doncs, per reclamar i per exposar la nostra postura, i per fer evident que no es pot proposar com a única solució el peatge a l'ombra. En aquest sentit, la comissió que ha creat el Parlament de Catalunya està donant uns passos prou interessants.

La nostra és una postura una mica filosòfica perquè encara no tenim dades concretes, que hem demanat a aquesta comissió i que estan preparant experts independents, catedràtics, etc. Certament, hem d'assumir, que no hi ha res gratuït, però en aquesta comissió parlamentària -i així ho hem fet constar en l'última reunió als experts independents- sí que hem demanat que volem saber si el que estem pagant és just el que hem de pagar o no.

Des d'un punt de vista de cost, estem demanant una anàlisi econòmica per trams per saber, exactament, quin marge estem donant, del pagament total d'un peatge concret, a la concessionària. Perquè si estem tenint una mitjana d'un 70%, és possible que hi hagi trams que tinguin un 30, i d'altres trams que en tinguin molt més. Per tant, ens agradaria saber, des del punt de vista d'imputació per trams, quin és aquest cost. Perquè, és clar, en una situació de mercat, ja se n'encarrega el mercat de regular, d'alguna manera, el preu.

En aquest cas en concret, en situacions de cap de setmana i en moltes altres situacions de vuit a nou del matí, quan la gent va a treballar, podríem arribar a dir que es produeix una situació quasi monopolista. Per què? Perquè no tenim alternatives en aquells moments, ja que suposaria arribar sempre tard a treballar. Amb aquesta situació de quasi monopolisme, per saber si el que s'està pagant és just o no, cal fer un escandall, una anàlisi econòmica per a saber què és el que estem pagant i, després, arribar a conèixer quin seria el preu o el marge de mercat normal.

Fins i tot fiscalment, hi ha moltes lleis que estan remetent al marge de mercat normal. Així, ens hem de plantejar, i aquesta comissió crec que hauria de poder-ho esbrinar amb aquestes

R. García-Nieto

enquestes que faran, quin ha de ser el marge de mercat normal, després dels costos per trams, per a arribar al preu màxim que està disposat a pagar un comprador de producte o de servei.

En aquest cas concret, en aquests moments, els usuaris pensem que no podem afirmar si estem o no pagant el que és just en cada un dels trams, perquè no en tenim la informació, però preveiem que estem pagant més del que seria el just. Per què? Perquè considerem que el marge no ha de ser del 70%, per preu de venda, ja que si ho fem per preu de cost estem parlant d'un 333%. O sigui, sobre el preu de cost, de mitjana, s'està carregant un 333%, la qual cosa no es fa ni tan sols a les botigues.

La nostra filosofia és, doncs, la filosofia d'una anàlisi amb dades concretes, quantificades per aquesta comissió d'estudi. Volem expressar quina és la nostra opinió enfront d'algunes solucions que s'estan plantejant als mitjans de comunicació: els peatges a l'ombra. Què pensem sobre els peatges a l'ombra? En principi, hi som contraris. Ho veiem com una possible solució en cas que no hi hagi més solucions. Però, sobretot, el peatge a l'ombra, en aquests moments, s'està plantejant com una panacea i, segurament, serà més una caixa de Pandora.

La panacea seria si estudiem un peatge a l'ombra sense una negociació prèvia de rebaixa dels peatges ja que, si no, la concessionària estaria pagant dues vegades aquest peatge a l'ombra. Per què? Perquè si hi ha un peatge més barat, s'incrementarà el nombre d'usuaris i, per tant, hi haurà més peatges i, es pagarà el peatge a l'ombra a la Generalitat. Així, en aquest tram en concret, el contrareultat sí que s'incrementaria. Creiem, per tant, que l'anàlisi prèvia s'ha de fer, i s'ha d'arribar a saber quin ha de ser el preu normal de mercat per a fer ús d'aquest tram que tindrà peatge a l'ombra, i després podríem parlar, com a última solució, com a solució menys dolenta, del peatge a l'ombra. Però, en principi, no en som defensors.

Què opinem de l'ampliació de termini de les concessions? Hi som contraris, sobretot, veient els balanços de la majoria de trams on encara s'estan cobrant peatges. Es pot estudiar com una solució alternativa a un cas en concret d'un peatge o d'un tram que porta molt poc temps i que és deficitari, etc. Podríem arribar a estudiar-ho. Però, en principi, com a norma, hi estariem totalment en contra.

Ho vam entendre en el seu moment, el 1980, quan es va ampliar la concessió perquè hi havia una baixada important del nombre d'usuaris. Però, en aquests moments, que el nombre d'usuaris s'està incrementant molt per sobre de la inflació, creiem que l'augment de les concessions pot ser compensat pel nombre d'usuaris, que, si ja està creixent amb els peatges que tenim, imagineu-ho amb una rebaixa dels peatges!

Rescat: sí o no. Nosaltres, en principi considerem que sí, i després podem definir en quins trams és possible i on podem arribar a entendre que no. Però, especialment, en alguns trams en concret -i amb això estem d'acord amb una altra opinió que s'ha donat en aquesta taula- sobretot els que estan al voltant de les grans ciutats catalanes, no solament Barcelona, que s'estan fent servir per a anar a treballar i per a l'entrada d'un gran nombre de persones. Nosaltres, no cal dir-ho, aquí sí que creiem que es podria arribar al rescat. Però també entenem la postura que afirma: "alerta amb el tema del rescat de totes les inversions perquè, si no, no es tornaran a fer inversions privades a Catalunya aquests propers vint anys".

De totes maneres, no acceptem aquesta postura al cent per cent; hi ha moltes més alternatives que podem estudiar per defensar la inversió privada a les nostres infraestructures futures en els propers vint anys. Vam estar una vegada en una reunió, on el conseller Pere Macias feia esment d'una qüestió que també s'ha tractat en aquesta taula: què fem de les infraestructures alternatives amb les quals tenim, en aquest moment, una manca important, un greuge comparatiu? Considero que és el moment de plantejar, a sobre de la taula, la política tarifària. Perquè els usuaris estem disposats -i ho dic perquè hem detectat aquest hàbit de consum per part de tots els usuaris- fins i tot, a assumir una part de cost per a temes mediambientals. I creiem que hi ha llocs on no està justificat tenir dues vies amb el nombre d'usuaris que hi ha en aquests moments. El que sí que reclamarem, en aquests casos on no hi hagi vies alternatives, és una política tarifària estudiada de debò.

Què me'n dieu de la postura a Alemanya de canviar els peatges per taxes sobre les gasolines? Nosaltres en som contraris, per la nostra filosofia. Hem de recordar que, ja fa cinc o sis anys, vam tenir una discussió important sobre el consum d'aigua i vam arribar a la solució que dins de la factura ens diguessin què és el que estem pagant d'aigua i què d'impostos. Els usuaris volem saber què ens

R. García-Mioto

costa cada cosa i, per tant, tot el que sigui amagar un impost dintre d'un servei, no ens agradaria. Per tant, en principi, m'estimo més fer una anàlisi concreta dels trams concrets i, un cop s'arribi a l'anàlisi concreta, definir quin és el preu. Amagar el preu dins de la gasolina crec que seria tornar enrere, ja que hem donat passos en un altre servei públic com el consum de l'aigua. En definitiva, volem saber la realitat: què paguem? què ens costa?

Plantegem, per tant, en aquesta comissió, unes quantes postures. La primera que ja, d'alguna manera, es va encetant en reunions periòdiques amb les concessionàries per intentar tirar endavant algun acord per a un tipus d'usuari concrets. Demanem uns preus especials, és a dir, uns descomptes, com fa tothom que té un client addicte, que es tracta de manera diferent que un client esporàdic. Demanem, per tant -els usuaris habituals crec que ja s'estan plantejant aquesta possibilitat- una targeta multiviatge que, no cal dir-ho, s'haurà d'estudiar després de la negociació dels peatges globals que s'està fent. Demanem, creiem que també és important, una targeta per al sector de la tercera edat. Demanarem -ja fóra hora que s'escollit aquest clam popular- gratuïtat o, si més no, uns preus especials per als diumenges a la tarda per la tornada a la Barcelona, perquè creiem que un se sent estafat quan, després de tres hores de cua, ha de pagar un peatge per venir de Girona, de mil pessetes.

Creiem que aquest és un clam popular. Fins i tot el Parlament de Catalunya va reclamar, l'any passat, aquesta solució i, si més no, que hauria d'haver-hi una política tarifària que oferís un preu més rebaixat els diumenges al matí i a la nit, a partir de les nou del matí, per intentar repartir la tornada a Barcelona o la resta de les capitals de província. Coses tan senzilles com aquesta, sembla mentida que gairebé siguem al segle XXI i encara no s'hagin fet. Perquè, fins i tot, els diumenges a la tarda s'està incomplint una legalitat perquè el mínim dels 60 quilòmetres per hora no el podem complir perquè es triga, de vegades, dues hores a fer 60 o 30 quilòmetres. Aquest és un tema urgent que s'ha de fixar d'una manera ràpida amb les postures de les concessionàries.

Només per citar uns casos concrets: per als trams que estiguin molt a prop de les grans ciutats, que tinguin una antiguitat important i, per tant, que es pugui demostrar que la seva inversió ja està pagada quasi en la seva totalitat, per a aquests trams, per dret propi dels usuaris a tenir una mobilitat molt més segura, quant a rapidesa

i seguretat, perquè està demostrat que hi ha menys accidents en aquests trams que no pas a les alternatives tan nefastes que tenim en aquests moments, per a aquests trams demanarem un rescat per necessitat i per coherència.

A curt termini, demanarem, en aquests casos en concret, una rebaixa molt important. Recordo el tema del marge del mercat, no acceptarem un 333% sobre el preu de cost. Creiem que no hi ha empreses a Espanya, en aquests moments, que puguin carregar sobre el seu preu de cost un 333%, potser Microsoft, però no en recordo cap més. Evidentment, haurem d'aplicar les targetes multi-viatge i, en aquests casos en concret, no tindrem cap increment del termini de concessió, a canvi d'aquestes rebaixes.

Pel que fa als trams que no estiguin a prop de les grans ciutats i que la inversió no estigui encara totalment amortitzada, però que tinguin una antiguitat alta, reclamarem una anàlisi per cost i un marge normal de mercat, no el 333% ni el 70% sobre el preu de venda. Amb la resta, amb els casos concrets i amb les dades econòmiques concretes, estudiarem quines han de ser les solucions.

Som al segle XXI, i els usuaris hem de ser tractats com a tals. Si el setembre de 1997 vam sortir dient: "aquesta és la nostra" i creiem que estàvem en una situació insostenible, hem trigat divuit mesos a aconseguir que se'ns escolti. Agraïm la possibilitat, no solament de ser aquí, sinó de ser representats dintre de la comissió parlamentària i de mantenir les converses actuals, amb la voluntat que es mantinguin en el futur. Perquè tenim molt a dir, en positiu. A l'OCUC ens agrada fer una crítica constructiva i ens agrada ser col·laboradors.

Als qui estem en una ONG com l'OCUC ens agrada pensar i somiar, i en somiar, de vegades, reconec que ens posem en una situació una mica utòpica. Però val la pena dir que si, en aquests moments, John Lennon creés *Imagine*, possiblement, en aquella cançó hauria dit: no *countries*, no *religions*, no peatges. A veure si és veritat.

R. García-Nieto

Intervenció del Sr. Salvador Alemany

No ben bé per al·lusions, volia dir a Ricardo García-Nieto que estem a la seva disposició per a continuar parlant del tema. Penso que, el que l'OCUC ha anomenat com "assolir la utopia", també és interessant que es porti a terme i que, en un acte com aquest, és qüestió d'introduir una mica d'aquesta visió més utòpica.

D'altra banda, penso que, probablement, el model que ha comentat el senyor Prior no s'ha integrat en el seu model econòmic. En tot cas, és una qüestió que podríem anar analitzant en converses posteriors. Bàsicament, cal dir que una fotografia instantània d'una concessió madura no inclou aquells dinou o vint anys que el senyor Prior explicava, en els quals la inversió no va obtenir res. O sigui, que qualsevol percentatge sobre fotografia instantània no s'ajusta al negoci, ni el segon any ni l'any trenta-dos. I aquesta és una qüestió en la qual, probablement, haurem d'esmerçar una mica més de temps.

Jo, no cal dir-ho, estic a la seva disposició -ho repeteixo- per a estudiar els altres aspectes comentats, com ara les targetes multi-viatge, i vostè podria aprofitar per a explicar-me, amb el seu model, com realment podem convocar inversió de capital privat a les futures inversions d'infraestructures. És a dir, que pot ser que l'intercanvi ens sigui summament interessant, perquè cadascú pugui entendre la posició de l'altre.

Intervenció del Sr. Joaquim Prior

S'ha referit al peatge "a l'ombra". A mi personalment aquesta expressió, aplicada en aquest cas, no em sembla del tot adequada. Crec que és millor anomenar-ho peatge mixt, en el sentit que una part de l'import, el paga l'usuari directe i l'altra part els pressupostos de les Administracions en base al fet que existeix un benefici individual de l'usuari i un altre col·lectiu.

Per altra banda ha indicat que la reducció de les tarifes produeix un trànsit addicional que beneficiaria a la concessionària. Referent a això puc dir-li que, almenys en el cas de les negociacions d'Autema, els augments de trànsit induïts per la reducció de tarifes, són tinguts

totalment en compte per al càlcul de les compensacions corresponents.

Pregunta

Molt especialment, he demanat la paraula després que el senyor Grau afirmés que alguns alcaldes es posen al davant de les reivindicacions del que senten els seus ciutadans, la qual cosa podria donar lloc, també, al fet que el conjunt dels nostres conciutadans es mobilitzessin contra determinats impostos que paguen als nostres municipis.

Faré un paral·lelisme ràpid, si m'ho permeten. Jo crec que el gran problema és que tenim unes infraestructures fetes fa trenta anys, que no han estat capaces d'adaptar-se a una situació de mobilitat i de necessitat de traslladar-se per raons de treball i que, tot i tenint en compte els extraordinaris beneficis que algunes concessionàries han obtingut en la gestió d'un servei públic, no s'han resolt problemes puntuals que tenia la xarxa, amb la qual cosa és absolutament raonable que es produeixi una reacció popular.

Seria el mateix que si els ajuntaments no haguessin resultat, durant trenta anys, insuficiències de la xarxa de clavegueram o de cementiri, per posar serveis molt bàsics que ens corresponen. Per tant, vull deixar clar que aquesta no és una actitud irresponsable, sinó tot el contrari.

El que es reclama des del món municipal i des d'alguns municipis és, precisament, que s'apliqui racionalitat i realisme a un país que ha canviat molt en els últims trenta anys i que, quan es van fer les autopistes de peatge, ja era un sistema passat de moda a Europa i, en canvi, aquí es van fer per un règim que ja estava, tot ell, passat de moda. Però se n'han continuat fent després, amb posterioritat -els anys vuitanta i els anys noranta- pel mateix sistema de peatge directe, amb unes inversions que se'ns diu que són el risc de la inversió privada, però que han estat inversions extraordinàriament ajudades des de l'Administració pública amb avals, bonificacions d'impostos, assegurances de canvi, subvencions... i ja voldríem tots que el conjunt d'inversions d'una altra índole i de la inversió privada, generadora de riquesa i de treball, tinguessin l'ajut que han tingut aquestes.

Col·loqui taula?

El que es demana ara a les administracions titulars i a aquests inversors de risc és que entenguin que el país ha canviat i que cal fer un esforç perquè aquestes infraestructures, basades en esquemes del passat, també canviïn.

Per tant, davant les grans aglomeracions de l'entorn de les grans ciutats, cal replantejar-se del tot la xarxa viària i la de transport col·lectiu, i això inclou tota una sèrie de peatges, establint tarifes raonables -perquè n'hi ha que no són raonables- i cal estudiar, certament, l'alliberament del tema dels peatges al conjunt de Catalunya perquè no hi hagi dues xarxes, sinó una única xarxa que presti servei al conjunt del ciutadans.

Tots estem d'acord que caldrà estudiar com conservem aquesta xarxa i, per tant, com apliquem determinades figures tributàries en el seu manteniment. Però, en qualsevol cas, no es pot mantenir amb fermesa que continuarem igual que fa trenta anys, perquè el país no és igual que fa trenta anys.

Pregunta del Sr. Jaume Amat

En primer lloc, voldria dir al senyor Alemany, que afirma que ja fa més de divuit mesos que desapareixen trets, que no m'estranya, perquè des de fa divuit mesos la qüestió d'ACESA ha canviat molt -i no casualment- amb el canvi de direcció.

M'ha semblat entendre que el senyor García-Nieto afirmava que no va servir de res la rebaixa que es va fer de l'IVA perquè, automàticament, els contractistes van aplicar el tant per cent que podien augmentar. Jo li demanaria que puntualitzés que la rebaixa de l'IVA va ser del 9% i l'increment legal que van fer els contractistes era per sota del 2%. En la majoria, el benefici hi va ser igualment, i jo li demanaria una mica més de rigor quan es parla de tants per cents, tal com n'ha parlat el senyor García-Nieto.

Pregunta. Parlant de la rebaixa, i de la que s'ha aplicat aquests darrers mesos, aquesta sempre afecta les zones de la ciutat de Barcelona, però els veïns que vivim en pobles petits i que, quan venim a Barcelona, hem de fer quilòmetres, ens trobem que no s'ha aplicat cap mena de rebaixa en els peatges de la nostra zona, i jo, que vinc des de Reus, fins i tot em trobo amb un increment dels preus.

Un altre tema: la gent que vivim en pobles petits estem lluitant per sobreviure i necessitem infraestructures i algun tipus d'indústria. De vegades, venem un producte però, si ara, a més a més, resulta que tenim uns peatges més cars, resulta que som menys competitius a l'hora d'atreure algun tipus d'indústria o altra activitat.

Resposta del Sr. Salvador Alemany

Respecte a aquest punt, he tractat -potser he anat massa de pressa- d'explicar, precisament, que la reducció del conveni del 1998 no va ser de tipus geogràfic. I es va fer -això està comprovat- a banda dels llocs on hi ha el greuge comparatiu resultat del peatge obert, per posar tots els trams per sota de deu pessetes per quilòmetre. Als llocs on això ja hi era -ja estava per sota de deu pessetes per quilòmetre- no hi va haver cap mena d'ajustament. O sigui, no es va fer, en contra del que en un determinat moment s'ha cregut, que era per raons geogràfiques al voltant de Barcelona, ja que en realitat no va tenir aquesta finalitat.

Resposta del Sr. Ricardo García-Nieto

M'agradaria respondre, perquè que li diguin a una persona de números que no té rigor científic, molesta bastant. Jo no he presentat cap percentatge d'augment o de disminució, però sí que sé que es va rebaixar l'IVA del 16 al 7% -vuit punts- i l'augment, el mateix dia, va ser entre el 2 i el 4%, depenent dels trams. Però no ho deia tant pel fet d'aquest augment, perquè si la inflació és aquesta, doncs és l'augment que ha d'haver-hi perquè així ho estableix el contracte de concessió. Ho deia perquè jo creia que, en aquell moment, quan ja es començava a parlar del tema dels peatges, si l'Estat estava assumint la possibilitat d'ingressar molt menys per IVA, era el moment que les concessionàries s'hi afegissin no fent l'augment. Perquè, en els darrers anys, hi ha hagut molts sectors econòmics que no han pogut fer un augment de preus, i que, fins i tot, han hagut de fer-ne una rebaixa. Era el moment que, ja que l'Estat -que som tots- i Hisenda estaven renunciant a un ingrés important, les concessionàries renunciessin a l'increment de preus que, legalment, podien fer.

Col·loqui taula 2

Pregunta del Sr. Manel Nadal, diputat del Grup Socialista

Avui he escoltat algunes intervencions molt responsables, molt racionals, que demanaven racionalitat i responsabilitat i que es fugís de la demagògia, i jo m'he sentit molt al·ludit. Però, al mateix temps, he escoltat un anunci molt important: se'ns ha anunciat que d'aquí a un temps hi haurà una altra rebaixa dels peatges a Catalunya. No sé com es produirà aquesta rebaixa, potser a través d'impostos que vindran de Madrid i que no sentirem ni els usuaris, ni les empreses, perquè continuarem tenint els mateixos diners. Però, d'acord amb la consciència popular: "de rebaixa en rebaixa, a la victòria final". És a dir, de rebaixa en rebaixa, a la liberalització dels peatges, que és quan jo dic que estem matant el tema a pessics.

Contràriament, el grup socialista proposa: "per què no seiem de veritat amb les empreses concessionàries i, si volem que continuïn invertint a Catalunya, els fem un plantejament seriós de rescat dels peatges i anem, amb una temporalitat marcada, a discutir uns altres punts d'inversions, uns altres negocis possibles, ara que s'ha diversificat l'objecte social de les concessionàries?" A mi em sembla que és igual de racional. O sigui, o el matem a pessics -que avui en dia l'estem matant a pessics- o seiem i negociem una planificació de la desaparició dels peatges a Catalunya i d'anar a una sola xarxa a tot l'Estat i a Catalunya lliure de peatges.

Pregunta de la Sra. M. Dolors Montserrat, diputada del Grup Popular

Jo també m'he sentit al·ludida, essent una diputada, quan hi ha hagut un membre de la mesa que comentava que, en algunes ocasions, els diputats o els polítics podem fer demagògia de qüestions tan importants com pot ser parlar dels peatges.

Voldria recordar-los, ja que tenim a la mesa el director del diari Avui i ell ho podrà corroborar, que, la Setmana Santa de fa tres anys, hi va haver aquells col·lapses tan importants i els diputats, que no som res més que una corretja de transmissió del que pensa la ciutadania, vam presentar al Parlament el problema gravíssim, de perquè no es van aixecar les barreres i es va permetre que hi hagues-

sin unes cues de 20, 30 i 60 quilòmetres, que arribaven, fins i tot, pràcticament, a Tarragona.

En aquell moment, el diari Avui va fer una enquesta que va publicar quan els dirigents de diferents forces polítiques varen introduir aquesta iniciativa en el Parlament. Era una enquesta en la qual sortien dotze persones i totes elles, menys una, estaven d'acord que els peatges eren cars i estaven en contra del peatge a casa nostra. En definitiva, en aquests moments, no estem fent demagògia, sinó que transmetem al Parlament i als nostres governs que els peatges s'han d'anar rebaixant. I crec que vostès coincidiran amb mi -i ho deia aquest matí el conseller- que des del 1996 cap aquí hi ha hagut unes rebaixes considerables a casa nostra. És evident que no ho hem aconseguit tot, però de mica en mica s'omple la pica i aquest és el camí que hem anat escollint tots. Tot i que, val a dir que les concessions que són concessió administrativa de la Generalitat no van tenir de bon començament aquesta voluntat, sinó que s'han afegit al carro quan han vist que la ciutadania, en aquesta qüestió, fins i tot ha anat per davant de tots nosaltres.

Voldria afegir una qüestió que penso que ha quedat clara quan el senyor de l'OCUC deia si és just el que paguem. Jo crec que per a analitzar si és just o no el que paguem a les autopistes -actualment, un peatge per sota de les deu pessetes per quilòmetres- cal analitzar quina xarxa viària tenim a casa nostra i si la xarxa viària gratuïta és suficient o insuficient. Penso que ha quedat palès, i el senyor Alemany ho ha deixat clar quan feia el diagnòstic en tres vessants, que la xarxa gratuïta a casa nostra és insuficient i que si hi ha una autopista de peatge és perquè és voluntari utilitzar-la. En aquest sentit, es pot discutir el preu, depenent de si hi ha una xarxa adient a casa nostra.

D'altra banda, davant del Mercat Únic, caldria fer una anàlisi acurada de les nostres carreteres comarcals en aquests moments. Es fan carreteres, però no coincideixo, de cap de les maneres, amb l'afirmació que l'endeutament de la Generalitat acumulat a llarg termini, que és aquest billió sis-cents mil milions de pessetes, correspongui a les noves infraestructures que s'han fet a Catalunya. Això és una frivolidat, perquè fa quatre dies que vam inaugurar una carretera amb deu anys de retard, i és una carretera comarcal. Per tant, a Catalunya, que és clau de pas, com molt bé deia el ponent del País Basc, hem de suportar el nostre tràfic i els de la resta d'Espanya, que per a sortir a Europa han de passar per casa nostra. Xarxa viària sí,

Col·loqui taula 2

autopistes també, però és evident que en aquesta jornada tan interessant i tan important, hem d'analitzar què és el que tenim i cap a on anem per a valorar si és possible el rescat o no de les autopistes i si és just o no el que paguem en aquests moments, per aconseguir un preu encara més just i més rebaixat.

Resposta del Sr. Salvador Alemany

Hi ha dos punts que s'han comentat i que mereixen alguns aclariments, tant per part del senyor García-Nieto com ara, que s'ha parlat del dia de col·lapse, i del col·lapse a l'hora punta. Aquest és un tema de llibre. Llegia l'altre dia un document de la Comissió Europea que deia: "no hi ha cap país prou ric per a dimensionar les seves infraestructures, de cap tipus, per a cobrir els problemes de l'hora punta del dia punta". Aleshores, a partir d'aquí, es pot plantejar: "què es fa, a partir d'aquest moment?".

Tenim dos tipus d'actitud. Una és considerar que de la insuficiència de la infraestructura, en farem responsable el seu titular, i l'altra, considerar-ne responsable l'usuari. Aquestes són les dues opcions, per molt o poc que resultin populars. En el cas de responsabilitzar l'usuari, es pot plantejar la idea següent: "per què no fem que, a l'hora punta del dia punta, que és l'hora en què tothom viatja, en aquell moment la infraestructura sigui més cara d'utilització i després o abans la fem més econòmica, o fins i tot gratuïta, per tal que l'estructura sigui possible?".

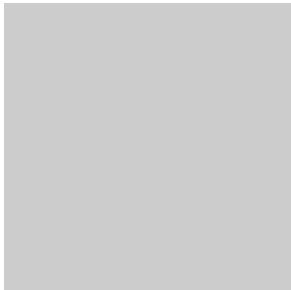
En canvi, em sembla que no seria una bona manera d'enfocar-ho afirmar que: "a l'hora punta del dia punta farem l'estructura gratuïta", perquè aleshores, no és que no ens puguem bellugar en tres hores, sinó que podria ser que ens hi quedéssim definitivament. Aquest és un tema, em sembla, que calia aclarir conceptualment.

I l'altra cosa a dir és que no tenim la sensació d'anar morint a pessics perquè confiem en els responsables, tant de govern com d'oposició, per reconduir el debat. Però la sensació que anem morint a pessics és l'equivalent a la del pianista, que ja he anat assumint, i, considero que, realment, estem en un debat seriós.

Resposta del Sr. Ricardo García-Nieto

En resposta a la senyora Montserrat, jo en aquests moments no sé dir quin és el preu just, però sí que sé que hi ha un 31,5% d'impostos dintre dels peatges, i aquest càlcul l'estic fent amb l'impost de societats -el 35% del 70% de marge- i amb el 7% d'IVA. Per tant, tenim un 31,5% que, per a mi com a l'usuari, no és just, perquè si estigués dins dels pressupostos generals de l'Estat, tot això no ho pagariem directament. Per tant, ja creiem que aquí hi ha alguna cosa a dir. Jo donaria l'últim missatge als representants dels ciutadans, als polítics catalans, que si aquí no arribem a un rescat total, el que sí que fóra bo de compartir amb la resta de l'Estat és que, a partir d'ara, quan es valori l'esforç fiscal dels catalans, dintre dels tributs que estem pagant comparativament amb els altres, s'incloguin els peatges que estem pagant, perquè els altres no en paguen.

.....Gol-i-oqui tauia 2.....



Taula .3

“La visió dels agents socials”

Intervenció del senyor Rafael Romero

Quan se'm va convidar a participar en aquesta jornada, la primera reflexió que em vaig fer va ser: què és el que, des de la Cambra de Contractistes, es pot apuntar en un debat que intenta reflexionar sobre l'estructura viària i sobre una part de la problemàtica que se'n deriva com és el seu finançament. I penso que, des d'aquesta perspectiva, cal reflexionar sobre si Catalunya té prou dotació o no. El sentiment del ciutadà normal, que ha de traslladar-se o que té una empresa i ha de transportar el producte que fabrica, és que aquesta dotació és insuficient.

Per intentar centrar el tema, crec que és bo fer ús de tota la informació disponible i, quant a la mesura de capital públic, el conseller Mas en la inauguració ja ha parlat dels estudis duts a terme per l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques amb el patrocini de la Fundació del Banc Bilbao Biscaia. Aquests estudis, tot i que tenen un petit desfasament temporal perquè fan referència a l'any 1992, ens faciliten l'estoc de capital territorialitzat i també per usos d'aquest capital. Dins del capital públic, valoren les carreteres i les autopistes de societats concessionàries.

Si prenem aquest valor de capital de carreteres i d'autopistes de societats concessionàries i el posem en relació amb la població -perquè sembla lògic que aquesta infraestructura viària sigui per a facilitar la mobilitat a les persones- i també amb la producció que genera el territori al sistema econòmic, i donem com a valor cent d'aquesta relació amb població i producte interior brut al corresponent a Espanya l'any 1992, a Catalunya teniem un valor respecte a la població de 87 i respecte al PIB del 70, la qual cosa suposa una mitjana de 78. Això ja ens situa en unes circumstàncies d'insuficiència de la xarxa viària.

Unes altres dades més intuïtives també ens poden donar una imatge prou fidel com, per exemple: Catalunya, amb el 17% del parc d'automòbils, té el 24% d'accidents. O una altra previsió que es va fer al seu dia, l'any 1985, amb el Pla de carreteres de Catalunya, que preveia que l'any 2000 s'arribaria a una taxa de 410 turismes per milió d'habitants i, aquesta taxa, s'ha ultrapassat quatre anys abans, el 1996. Per tant, si hem de reflexionar sobre el finançament de la

Rafael Romero

infraestructura viària de Catalunya, hem de partir del fet que, la que hi ha avui, és clarament insuficient.

Els estudis i les anàlisis que hem fet a la Cambra de Contractistes ens diuen que, aquests últims anys, a Catalunya, les inversions en infraestructura viària de l'Estat i de la Generalitat conjuntament representen al voltant de setanta mil milions de pessetes anuals. Si no tan sols hem de recuperar el dèficit acumulat, sinó que també hem d'intentar posar la xarxa en unes situacions adients o proporcionals a les necessitats que tenen les persones i les unitats econòmiques del territori de Catalunya, no sembla gaire agosarat afirmar que les inversions haurien d'augmentar substancialment. Els nostres estudis ens diuen que les inversions en carreteres haurien de ser, els propers anys, d'una mitjana d'uns cent deu mil milions de pessetes cada any. I un aspecte que s'ha assenyalat aquest matí, i que és prou important, és que una part d'aquestes inversions no són només per a noves xarxes, sinó per a mantenir les existents.

Si acceptem com a criteri el 20 o 25%, estariem parlant d'unes inversions en manteniment de la xarxa existent de prop de vint-i-cinc mil milions de pessetes anuals en els propers anys. Això situa la magnitud del problema en uns termes que obliguen, per una banda, a donar racionalitat a les decisions i, per una altra banda, a utilitzar els recursos i cercar les alternatives òptimes quant al seu finançament. Racionalitzar les inversions requereix, necessàriament, un exercici de programació.

S'ha parlat, també, aquest matí, de l'heterogeneïtat de la xarxa viària i sembla prou evident que s'hauria de fer un esforç per a donar coherència a aquesta heterogeneïtat. Definir, en definitiva, un model que permeti abastar l'objectiu, ja no tant de Catalunya o d'Espanya sinó de la Unió Europea, de fer possible una mobilitat sostenible. Mobilitat sostenible que, de ben segur, ha de complir dues condicions dintre d'una multiplicitat de criteris que han de definir-les. Condicions que jo vull assenyalar i destacar tot seguit: afavorir el transport intermodal per guanyar eficiència en la mobilitat de mercaderies i, també, afavorir el transport públic. Però és evident que aquestes necessitats, importants de cara al futur, ens plantegen el problema fonamental del seu finançament.

No fa gaire, com a conseqüència dels compromisos per complir el Tractat de Maastricht, no tan sols a Catalunya i a Espanya sinó a

tot Europa, les inversions públiques han experimentat uns retalls, unes disminucions substancials. Però, la mateixa Comissió Europea, en els seus últims documents del Consell de Viena del desembre passat, ja assenyalava la necessitat de prioritzar, dins d'una política de rigor i de disciplina pressupostària, la inversió pública per recuperar els retards d'aquests últims anys conseqüència de la política de disminució de la despesa aplicada als països europeus.

És a dir que, sense deixar de tenir present i analitzar totes les possibilitats que ofereix la captació d'estalvi privat per al finançament d'infraestructures, jo també volia destacar que la inversió pública ha de continuar tenint un paper primordial en la dotació de les infraestructures en general. Tenint en compte que no totes les infraestructures tenen la mateixa capacitat de generar recursos ni fluxos de tresoreria i que, probablement, les infraestructures viàries són les que en tenen menys capacitat, no podem deixar de banda en un debat de reflexió sobre el finançament de la infraestructura viària, la necessitat d'aplicar, en una part important, recursos públics provinents dels pressupostos, de manera directa o tradicional, a base d'afectar un determinat gravamen amb caràcter finalista i també utilitzant el que molt bé ha definit el professor Izquierdo aquest matí com a recursos pressupostaris, però ajornats, que són les figures que han aparegut aquests últims anys. Aquests es poden centrar en el que es diu peatge a l'ombra -que, en definitiva, no és més que ajornar el pagament, via pressupostos, d'un pagament que hauria d'assumir l'usuari-, el que aquí, a Espanya, s'anomena el model alemany o el que també s'ha utilitzat especialment a Catalunya, que és la creació de gestors amb capacitat d'endeutament. Totes aquestes figures han de fer-se servir per a afrontar els compromisos de futur, però hem de tenir en compte que, al cap i a la fi, graviten sobre els pressupostos públics.

S'ha parlat també de les associacions publicoprivades i de l'impuls que vol donar-los la Comissió Europea a través de la Direcció General VII de Transports, però hem de tenir en compte que la figura tradicional mitjançant la qual la iniciativa privada ha pogut participar en el procés de generació d'infraestructures és la concessió. En definitiva, les associacions publicoprivades són un intent de cobrir les deficiències que puguin tenir determinades infraestructures per generar recursos per si mateixes, per poder-se finançar a través de noves fórmules i nous plantejaments que facin possible que la iniciativa privada participi en la generació d'aquestes infraestructures.

Rafael Romero

Rafael Romero

Jo voldria acabar la meva intervenció fent la reflexió que el contracte de concessions requereix, sobretot, una gran claredat en els seus termes i seguretat jurídica per a les dues parts integrants, tant per al sector públic com per al privat. És un contracte que, per la seva llarga durada, requereix un marc estable, legal i administratiu i, en el cas que aquest marc es modifiqui, l'equilibri inicial ha de ser respectat en tot cas.

En definitiva, Catalunya té una dotació clarament insuficient d'infraestructures viàries. Les inversions a realitzar en els propers anys són d'una magnitud considerable i podrien arribar a valorar-se en un 40% més que la mitjana dels darrers anys. Cal programar les inversions per tal de definir un model que permeti prendre decisions quant a la discriminació d'itineraris, però també pel que fa a les diferents formes de finançar-se. L'objectiu principal de les infraestructures viàries i, per tant, d'aquesta programació, ha de ser fer possible la mobilitat de persones i mercaderies, tot respectant el medi ambient i el concepte de mobilitat sostenible. I aquesta programació ha de facilitar la presa de decisions sobre el tipus de finançament per a les inversions a realitzar.

Intervenció del senyor Antoni Hostench

Hi ha molts factors que incideixen directament i indirectament en la dinamització del teixit econòmic i empresarial d'un país. Un dels factors més importants és la dotació d'infraestructures de què es disposa.

En un sentit ampli, podem dir que les infraestructures són el capital públic -material i immaterial- necessari per al desenvolupament de les activitats socioeconòmiques, i que permet a les empreses, a les persones, a les institucions i a les administracions desenvolupar les seves activitats.

La inexistència o la insuficiència d'infraestructures limita el funcionament i el desenvolupament de les empreses. Al contrari, la realització de noves infraestructures i la millora de les existents suposen unes economies externes per a les empreses, que els permeten reduir certs costos i millorar la seva competitivitat i el seu potencial de creixement.

Les infraestructures són un element imprescindible per al desenvolupament econòmic d'un país, perquè possibiliten l'aprofitament dels recursos de què aquest disposa. La incidència que tenen en la determinació de l'eficàcia i la productivitat globals del sistema econòmic són els trets més importants de les inversions en infraestructures, més que no pas el seu efecte multiplicador o la seva contribució directa en la creació d'ocupació.

El paper de les infraestructures en l'estímul de l'activitat econòmica i en el desenvolupament regional és molt important, ja que permet generar noves potencialitats que indueixen a la proliferació d'iniciatives empresarials.

Tota política de dotacions infraestructurals té dos tipus d'efectes: uns efectes directes -per via dels impactes de l'increment de la despesa i la inversió públiques en la demanda regional/local- i uns altres d'indirectes -per via dels canvis estructurals en les condicions bàsiques de desenvolupament.

Les cambres de comerç de Catalunya sempre han estat sensibles a la importància d'aquest tema, i és per això que constantment han

Antoni Hostench

fet arribar a les diferents administracions el seu punt de vista, és a dir, el punt de vista de les empreses. Quan ha calgut criticar, ho hem fet -recordeu, per exemple, l'opinió de les cambres pel que fa a la disminució de la despesa pública per part del Govern a Catalunya- i quan ha calgut demostrar la nostra satisfacció, també.

La dotació d'infraestructures ha de permetre a les empreses de Catalunya ser competitives davant de les empreses europees, tant les espanyoles com les dels altres països. En relació amb aquest fet, arrela entre els empresaris de Catalunya la sensació que l'avantatge comparatiu que les infraestructures ens donaven fa uns quants anys, és en vies d'extinció.

Sense voler implicar que no s'ha actuat al país, és curiós constatar que, fa deu anys, en preguntar el Consell de Cambres als empresaris catalans quines infraestructures que en aquell moment estaven previstes o en execució farien més pel desenvolupament de Catalunya, la remodelació de l'aeroport sortia en primer lloc. Es va fer, però ja en necessitem més. En segon lloc hi havia l'amplada de via europea, i encara no en disposem, i a curta distància hi havia el Pla d'autovies. Si s'hagués donat curs al conjunt d'aquelles inversions, probablement avui no s'estaria donant voltes al tema dels peatges.

La sensibilitat que desperta entre els ciutadans el tema dels peatges de les autopistes catalanes propicia un seguit de reflexions que haurien de situar el tema en la seva veritable dimensió. Cal reconèixer que el sistema de peatge ha permès que Catalunya disposés d'autopistes fa trenta anys i això va ser, indubtablement, un motor de desenvolupament per a l'economia catalana.

Tot i això, Catalunya té, de bon tros, el percentatge de quilòmetres de peatge més elevat, la qual cosa representa un greuge comparatiu notable davant les altres comunitats autònomes. A més, les principals vies alternatives a les autopistes de peatge, com ara l'N-II i l'N-340, han estat objecte d'una tradicional migradesa inversora per part de l'Administració estatal.

L'accés a les principals ciutats catalanes és tributari de forts peatges que la recent rebaixa pactada entre les empreses concessionàries i el Ministeri de Foment ha mitigat, però no ha resolt de

manera satisfactòria. Cal avançar decididament en el camí de la solució de les discriminacions interterritorials que l'actual sistema de peatges comporta i que es fa difícil de mantenir fins a l'esgotament de les actuals concessions.

Tot debat hauria de respectar, d'una banda, els interessos dels usuaris i dels beneficiaris i, d'una altra, l'equilibri financer de les empreses concessionàries.

Un altre factor de preocupació recau en la gestió, ja que tenim prou exemples d'infraestructures infrautilitzades per culpa d'una gestió ineficient.

Una xarxa viària que permeti una mobilitat adequada de mercaderies i persones allà on hi ha més demanda, però que no obliidi la connectivitat i accessibilitat de zones de Catalunya que massa sovint es troben fora del circuit, és imprescindible. No entraré a enumerar els punts que considerem més necessitats d'actuació immediata, encara que probablement els relacionats amb les nacionals 340 i II siguin els que més sentim esmentar.

Som conscients que el redreçament en matèria d'infraestructures és difícilment compatible amb el marc de finançament actual de Catalunya i el pla d'estabilitat que la nostra incorporació a l'euro exigeix. Aquest segon no és qüestionable, el model de finançament de Catalunya sí, però també cal plantejar-se la incorporació de fórmules de finançament privat i de prioritzar, de vegades, més acuradament, les despeses que formen part del Pressupost de la Generalitat.

No vull acabar sense tornar a referir-me a la qüestió dels peatges. Sembla evident que els catalans mereixem una solució a la situació de greuge comparatiu que patim davant de les altres zones de l'Estat, i que la solució haurà de basar-se en criteris polítics, empresarials i d'equilibri territorial. A través de la nostra participació al grup de treball per a la reducció dels peatges confiem a poder fer aportacions mereixedores de ser tingudes en compte a l'hora de proposar la solució al problema.

En resum, des de les cambres de comerç de Catalunya pensem que la solució al problema que actualment la societat està plantejant

Antoni Hostench

en relació amb els peatges depèn de les condicions següents:

- Un alleujament del greuge comparatiu que patim, en la forma de rebaixes en el nivell absolut dels peatges, prioritzant la solució de punts especialment conflictius i, fins i tot, en algun cas, eliminant-los, com ara a la B-30.
- La rebaixa hauria de venir, en una bona part, de la reversió de la fiscalitat sobre peatges o la seva eliminació.
- L'abandonament de la pràctica de modificar les condicions pactades inicialment, especialment l'allargament de les concessions per finançar unes altres infraestructures o rebaixar preus.

De tota manera, ha de quedar molt clar que en el futur, igual que en el passat quan es van fer les autopistes, que ens van permetre un important guany de competitivitat que ara s'esgota, haurem de comptar amb infraestructures finançades privatament, amb tot el que això comporta:

- Necessitat d'un marc normatiu clar, estable i pensat per donar cobertura a aquestes operacions.
- Que aquest marc normatiu, pel caràcter d'operacions a llarg termini que és la inversió en infraestructures, es mantingui allunyat dels cicles electorals.

En definitiva, que generi confiança a l'inversor que arriscarà el seu capital oferint un servei que la gent valorarà i pagarà segons els beneficis que li reporti. Crec que, amb la polèmica actual i la seva utilització política, s'està hipotecant la possibilitat de captar aquests inversors i que, per tant, si no es redreça la situació, els imports de les infraestructures hauran de sortir dels pressupostos de les administracions, cosa que no sempre serà possible i, quan ho sigui, el seu cost no es repartirà correctament entre els beneficiaris de la inversió.

Cal reiterar, finalment, que aquest problema, amb les conseqüències negatives que tindrà en el futur, no hauria arribat si a

Drassanes de Barcelona, 25 de març de 1999

Catalunya s'hagués invertit el que calia i disposéssim d'una xarxa d'us públic comparable a la que tenen els ciutadans i les empreses de Madrid i on es pogués circular sense congestió ni perill de la vida per les principals carreteres nacionals del territori.

Antoni Hostench

Intervenció del senyor Valentí Pich

Assistim a un interessant debat ciutadà, a més, amb un ampli reflex en els mitjans de comunicació, sobre els avantatges i inconvenients del sistema de peatges de les autopistes i, en general, sobre el finançament de les infraestructures. Evidentment, aquest debat és utilitzat, en molts casos, per les diferents propostes polítiques per a argumentar o reforçar les seves alternatives. Que aquest assumpte s'està polititzant és una realitat que no necessita, possiblement, més comentaris, ni positius ni negatius.

La informació que es requereix per a tenir una opinió global sobre qüestions en les quals els aspectes econòmics i jurídics s'entrecreen, com en aquest cas, fomenta que les opinions que s'expressen normalment siguin excessivament superficials i no vagin a l'arrel de la qüestió.

Perquè aquest debat resultés socialment positiu, hauria de contenir, al meu parer, com a mínim, una imprescindible informació i reflexió de partida sobre els aspectes següents:

- Esgotament evident per part de les diferents administracions per a cobrir les necessitats creixents i il·limitades de serveis que requereixen els administradors; societats cada vegada més complexes i amb nivells de vida més elevats, la qual cosa implica, necessàriament, l'exigència de serveis més complexos i de qualitat superior...
- Els serveis que requereixen els ciutadans, a més d'uns estàndards de qualitat més elevats, són cada vegada més específics i diferenciats.
- L'esgotament de la capacitat de finançament d'aquests serveis, per part de les administracions, no pot superar-se amb increments de la pressió fiscal, ni amb una millora de la gestió dels pressupostos públics.
- En tot cas, hi ha un convenciment general sobre l'anomenat "cansament fiscal" dels contribuents. També hem de recordar que un model que proposés simplement mantenir els impostos i generalitzar indiscriminadament

el cobrament dels serveis públics específics, tampoc resultaria viable políticament.

Hi ha experiències internacionals i una important experiència nacional sobre la participació directa en les inversions i la gestió d'infraestructures públiques del capital privat.

Les experiències nacionals hem de valorar-les com a positives, en la mesura que ens han dotat de serveis que abans no existien. Tampoc no hi ha dubtes raonables sobre la qualitat dels serveis prestats, almenys hi ha un ampli consens sobre aquesta qüestió.

Tampoc no resulta creïble suposar que les inversions que es necessiten per a prestar els serveis públics que la societat demana, resultin sempre interessants per a la iniciativa privada. Tot i que existeixen o poden existir capitals privats i empreses interessades a invertir o gestionar aquests serveis, moltes de les inversions previstes no resulten interessants per al sector privat, atenent, naturalment, als estàndards de condicions assumibles socialment i políticament.

Partint d'aquest punt, hi ha, resumint, un debat en marxa; un convenciment raonable d'esgotament de la capacitat de finançar demandes creixents, complexes i diferenciades de serveis públics; la via de més impostos o mantenir els impostos amb "taxes" generalitzades sobre serveis no és políticament viable. Tot això ens porta, ho torno a repetir, a intentar explorar l'interès que el sector privat pugui tenir a invertir i gestionar alguns dels serveis i les infraestructures que estem comentant. En el benentès que molts dels serveis i infraestructures que semblen necessaris no resultin necessàriament d'interès per al sector privat.

En tot cas, hi ha quatre elements o variables imprescindibles per a atreure inversions i implicació del sector privat en la gestió de les infraestructures:

- Un marc contractual estable. En processos d'inversió amb períodes de retorn molt llargs, no es pot produir cap dubte possible sobre el tema.

- Els processos de licitació per contractar els serveis requereixen total transparència, igual que el seu seguiment...
- Informació sobre la gestió i el compliment del contracte totalment transparent, atès el caràcter de servei públic.
- Informació pública sobre el disseny de les infraestructures, i el caràcter complementari de les públiques i les de peatge, per al cas concret de les autopistes, com a pas previ a la seva licitació.

Ja per acabar, no ens sembla seriós, i en tot cas no resulta convenient a termini mitjà, que pressions de caràcter mediàtic o interessos polítics de curta visió, puguin posar en perill models de finançament que requereixen estabilitat, serietat i, sobretot, transparència, tenint en compte el seu caràcter social.

Hem de congratular-nos que la nostra societat presti atenció a un assumpte tan important per al futur i el present de l'estat del benestar com és aquest.

Intervenció del senyor Carles Tusquets

M'agradaria, en primer lloc, donar les gràcies a la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques per convidar el Cercle d'Economia a participar en aquest debat.

És cert que existeixen unes raons d'oportunitat per a debatre el tema de les infraestructures de transport terrestre i, en aquest cas, de les autopistes i autovies (xarxa viària d'alta capacitat). Però també és ben cert que aquest debat arriba tard, ens hem despertat massa tard.

La meua intervenció tractarà, per tant, de reflexionar breument sobre aquesta realitat que ens ha portat a la situació actual i tractarà també de contribuir al debat amb tres propostes concretes d'actuació.

La realitat del model

Fa molt de temps que estem veient com el mapa de carreteres i sobretot d'autovies i autopistes que es dibuixava a Espanya durant els últims deu anys no ens afavoria. Les autovies no es planificaven al nostre territori sinó a la resta d'Espanya, i durant aquest temps només se'n va construir una a Catalunya i encara està incompleta (el tram Igualada-Cervera). Mentrestant, per allargar les autopistes existents (el cas de Mataró) o bé ampliar-les (el cas de l'autopista de Girona que es va ampliar a tres carrils) modifícavem els períodes de concessió, o bé construïem noves vies de pagament (com ha estat el cas de les autopistes de Manresa o del Garraf).

Fa molt de temps que les empreses catalanes estan patint contínues estrangulacions i la congestió forma part de la realitat diària i, per tant, s'està convertint en un cost fix en el transport de mercaderies. Hem de tenir en compte que la pèrdua de competitivitat de la congestió i la pèrdua de temps són més importants que el cost de les tarifes actuals. I les infraestructures, sobretot les de transport, són un factor bàsic per a la millora de la competitivitat de l'economia espanyola dins l'euro.

Carles Tusquets

Finalment, fa molt de temps que ens adonem com la distribució de fons públics no és favorable a Catalunya, i que els criteris de cohesió social van al davant dels criteris d'eficàcia econòmica, perjudicant la nostra competitivitat. I en la localització de les noves inversions en infraestructures cal tenir en compte la seva contribució a aquesta competitivitat.

A partir dels anys 60 Catalunya, amb el seu pragmatisme tradicional, va optar per donar pas a la iniciativa privada i, amb el sistema de concessions, tenir autopistes amb peatge. I aquest model no l'hem qüestionat fins ara.

Novament la congestió ha estat el nostre indicador. Però, en aquesta ocasió, aquesta llum vermella ha resultat més complicada. A la resta d'Espanya les autopistes estan solucionant els problemes de transport i comunicació i, a més, sense cost per als usuaris.

I quan des de Catalunya es constata aquesta realitat i es demanen noves inversions, el control del pressupost apareix com un límit clar i insuperable. Les retallades pressupostàries han afectat el capítol de les inversions en infraestructures, i des del Cercle d'Economia veiem amb preocupació aquesta situació.

Els peatges actuals no responen a criteris de gestió eficient de les infraestructures i s'han de modificar. Però, per això és necessari tenir una visió integral i intermodal per a replantejar l'actual estructura de tarifes. El model de xarxa viària no és l'adequat però és necessari fer més coses a més de demanar un canvi en el sistema de peatges, és necessari replantejar el model d'infraestructures que tenim.

M'agradaria centrar la resta de la meua intervenció en tres aspectes o propostes en què centrar en el futur les nostres iniciatives que afecten no solament les vies d'alta velocitat sinó tot el sistema d'infraestructures. Els dos primers són més tècnics i el tercer és de naturalesa més política:

- El sistema de planificació de les infraestructures. Penso que no s'adapta a les nostres necessitats i és poc anticipatiu d'aquestes.

- La gestió de les infraestructures. És necessària una nova concepció clarament intermodal que tingui en compte prioritàriament la mobilitat de persones i mercaderies i les restriccions del territori.
- La necessitat de coordinació i una major professionalització en la gestió. És necessari impulsar amb decisió una voluntat política de coordinació per a solucionar els problemes actuals i programar el futur.

Planificació implica anticipació i una nova concepció

La primera qüestió que voldria plantejar és la necessitat de comptar amb una planificació a llarg termini de les infraestructures que s'avanci als problemes que puguin aparèixer. En aquest sentit, és necessari anticipar l'oferta d'infraestructures a la demanda, atès el temps que transcorre entre l'elaboració dels projectes, la seva aprovació, execució i entrada en servei, aquesta manca d'anticipació acaba esdevenint un coll d'ampolla per al creixement.

Aquesta manca d'anticipació es veu agreujada per la necessitat de reducció del dèficit i control de la despesa pública, que ha desencanat durant molt anys en la retallada de les inversions.

En el cas concret de les autovies i autopistes és necessari que en aquesta planificació anticipant es tinguin molt en compte els criteris de mobilitat tant de les persones com de les mercaderies. La major part del transport es fa per carretera i, a més, en vehicle privat. I aquests moviments no són únicament de la nostra àrea i com una conseqüència de les seves necessitats econòmiques sinó que Catalunya és una de les portes naturals amb Europa i, per tant, som regió de pas.

L'ús del transport per carretera com a mitjà per excel·lència ens ha d'obligar en el futur a planificar, a més llarg termini, la construcció de vies. Però, alhora, penso que encara és més important potenciar la utilització del transport públic, autobús o tren. Potser el debat actual ha de col·locar en primera línia el transport públic per deixar de prioritzar el transport privat amb cotxe.

Però, per acabar, si volem construir més autovies o autopistes, per exemple a la regió de Barcelona, hem de tenir en compte que ja no hi ha gaire espai físic, no ens queden gaires alternatives. Per tant s'ha de reclamar més sensibilitat amb els temes de territori, impacte mediambiental i sostenibilitat del creixement d'infraestructures.

Gestió intermodal

La segona qüestió, molt lligada a la necessitat d'una adequada planificació, és la gestió de les infraestructures com a part integrant d'un sistema general de transport i serveis de comunicació.

Abans m'he referit a la utilització prioritària del cotxe com a mitjà de transport, perquè no podem veure només el problema de la congestió de les carreteres i les autovies i autopistes com una manca d'aquestes. Hem de plantejar-nos si hi ha alternatives a l'ús d'aquestes. I, en aquest sentit, un sistema de tarifes adient que tingui com a objectiu afavorir la intermodalitat en l'ús de transports és totalment necessari.

Això vol dir que el peatge que tenen els túnels de Vallvidrera, si es calcula per donar una alternativa a l'entrada a Barcelona des del nord o des del sud sense congestió, té racionalitat econòmica. Qui valori el temps paga la tarifa, qui prefereixi no suportar el cost aguanta major densitat de trànsit.

Per tant, els peatges poden complir aquesta funció de redistribuir trànsit i a la vegada poden distribuir la utilització a mitjans de transport públic (per exemple, si posem les tarifes de rodalies i metro atractives per desincentivar la utilització del cotxe i alhora mantenim peatges en carreteres). Si el disseny de la xarxa és l'adequat, i si s'integra en un marc més ampli de gestió de tot el sistema de tarifes, el peatge pot ser un instrument de gestió de la intermodalitat.

Ara bé, per contra, un peatge aïllat i no eficient pot provocar costos molt més grans en la xarxa viària, aquest és el cas flagrant de l'A-7 i els laterals de la B-30. Aquest peatge fa una funció totalment contrària a un disseny intermodal, castigant incomprensiblement les rondes de Barcelona, que suporten més trànsit del que cal. Aquesta situació està encarint els costos de transport i provocant una clara congestió del tot innecessària.

Una altra funció que ha de perseguir una política de tarifes adequada és el manteniment de les infraestructures. En el cas de la xarxa viària, els costos de manteniment existeixen i hi han d'estar reflectits. Però, les restriccions pressupostàries es mantindran, i si fins ara ha estat el capítol de noves inversions el més afectat, en el futur la manera fàcil de restringir serà retallar el manteniment.

A més, en molts països europeus s'esta plantejant el disseny de sistemes que proporcionin el finançament per un adequat manteniment. No podem obviar aquesta realitat, (recordem el cas de Suïssa, on tothom paga una taxa (l'enganxina en el cotxe) per circular per les autopistes; no podríem fer el mateix amb el milió de cotxes que entren per passar les vacances a Espanya?).

Coordinació política y gestió professionalitzada

Finalment, m'agradaria acabar la meva intervenció fent un crit a la necessitat de major implicació de totes les administracions en la resolució dels problemes de planificació i gestió d'infraestructures.

Un estat com l'espanyol, amb diverses administracions i organismes que tenen competències sobre les infraestructures, ha de ser dotat, a la vegada, de mecanismes de coordinació política molt forts. Si no ho fa, el natural antagonisme entre administracions governades per partits polítics diferents bloqueja les decisions (és el clar exemple del Pla Delta, l'envergadura del qual necessitava el consens de moltes administracions per a poder executar les obres previstes, i encara així els retards s'estan fent evidents).

Aquesta voluntat política de coordinació ha de servir no tan sols per a solucionar els problemes actuals (Pla Delta o l'ampliació de l'aeroport) sinó també per al desenvolupament de nous projectes, independentment que puguin o no emprendre's immediatament.

A més, les infraestructures exigeixen un gran esforç de gestió per part del sector públic. Sense renunciar a la titularitat pública, molts problemes diaris, relacionats amb les retencions de les xarxes viàries, amb la saturació d'equipaments d'ús públic i amb la cobertura de noves necessitats, es poden resoldre introduint formes de gestió professionalitzada, que aïllin la gestió dels projectes de la confrontació pròpia de la vida política.

Carles Tusquets

En definitiva, i per concloure, és necessari que ens plantegem el futur amb anticipació, que introduïm criteris d'intermodalitat clarament en el plantejament i la gestió d'infraestructures. Hem de tornar a col·locar el transport públic al seu lloc i és necessària una major voluntat política i coordinació per a resoldre els nostres problemes.

Intervenció del senyor Joan Rosell

A la societat catalana trobem tres amplis i importants debats que afecten el món de les infraestructures, i que són els següents:

1.- La insuficient dotació d'infraestructura existent a Catalunya i que resulta de vital importància per al desenvolupament del país, que és no solament a la xarxa viària sinó a les altres infraestructures de transport important com són la xarxa ferroviària (AVE i rodalies), el port i l'aeroport.

Així, si tenim en compte el PIB, a Catalunya pertoca un 19% aproximadament i, si fem servir l'indicador de població, aquest seria del 15,5% aproximadament, cosa que ha significat durant el període 1990-1996 una participació inferior en la inversió pública espanyola del 30,5% si l'indicador és el PIB i del 6% si l'indicador fos la població.

En aquest sentit la Comissió Europea assenyala amb preocupació la disminució, en termes del PIB, que ha tingut la inversió pública i, de manera especial, els primers anys del 90 i la necessitat de prioritzar la despesa de capital en els comptes públics, sense oblidar-se dels compromisos de contenció del dèficit públic, d'acord amb els criteris del pacte d'estabilitat i creixement, que tan bons resultats econòmics està donant.

Així, en el pla d'estabilitat del regne d'Espanya es manifesta aquesta voluntat i, en les previsions pressupostàries, la inversió pública veu augmentar el seu pes dins del PIB. Així, les despeses públiques de capital passaran del 4,8% del PIB el 1997 al 5,3% el 2002, amb un procés de reducció de la despesa pública, en percentatge del PIB, que passarà del 44,4% el 1997 al 41,2% el 2002.

2.- La importància creixent que, dins d'aquest marc, cal donar als esquemes de col·laboració entre el sector públic i els privats, dels quals les concessionàries d'autopistes són un exemple. Davant de la necessitat creixent de noves i millors infraestructures, i tenint en compte l'actual esquema pressupostari, la col·laboració amb el sector privat és prioritària per a donar resposta a aquesta demanda creixent d'infraestructura.

JOAN ROSELL

La participació dels privats és important, tant pel que fa al finançament de les infraestructures com per a millorar la seva gestió, ja sigui a la seva fase de projecció i planificació com de l'exploració. En aquest sentit les fórmules emprades han estat diverses (des de la tarifació completa, o parcial amb peatges a l'ombra, les subvencions parcials, la compensació amb la gestió d'altres elements d'infraestructura ja existents, etc...).

Només hem de destacar que caldria fomentar instruments financers que facilitessin el finançament d'aquestes operacions, en què s'està treballant a la Comissió Europea, o fins i tot la creació de fons d'inversió dirigits cap a aquest tipus d'inversió.

3.- La pressió social derivada del fet diferencial català pel que respecta a la xarxa viària, on el nivell d'autopista per habitant és sensiblement superior a la mitjana espanyola, atesa la política d'autovies duta a terme a la resta de l'Estat, i que està incidint fortament en el debat polític sobre les infraestructures. Així, a Catalunya es concentra el 31% de les autopistes de peatges i només el 6% de les autovies o autopistes sense peatge.

Segurament, si a la resta de l'Estat s'hagués desenvolupat un model semblant a Catalunya amb les autopistes, aquest debat hauria estat ben diferent. En aquest sentit, cal no oblidar que Espanya respecte a Europa presenta una baixa dotació d'autopistes o vies ràpides.

Només falta dir que les autopistes catalanes, amb el seu corresponent finançament privat han estat un factor cabdal per al creixement econòmic de Catalunya i que aquests agents privats han participat en aquest finançament d'acord amb les condicions establertes i el seu corresponent nivell de risc inherent a la gestió d'aquestes infraestructures.

Per tant, tota modificació dels paràmetres bàsics ha de respectar els drets dels concessionaris, gràcies als quals al seu dia es va crear aquesta important infraestructura, i que els canvis que duen es facin de manera pactada, ja que per al desenvolupament adequat de les infraestructures en general del nostre país caldrà la concurrència dels privats en molts dels projectes d'infraestructura que es desenvolupin properament.

Malauradament, encara que actualment predomina el tercer debat, no es pot oblidar el conjunt dels debats oberts i la prioritat ha de consistir a disposar de l'adequada dotació d'infraestructures per a la nostra economia i el seu corresponent cost, que no pot ser sensiblement diferent dels que tenen els nostres competidors; per tant, el principal repte que tenim davant del mercat únic és la competitivitat del nostre país i en el qual pesa de manera negativa la insuficient dotació, amb cost directe o indirecte (mitjançant impostos) d'infraestructures que té avui Catalunya, i que són una necessitat no sols per al futur sinó ja en el present.

Joan Rosell

Intervenció del senyor Sebastià Salvadó

El RACC està present en el grup de treball creat pel Parlament de Catalunya per a l'estudi dels peatges i està vivint en primera línia les interessantíssimes aportacions de totes les entitats, grups polítics, concessionaris allà representats. Nogensmenys, lamentem que una temàtica tan crucial per al desenvolupament del nostre país hagi d'ésser estudiada i debatuda en terminis temporals tan ajustats i en un ambient preelectoral, que potser no ens permeti completar tal com voldríem les conclusions que se'n deriven.

Les aportacions del RACC giraran entorn a les consideracions següents:

L'enfocament històric va ser que la inversió en autopistes al nostre país es va fer d'acord amb una alternativa exclusiva: autopistes de peatge o no autopistes.

En aquella època Espanya no formava part de la Comunitat Europea. Per tant, no es podia pensar en fons de cohesió que posteriorment van ser una font de finançament molt important per a la xarxa d'autovies a l'Estat espanyol. Al nostre entendre, els creixements del producte interior brut a casa nostra han demostrat una notable i indiscutible correlació entre comunicacions i creixement de l'economia.

El punt de vista del nostre usuari a les enquestes del RACC valora el fet de la xarxa d'autopistes, admetent el cost que la seguretat i eficàcia d'aquestes vies suposa, si bé assenjala la conveniència de rebaixar algun peatge. També a les últimes enquestes es comença a entrar en la concepció de la gratuïtat, per raó de la banalització mediàtica i política soferta darrerament pels peatges.

Entenem que la gratuïtat comporta la caiguda del manteniment i la impossibilitat de garantir un temps de desplaçament i un extra de seguretat, béns adquiribles mitjançant un peatge enfront d'una congestió massiva i imprevisible. A més, li veiem conseqüències addicionals importants: la gratuïtat comporta la transgressió dels drets de concessió i la desaparició de l'interès dels inversionistes en aquest tipus d'infraestructura, i el rescat simplement garanteix que no hi hagi espoliació.

El concepte de peatges ha de transitar des del criteri vigent de remuneració de la inversió privada cap a un sistema de preus que refongui els principis de regulació del trànsit i de la seva qualitat. Els peatges actuals en cost i localització en la xarxa d'accés metropolitana no actuen com a reguladors de la demanda (a excepció del Túnel de Vallvidrera).

S'hauria de regular el trànsit per a aconseguir un millor repartiment modal, entre el vial de pagament i el de lliure circulació, així com perquè el transport col·lectiu assumeixi la seva quota de mercat per tal de garantir una millor accessibilitat, no necessàriament determinada per la congestió. La regularització per la congestió comporta uns insuportables costos econòmics mediambientals i de seguretat.

Perquè el transport col·lectiu assumeixi la quota de mercat, és necessari no solament fer grans inversions sinó també una gestió unitària de la mobilitat.

Convindria un Pla d'actuació gradual que compregués:

- Actuacions en l'origen del viatge: aparcament per a residents i informació d'alternatives modals per a l'avaluació de l'opció modal segons el cost generalitzat.
- Actuacions en l'itinerari per possibilitar un nivell de cost generalitzat òptim, que fomenti prioritàriament la intermodalitat comptant amb la dissuasió produïda per la congestió.
- Actuacions en la destinació per aconseguir una oferta d'aparcament en superfície o de rotació i cost en "sintonia" amb la taxa de congestió. És necessari un nivell alt de disciplina en l'aparcament.

Al RACC, li preocupa qualsevol canvi de tarifes que afecti les autopistes, si no estan prèviament assegurats els elevats nivells de conservació i manteniment que requereixen. El binomi qualitat/preu ha d'estar en relació amb els serveis prestats, nivell de seguretat, assistència, enllumenat, neteja, estat del ferm i qualitat de les àrees de servei i de descans, etc. en aquest sentit.

Sebastià Salvadó

Creiem oportú, també, en el present, trencar la rigidesa de la demanda per adaptar-la a ofertes de dia festiu o feiner, hora vall, alt nivell de congestió, tipologia de flota, etc., atès que la percepció del peatge per l'usuari és elevadíssima, conformant per a molts ciutadans el veritable cost del viatge, i així aconseguir una major equitat en el cost entre els usuaris més habituals (desplaçament domicili-treball, mercaderies) i els opcionals (lleure, turisme, trànsit de pas).

En el greuge comparatiu sobre la gratuïtat de les autovies en molts indrets de l'Estat, enfront de les autopistes, cal, al nostre entendre, enfocar-lo més com un avantatge en les compensacions sobre el dèficit infraestructural a Catalunya que no pas gastar-lo en revisar situacions de fet que, reconduïdes adequadament, poden ésser beneficioses des d'una perspectiva global del nostre país.

Per al RACC ara toca reforçar actuacions infraestructurals que potenciïn inversions d'alta rendibilitat, sobre d'altres de més reequilibri territorial, fetes aquests últims anys i que inevitablement comporten un període de retorn social i econòmic més llarg, per tal d'aconseguir uns millors nivells en la mobilitat i en la logística, per poder donar satisfacció al requeriment de competitivitat que necessita el nostre país.

Pregunta del Sr. Jaume Amat

M'ha semblat sentir unes afirmacions que crec que no són exactes i, per això, m'agradaria fer un aclariment. S'ha dit que Catalunya és la comunitat que estava en proporció més desfavorable quant a autopistes de peatge i, en canvi, aquest matí el mateix conseller ha dit que hi havia dues autonomies que estaven pitjor que nosaltres, que eren la Rioja i Navarra. Una altra afirmació que m'ha semblat sentir és que, mentre a Espanya es feia tot el pla d'autovies, a Catalunya només s'havia fet una autovia. Bé, prescindint del nom d'autovia i d'autopista, ja que en tota la jornada s'ha utilitzat la definició popular encara que no és la reglamentària, jo volia aclarir que és cert que l'Estat només ha fet una autovia gratuïta a Espanya, però que la Generalitat n'ha fet unes quantes, incloent-hi l'autopista de Mataró-Granollers, l'autopista de Girona-Banyoles, l'autopista A-16 gratuïta des del Llobregat fins a Castelldefels, etc.

Pregunta del Sr. Francesc Pomés, alcalde de Sant Pol de Mar

Com a ciutadà de Catalunya em sento discriminat i maltractat. Aquesta és una lectura negativa que em faig. Ara bé, una lectura positiva, com a alcalde, és que, des de l'any 1994 en què es va allargar l'autopista fins a Palafróls, Sant Pol -la meua vila- ha crescut, ha tingut un impuls positiu, el pressupost de l'Ajuntament ha millorat i això ha fet que poguéssim donar millors serveis. I, d'aquestes dues lectures, que cadascú en tregui les conseqüències que vulgui.

Pregunta de la Sra. M. Dolors Montserrat, diputada del Grup Popular

Si n'hagués d'escollir un de vostès, ho dic com a persones, no sabria amb quin quedar-me perquè és evident que totes les intervencions les he trobades molt encertades. Però sí que voldria destacar tres intervencions: les del senyor Pich, del senyor Joan Rosell i del senyor Tusquets, respecte a no polititzar les infraestructures. Jo crec que vostès han estat molt encertats i que, pel bé del nostre país, no hauríem de polititzar les nostres infraestructures.

Col·loqui taula 3

Senyor Salvadó, vostè que representa una institució tan emblemàtica com és el RACC i que, a través de la seva revista un mes sí, un mes no, porta a terme una enquesta entre els diferents socis del RACC en què ens pregunta sobre els punts negres, l'estat de les carreteres, els rètols... jo crec que en un moment com aquest, en què s'ha creat un peatge just, també se'n podria fer el manteniment. No creuen vostès, senyors, que seria un bon moment per a un pacte de les infraestructures a Catalunya comptant, evidentment, amb totes les institucions representades aquí al matí i a la tarda?

Pregunta del Sr. Josep Maria Fabregat, diputat del Grup Popular

Tres aspectes; primer: s'ha fet referència a les inversions dins d'un marc global i jo crec que cal parlar de les inversions en una etapa, que és la postolímpica, per dir-ho d'alguna manera, però que fa referència als pressupostos tant de la Generalitat com de l'Estat i de les administracions locals, si ens referim solament a les de l'Estat i de la Generalitat, el capítol sisè de les inversions, l'any 1999, estem parlant de 360.000 milions de pessetes, i crec que és just parlar d'aquest tema.

La segona referència és al món polític: hem parlat molt de la politització. D'alguna manera, i en defensa del món polític i de la mateixa Comissió que presideixo, entre d'altres, quan s'ha parlat de més de cinc d'iniciatives parlamentàries referides a temes d'autopistes, a la Comissió de Política Territorial més de quaranta aprovades i un grup de treball que surt de la mateixa Comissió de Política Territorial, crec que és injust fer algunes referències, com s'han fet, al món polític d'una manera tan global.

I, l'última, és en relació amb la xarxa viària actual, la xarxa de la Generalitat de Catalunya. No s'hi val a parlar solament de l'N-2 o de l'N-340, sense voler parlar de la carretera comarcal 1411, etc. Si hi ha unes mancances a les carreteres, analitzem-les de manera global i no fem, un cop més, un debat polític.

Pregunta del Sr. Jaume Amat

El senyor Rosell ha fet una intervenció molt interessant i ha dit que els impostos no s'apujaran. Segurament és veritat. Però, si

volem solucionar el problema de les infraestructures, sí que hem de pensar que canviïn els impostos, de la mateixa manera que haurem de modificar els impostos sobre el treball, sobre les persones... per a afavorir la creació d'infraestructures. En aquest sentit, a mi em sembla que el debat del futur de l'impost sobre energia o de l'impost de CO₂ que s'està fent a Alemanya, també l'hauríem de fer aquí. Perquè si volem augmentar el transport públic, d'alguna manera l'hem de finançar. Jo crec que l'impost sobre el consum d'energia l'haurem d'incloure algun dia a canvi d'eliminar-ne algun altre, segurament. Però també haurem de pensar en taxes per al manteniment de les infraestructures. Hem de pensar a canviar els impostos.

Pregunta del Sr. Francesc Pomés, alcalde de Sant Pol de Mar

El senyor Rosell estava comentant la presència de l'empresa privada i la inversió privada en els serveis públics. És a dir, que els serveis públics són uns grans pastissos, però també diem els ciutadans i els pobles petits -perquè jo sóc alcalde d'un poble petit- que sovint, segons quins serveis, generen també situacions de prepotència. La comunitat no té control sobre aquestes gestions davant les quals esdevenim dèbils. Gestions que no són rendibles socialment i que, a la llarga i amb aliances, fan que es generin situacions d'oligopoli o monopoli, on ciutadans i administració poca cosa hi poden fer.

Resposta del Sr. Joan Rosell

Dos comentaris molt curts respecte al tema de rebaixar impostos. Sí que és probable que rebaixem impostos, però també que calgui canviar-los i, potser, aplicar tota una sèrie de taxes a temes que ara no tenien prou recaptació.

Respecte al segon punt, jo crec que el procés que s'està realitzant a tot Europa, i que a Espanya potser ja fa quinze anys que s'està fent, és un procés de liberalització molt difícil. Per què? Perquè liberalitzar amb uns agents que no creuen en la liberalització i, llavors, canviar tot el marc regulador perquè sigui totalment lliure és el més difícil que es pot fer. Per exemple, en aquests moments, hi ha un procés a tot Europa de liberalització elèctrica i, a França, per exemple, no ho volen fer. En canvi, hi ha països que ho han fet accelera-

Col·loqui taula 3

Col·loqui taula 3

dament, com és el cas de Gran Bretanya. I aquí hi estem anant de mica en mica, veient els que ho han fet acceleradament i els que no ho han volgut fer. Nosaltres, en tots els sectors, no solament en l'elèctric, crec que hem de liberalitzar tan ràpidament com sigui possible, però és l'afer més difícil.

Conclusions del Sr. Josep A. Grau i Reinés, delegat del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes

Al llarg d'aquesta jornada he tingut l'ocasió d'anar recollint algunes idees i aportacions importants sobre la situació de les autopistes, en concret, i també sobre el finançament de les infraestructures, en general, que voldria sintetitzar en aquestes conclusions.

M'he permès recollir aquestes idees sota cinc epígrafs, o cinc termes, que també han anat sonant durant el debat i que, al meu entendre, són representatius dels acords que s'han produït avui aquí.

El primer d'aquests termes és "diàleg constructiu":

Diàleg constructiu entre Administracions amb competències concurrents, però també amb representants de totes les sensibilitats socials.

Diàleg constructiu per recollir aportacions, conèixer els diferents interessos particulars o, si cal, sentir crítiques per, després d'escoltar, prendre decisions basades en l'interès general de la majoria de la societat catalana.

Segurament aquest diàleg i les seves possibilitats sigui, no només la primera, sinó una de les lliçons més importants d'aquest procés que, sens dubte, ens servirà per a molts altres.

Una voluntat del Departament és consolidar i donar continuïtat a aquests processos de concertació social.

La segona conclusió gira al voltant del terme "visió global", amb la idea clara que el peatge ha de ser un element integrat en la nova mobilitat.

No es pot deslligar el peatge de l'anàlisi global del sistema de mobilitat perquè pot ser un element descongestionador.

Conclusions

JOSÉP A. GRAU

Un peatge racional pot ser un element útil en un nou model de repartiment de la mobilitat, on el transport col·lectiu ha d'assolir unes quotes de mercat més altes.

Això exigeix una gestió unitària de la mobilitat i unes importants inversions per fer el transport col·lectiu de rodalies realment competitiu.

Una altra conclusió important es basa en el concepte d'"equilibri".

Equilibri dins el territori de Catalunya, perquè el peatge no pot ser un element de distorsió entre les nostres comarques. Cal tendir a la igualació de preu per quilòmetre i a l'establiment de criteris concrets sobre quines vies han de ser de peatge i quins valors afegits han de donar en termes de servei al ciutadà.

Però també equilibri amb la resta de l'Estat. Caldrà trobar fórmules urgents per restablir l'equilibri entre l'aportació de Catalunya i el retorn que obté, a fi de tenir un país més just i on l'aportació solidària de Catalunya no es converteixi en una llosa que posi en perill el desenvolupament de tots plegats.

La cessió a la Generalitat d'impostos vinculats a la mobilitat, com el de carburants, el de matriculació de vehicles o els generats per l'ús d'autopistes, han de revertir en la millora de la mobilitat.

Aquesta millora no passa només per rescats de concessions, que en alguns casos poden ser estèrils, sinó per la promoció d'infraestructures d'alt rendiment en termes de competitivitat i benefici global per al país.

La quarta conclusió es concreta en el terme "cooperació". Una cooperació necessària per tirar endavant totes les infraestructures que necessitem per continuar sent una regió capdavantera d'Europa.

Cooperació del sector privat en el finançament i en la gestió de noves infraestructures de comunicació, dins els processos de liberalització i externalització que viu Europa.

Aquesta cooperació necessita un marc de garanties jurídiques i de facilitats administratives per incorporar la iniciativa privada en condicions de tranquil·litat sobre el futur de les seves inversions, i amb un paper de l'Administració de garant de l'interès general i de la rendibilitat social de les actuacions.

I, finalment, hem sentit repetidament els mots desenvolupament i sostenibilitat.

És evident que les autopistes a Catalunya han estat un factor clau per al desenvolupament dels seu pobles i de les seves ciutats. Han permès crear una xarxa eficient d'indústries i de ciutats mitjanes molt actives alliberant els municipis d'aportacions econòmiques per a la seva creació i manteniment.

La gratuïtat dels peatges no és una garantia al desenvolupament sostenible ni a l'accessibilitat de les nostres ciutats.

El transport col·lectiu combinat amb el privat, com a element complementari, és l'única alternativa realment viable.

Cal veure els peatges no com un simple element de remuneració d'unes inversions, sinó com un mitjà perquè l'usuari pagui el cost mediambiental i de congestió que ocasiona.

En definitiva, molt diàleg amb tots els agents, per tenir una visió global del problema que ens permeti arribar a una nova situació d'equilibri i de justícia. Però continuarà calent la cooperació de tothom, d'Administracions, empreses, grups d'opinió, mitjans de comunicació, per no perdre el tren del desenvolupament garantint la sostenibilitat que ha de permetre que les futures generacions continuïn gaudint d'aquest país.

Són aquestes unes conclusions que, com a president del grup de treball per a l'estudi dels peatges, em comprometo a elevar al Parlament perquè es converteixin en objectius de la seva actuació.

Moltes gràcies per les seves aportacions i per la seva col·laboració.

JOSSEP A. GRAU

**Hble. Sr. Pere Macias i Arau, conseller del
Departament de Política Territorial i Obres Públiques**

Senyores i senyors, anem ja a fer la cloenda d'aquesta jornada. Una vegada més, en nom del Departament de Política Territorial, voldria agrair la seva participació, que em consta que ha estat molt positiva. El debat ha estat molt intens i, a la vegada, crec que les conclusions a què han arribat ens ajudaran molt en la nostra política de cara al finançament d'infraestructures. Com ja els he anunciat aquest matí, aquesta és una jornada que el Departament volia -crec que ho hem aconseguit- que tingués el màxim relleu en tots els aspectes. La seva massiva presència ho posa de manifest. Però també, i precisament per aquest fet, vaig demanar que fos el Molt Honorable President de la Generalitat qui pogués fer l'acte de cloenda que, jo crec, va més enllà d'un acte de cloenda de simple cortesia perquè el president també faci la seva valoració entorn de l'actuació del Govern de la Generalitat i també del Govern de l'Estat i en relació amb les possibles vies d'actuació en matèria de les autopistes de peatge. Per tant, i agraint una vegada més la seva presència aquí, té la paraula el Molt Honorable President.

**Molt Honorable Sr. Jordi Pujol, president de la
Generalitat de Catalunya**

Senyor conseller, senyores i senyors.

En primer lloc, permetin-me que felicitï a tots els que han organitzat aquesta jornada, i els que hi han assistit, perquè això de les autopistes i dels peatges és un tema molt seriós del qual cal parlar seriosament i amb profunditat. També amb perspectiva, amb realisme, amb visió de l'interès general, i amb visió del futur.

Vostès han fet aquesta reflexió i no hi podré afegir gaire més, perquè vostès més que no pas jo coneixen les diverses fórmules de finançament que hi ha a Espanya, a França, als Estats Units d'Amèrica, a l'Argentina, etc. I coneixen els aspectes legals, financers, tècnics, etc., que condicionen les actuacions a cada lloc.

Cloenda

Jordi Pujol

Precisament aquestes jornades s'han organitzat perquè gent com vostès, que no tenen un compromís polític directe, puguin parlar-ne sense condicionaments i d'una manera realment seriosa i objectiva. A mi em correspon prendre decisions que no sempre són fàcils. Per tant, què més hi podria aportar? Doncs, potser -perquè entenguem bé el que suposa això de les autopistes a Catalunya- una mica d'història. Per què tenim tantes autopistes? Com ha anat això? Per què n'hi ha tantes i de peatge? Doncs, perquè a finals dels 60 hi hagué un gran creixement econòmic -si vostès volen bastant desordenat-, i un canvi molt profund a Catalunya. La veritat és que també hi va ser en el conjunt d'Espanya, però a Catalunya, amb el creixement econòmic es va produir una manca flagrant d'infraestructures i de carreteres. Jo sóc de Premià de Dalt, i per anar de Barcelona a Premià, a l'estiu per exemple, era un autèntic drama. El problema era general, però he esmentat aquest cas perquè justament la primera autopista que es va fer fou la de Barcelona-Mataró.

En aquella època un estudi del Banc Mundial deia que si Espanya volia realment aprofitar el bon moment econòmic havia de preparar-se de cara al futur, etc., i en un moment que Espanya iniciava la seva negociació per l'associació amb el que aleshores era la Comunitat Econòmica Europea, el Mercat Comú -que no s'hi podia entrar políticament per raons que tots sabem, però que es va aconseguir un bon pacte d'adhesió-, s'havia de començar a actuar en el camp de les infraestructures. En aquell informe es deia: "Si vostès no arreglen el tema d'infraestructures, això quedarà escanyat" i "per raó d'infraestructures no dubtin vostès a recórrer a la iniciativa privada, al capital privat". I entre altres coses es referien especialment al camp de les autopistes.

I així es va fer el primer concurs cap al 68, amb una concessió de trenta-cinc anys que acaba el 2004, i en va sortir la primera autopista de peatge. Hem d'advertir també que hi va haver un sol concursant. Ho dic perquè de vegades es diu: "Oh, clar, quin negoci..." Però en realitat hi va haver un sol concursant.

I això va anar endavant perquè -i deixin-me retre'ls un homenatge, a tots dos- hi va haver dos homes audaçs i una mica visionaris, en Josep Ferrer Bunsoms i en Joaquín Garrigues, que s'hi van llançar. Van ser els únics. Aquells dos s'hi van llançar. I era un negoci estrany sobre el qual no teníem garanties ni experiència, com va definir molt bé un personatge molt conegut, Pere Duran quan deia:

“Pensem-hi bé si hem d’anar o no per aquest camí, perquè serem un país en el qual tindrem carreteres privades per les quals circularan cotxes fabricats per l’Estat, és a dir, per SEAT. Potser no és massa lògic això de cotxes de l’Estat i carreteres privades”.

Després s’ha vist que no era tan il·lògic, però en tot cas era un negoci estrany, dubtós, molt nou. Era dubtós perquè s’havia de sortir de la base que es trigarien molts anys abans no es comencessin a guanyar diners. Estava previst que durant trenta anys hi hauria pèrdues, i caldria la renegociació constant del deute, del principal més interessos, i al cap d’uns anys va començar a remuntar fins que els darrers anys donaren importants beneficis. En principi es preveia que els últims anys servirien per compensar dels vint-i-cinc o trenta anys durant els quals hi hauria hagut pèrdues. Naturalment era un negoci que només podia fer gent amb una visió de futur molt acusada, molt forta, molt agosarada. I que, per tant, estigués moguda no només per la idea del benefici immediat.

Alguna vegada s’ha criticat que van fer la garantia de canvi, però és molt fàcil fer-ne la crítica. És clar que l’Estat va pagar molts diners; recordin que en aquella època el dòlar va passar de setanta a dues-centes pessetes. I ara els recordaré que una empresa de tots coneguda, FECSA, va entrar en una situació de crisi. Quin va ser el problema de FECSA? Un d’ells, perquè en van tenir més d’un, és que es van embranchar -amb una certa voluntat visionària per tal de resoldre problemes bàsics de subministrament elèctric- en unes operacions a molt llarg termini, que després va resultar que eren molt més a llarg termini del que inicialment es podia haver pensat; van fer centrals nuclears com la de Vandellòs -que va impulsar Pere Duran-, i que va suposar que els crèdits de FECSA es feien quan el dòlar estava a setanta i després, tot d’una, va pujar a dues-centes. I això no hi ha cap empresa que ho aguanti, i és per aquest motiu que s’ha d’anar amb cura abans de criticar aquesta garantia de canvi.

L’Estat es podia haver estalviat tranquil·lament de donar garantia de canvi; podia fer l’autopista o les obres de gran enverdagura el mateix Estat. Bé, de tota manera el resultat va ser, aleshores i durant una pila d’anys -en realitat fins ara mateix- un gran benefici. Si a Catalunya haguéssim hagut d’esperar que ens haguessin fet les autovies que s’han fet durant tots aquests anys hauríem hagut d’anar per les carreteres de llavors per anar a França, per anar a Girona, per anar a Saragossa, per anar a Tarragona, per anar a

Jordi Puig

Jordi Puig

Lleida, per anar a València, i el progrés econòmic de Catalunya hauria quedat absolutament estrangulat.

En canvi, fer-ho així va permetre la continuïtat del creixement econòmic de Catalunya. Però també va ser un benefici subjectiu; la gent el va entendre com a benefici perquè es va adonar que allò permetia el desenvolupament de Catalunya i permetia també, per altra banda, una millora molt important fins i tot en l'ordre personal i familiar en concepte de mobilitat. O sia que pagant -i això mai no agrada- però ben acceptat perquè es veia quina era la contrapartida.

Bé, se'n van fer més d'autopistes com vostès saben. Cap a València, cap a Lleida, cap a Saragossa, etc. Després, les possibles noves autopistes de peatge es varen frenar amb la transició política. Després se n'han tornat a fer. I he de dir que la Generalitat de Catalunya va ser el primer organisme que en va tornar a fer o que va donar concessions per tornar-ne a fer. Hi ha hagut el túnel del Cadí; el túnel de Vallvidrera -juntament amb algunes altres institucions, com el propi Ajuntament de Barcelona-, després l'autopista del Garraf, l'autopista Pau Casals -de Sitges al Vendrell-, i la de Manresa, com a continuació dels túnels de Vallvidrera.

Perquè un bon dia, quan ja s'havia arreglat la carretera normal entre Barcelona i Manresa, i que a més s'havia fet la carretera de la Balma que ajudava molt per anar cap a Manresa de manera que es podia sortir i entrar de Barcelona per dos llocs diferents, la Cambra de Comerç de Manresa, l'Ajuntament de Manresa, els ajuntaments del Bages, l'Ajuntament de Berga, els ajuntaments del Berguedà, etc. es van mobilitzar perquè es fes una autopista de peatge. L'autopista de peatge de Manresa és el resultat d'una sol·licitud, i fins i tot d'una pressió, feta concretament per totes aquestes entitats. Jo vaig tenir en el meu despatx l'alcalde de Manresa, el president de la Cambra, l'alcalde de Berga, etc.: "Nosaltres volem una autopista". La Generalitat no n'era favorable, tot i que, evidentment, nosaltres no en som contraris com s'ha demostrat i com acabo de dir, i vam dir: "Escolteu, aquesta autopista no serà rendible. Aquesta autopista és molt difícil que sigui rendible, primer perquè no veiem que hi pugui haver tant de trànsit com això, i segona, perquè serà una autopista cara pel seu traçat. Per tant, no serà rendible". Van insistir molt. Fins i tot els vaig dir: "Escolteu, no sé si hi haurà cap empresa que vulgui assumir el risc de fer una autopista com aquesta", però em van respondre: "Sí, sí, ja la tenim, hi ha gent disposada a fer-la" perquè

ja l'havien contactada. Els explico això perquè, hem de ser ben conscients quan ara ens demanen el rescat d'aquesta autopista, que alguns dels que ara el demanen van fer mans i mànigues perquè es fes llavors l'autopista de peatge. Són coses d'aquelles que a l'hora de fer una reflexió sobre les autopistes i els peatges, val la pena tenir en compte.

Hi va haver una època, per altra banda, poc després d'això, que es va introduir aquell criteri segons el qual les autopistes eren de dretes i les autovies d'esquerres. Vostès es recordaran que la cantarella del govern era: les autopistes són de dretes, les autovies d'esquerra, i, per tant, hem de fer autovies. Però passa que d'autovies només se'n van fer fora de Catalunya; a Catalunya ben poques. En realitat, l'autovia que hi ha, amb una interrupció per un fet desgraciat que actualment està en mans dels jutges, és la de Lleida-Barcelona. Les altres, la Tarragona-Barcelona i la Barcelona-Girona, per exemple, estan realment en una situació molt precària, molt malament.

Ja que fem la història de les autopistes, i de les autopistes de peatge, recordem que després hi hagué alguns moments clau. Un d'ells va ser quan la Generalitat va dir: "Molt bé, d'acord; farem l'autopista de Manresa; farem un túnel de peatge a Vallvidrera -junt amb altres institucions-; farem l'autopista del Garraf -que també vam advertir que seria una autopista cara perquè era una autopista de vint quilòmetres dels quals deu serien de túnel i part dels altres deu de viaducte.

Un altre fet important -perquè marca una mica tot el que ha passat després- és quan es decideix fer l'allargament de l'autopista de Mataró fins a Palafolls, és a dir, la del Maresme nord. L'allargament de l'autopista es va fer amb l'allargament de la concessió, concretament de dotze anys. Això havia de tenir un influència perquè anava lligat amb dues connotacions: que hi havia hagut un compromís formal del Govern de fer-hi una autovia i que de Mataró per amunt no hi hagués peatge. Aquest era el compromís formal, ben formal i ben establert. Aquest compromís, pel que sigui, no es va complir i es va fer de peatge. I aleshores, per mirar de fer-lo més barat i de compensar, s'allargà la concessió dotze anys.

L'altre punt important d'aquest cas és que per fer aquesta autopista de peatge s'havia d'utilitzar el traçat que estava reservat per fer

l'autovia -que havia de ser la via alternativa-, i que ateses les característiques orogràfiques del Maresme s'ha fet pràcticament impossible fer un altre traçat alternatiu bo, almenys des de Tordera a Barcelona. De Tordera a Barcelona, ara, a la Carretera Nacional II -i com que sóc de Premià ho conec bé- hi deu haver deu o dotze semàfors i deu o dotze rotondes. Això està molt bé com a carrer, com a comunicació entre Premià de Mar i Vilassar de Mar, però com a carretera entre Girona i Barcelona, no es pot dir realment que sigui una via alternativa.

Però el més important és que es va establir el criteri de l'allargament de la concessió -que no era un invent perquè s'havia establert ja en altres països d'Europa. Inicialment la Generalitat s'hi va oposar, més que res perquè volíem que es complís el compromís formal que hi havia hagut per part del Govern central de fer una via alternativa. I hi va haver -no per part de la Generalitat, sinó d'altres entitats com el Consell Comarcal, la Unió de Pagesos- recursos contra la decisió per haver adoptat aquesta fórmula. Des de la Generalitat, tot i la nostra manca d'entusiasme per aquesta solució, entenem que aquells recursos estaven perduts, com efectivament els han perdut els que els van posar, perquè hi ha una legalitat a observar i hi ha uns drets adquirits. Hi ha uns contractes que comporten contrapartides econòmiques importants, uns compromisos econòmics molt forts, i que no poden ser cancel·lats així com així sinó és amb una forta indemnització. Si no és així, no hi ha res a fer. I això ha passat a França, a Itàlia...

Fins aquí i malgrat les discussions que poguéss suscitar aquest allargament de l'autopista del Maresme i altres crítiques -per exemple la protesta sobre la B-30-, i alguns temes molt puntuals i concrets que, francament, crec que eren fàcils de resoldre en el seu moment per part de la concessionària -com foren els conflictes de Sant Sadurní d'Anoia i de Gelida-, que ara han rebrotat, he de dir que en general la gent va fer una valoració positiva de les autopistes i dels peatges. Perquè la gent, a Catalunya, va sortir d'una base: "Nosaltres paguem" i no li agradava a ningú pagar però "paguem per tenir una cosa que no tindriem i que els altres, que evidentment no paguen, no tenen" I això, des de molts punts de vista representa molts avantatges individuals i col·lectius.

Ara, ha arribat un moment en què hi ha hagut una construcció sistemàtica de molt volum arreu d'Espanya en autovies i, a partir

d'aquest moment, la reflexió que s'ha de fer un català que passi cada dia per la barrera de Mollet o per la barrera de Martorell és: "Jo pago, i pago bastant per tenir una cosa que tothom té, només que els altres ho tenen sense pagar res, i jo he de pagar el mateix per tenir el que tenen tots els altres sense pagar". I és a partir d'aquest moment que el sentit de discriminació es fa més evident.

Discriminació en dos sentits; en el sentit de pèrdua de competitivitat perquè poc o molt afecta el cost del transport. Quan de vegades diuen: "Pot ser que la nova autovia Madrid-València repercuteixi negativament sobre el port de Barcelona?" Home, sí que pot ser. Primera, perquè hi ha un fet objectiu que hem d'acceptar; que València està més a prop de Madrid i això no ho canviarem. Però a més d'això allà no hi ha peatge i aquí sí. Val a dir també, sigui dit de passada, fent un comentari favorable a aquesta autovia Madrid-València, que de tota manera l'escàndol era que, fins fa quatre dies, no hi hagués hagut una bona comunicació entre Madrid i València. Això, realment, no tenia cap mena d'explicació ni cap mena de justificació.

Però bé, jo crec que a la majoria de població de Catalunya ha afectat més el sentiment de discriminació personal. Moltes vegades, quan parlo del tema de la discriminació de Catalunya en el terreny del finançament dic: "Escollin, a la gent de vegades els costa acabar d'entendre que nosaltres tenim una discriminació en el tema de la balança fiscal, etc." perquè no ho noten directament. "Oh, jo vull aquesta escola". "Sí home, però és que no tenim prou diners" "Busquin els diners; és un problema de la Generalitat. Espavili's vostè". Molt bé. Però no es té en compte que quan es passa per la barrera de Salou, per la barrera de Martorell o per la barrera de Mollet no és la Generalitat, sinó que és ell qui es posa la mà a la butxaca per treure els diners. I això ho nota. I més quan, per vacances, se'n va on sigui i resulta que només sortir de Catalunya -també a fora hi ha alguns peatges- es troba que això que aquí li costa dues-centes seixanta-cinc pessetes fora no li costa res. Això crea una gran irritació.

Bé, per tant, per raons de justícia, per raons de competitivitat i per raons de demanda popular, calia plantejar el tema de com es podia mitigar l'efecte negatiu que tenien els peatges a Catalunya. Tot i que, torno a repetir, mai ningú no podrà negar que durant molts anys, i també avui encara, l'existència d'autopistes -encara que

Jordi Puig

siguin de peatge-, ha tingut i té un efecte benèfic molt important per a l'economia catalana. Jo vull recordar que el primer plantejament a fons per començar a baixar els peatges el va fer la Generalitat. Em disculparan si en aquest discurs dic alguna cosa que pugui semblar laudatòria per a la Generalitat, però si ho he de dir ho dic. I si dic alguna cosa que molesta ho sento molt si obeeix al meu convenciment. Ja els he dit que jo miraré de fer una exposició al més objectiva possible del que ha estat aquesta història i si hi ha algun dubte consultin les hemeroteques i mirin si el que dic és veritat o no. Jo procuro ajustar-me molt estrictament a la veritat.

Encetar el meló, allò que se'n diu encetar el meló, de com podrem rebaixar això, ho ha fet la Generalitat i concretament des de l'abril de 1996, amb negociacions entre Convergència i Unió i el Partit Popular. Per donar suport al govern minoritari del Partit Popular, una de les coses del programa electoral que vam posar com a condició va ser una rebaixa general, i no específica, de les autopistes. I consti que després de pactar-ho va ser molt difícil d'aplicar perquè, a l'hora de la veritat, van sortir molts problemes. I ho vam haver de votar tres vegades i va ser objecte d'una negociació de cara als pressupostos del 97.

Com és lògic, el Ministeri d'Economia des del primer moment s'hi va oposar. Val a dir que l'oposició també s'hi va oposar. Les tres vegades que això es va votar -i com que només voldria introduir elements especialment objectius i certs, no els donaré noms ni els llegiré discursos que es van fer en el Congrés de Diputats- s'hi va oposar; primer, el Ministeri d'Economia -es comprèn perquè és el Ministeri que ha de cobrar més impostos i d'entrada diu que no-, però també l'oposició. Es va aconseguir; va ser la primera rebaixa.

Després nosaltres hem mirat de fer algunes rebaixes concretament en el que són autopistes concessionàries de la Generalitat, com els túnels de Vallvidrera, la Sant Cugat-Terrassa-Manresa, trams dels túnels del Garraf, etc., un tram en el Sitges-el Vendrell. I després es va fer, perquè les possibilitats de la Generalitat pròpiament dita eren limitades, pressió perquè ACESA, aquí present, i el Ministeri de Foment, negociessin unes rebaixes. Poden repartir-se els mèrits dient que va ser mèrit d'ACESA renunciant a una part dels seus beneficis, dient que va ser mèrit del Ministeri de Foment, que també va fer l'operació convenient, o dient que poc o molt va ser mèrit de la Generalitat. No només per la barrera de Mollet -que afec-

tava directament la Generalitat-, sinó per haver encetat el meló, com els deia, i haver fet la pressió corresponent. I evidentment afegeixin també, no per les rebaixes d'aleshores sinó pels últims canvis, les mobilitzacions populars. Passa que després de molts anys d'acceptar una situació amb una certa paciència, quan arriben les primeres millores es desencadena -contra el que semblaria lògic- una reacció perquè la gent s'adona que una situació no és correcta i, tot d'una, es plantegen unes reivindicacions que no s'havien plantejat mai, i òbviament mai amb la força amb què s'han plantejat des de fa un temps.

Això em recorda el que passa amb les ferides molt greus, amb molt teixit mort; no fan gaire mal, i quan es comencen a curar aleshores fan mal. Doncs aquí també ha passat. Quan comencen a curar, que vol dir que el teixit torna a agafar vida i torna a agafar sensibilitat, fan més mal. Ja està bé perquè aquest és un procés que ens havíem de plantejar, per una qüestió de justícia, repeteixo, i per una qüestió, en termes generals catalans, de competitivitat.

Ens trobem de vegades enfrontats amb moviments que demanen rebaixes cada cop més fortes, i que cada cop que s'aconsegueix una cosa es considera que no és suficient. Però les coses han canviat. Del 83 al 96, sempre els peatges havien pujat. Per exemple Barcelona-Girona havia passat de valer tres-centes quinze pessetes el 83 a valer-ne nou-centes quaranta-cinc el 96. Del 96 al 98 doncs va baixar primer a vuit-centes quinze i ara ha tornat a baixar. D'acord, no és suficient, però si més no la ruptura de la tendència, ha estat prou bona.

Bé, ara, hauríem de veure com haurem d'enfocar les coses de cara al futur. No seria just que no féssim notar que el que s'ha aconseguit durant aquest temps, gràcies al que sigui, ha suposat un canvi. Per exemple, la barrera de Mollet. Ha passat de dues-centes seixanta-cinc pessetes a cent seixanta. La barrera de Martorell: de quatre-centes a tres-centes vuitanta-cinc, que no és una gran baixa. Però aquí hi ha un altre benefici molt important, que no és precisament de preu del peatge sinó de facilitats del peatge; en acabar-se l'autovia del Llobregat, òbviament moltíssima gent es pot estalviar la barrera de Martorell. La sortida per la nacional 2 va passar de dues-centes seixanta-cinc pessetes a dues-centes vint. La de Sant Cugat ha passat de dues-centes cinc pessetes a cent cinc. I la de Girona-Maçanet de dues-centes setanta a dues-centes quaranta-cinc.

Jordi Puig

A més d'això hi ha hagut el compromís del Govern central de fer diferents obres, com l'ampliació de carrils de l'A-7, o tot el que s'ha compromès a fer en la nacional 340 a Tarragona. I altres, que han permès peatges tous.

De fet, la situació dels peatges, dels costos dels peatges, ha esdevingut un punt absolutament central en el debat ciutadà, en el debat públic. I per tant es pot obviar. El que convé és que tothom que hagi d'intervenir en aquest debat ho faci amb responsabilitat política del tipus que sigui, amb realisme, amb visió de l'interès general, amb visió de futur, òbviament sense demagogia, i sense prometre coses que saben que no es podran complir.

Dit això, els convido a analitzar molt breument una cosa que segurament vostès han estat analitzant durant tot el dia, però que jo per acabar m'hi vull referir. Quines són les possibilitats que tenim?

Una; el rescat total. Un plantejament bonic i simpàtic, que evidentment hi ha qui el fa. Això doncs significaria, deixant de banda el tros del mar, és a dir el tros que va d'Hospitalet de l'Infant cap avall, per tota la resta de les autopistes de Catalunya, tant de l'Estat com de la Generalitat, segons els càlculs, haver de posar sobre la taula entre un bilió dos-cents mil milions de pessetes o un bilió cinc-cents mil milions de pessetes, perquè com he dit abans hi ha uns drets adquirits que en tot cas s'han de compensar. Nosaltres som un Estat de Dret en tots els terrenys. També en el terreny econòmic i, per tant, això s'ha de tenir en compte. Perquè molts cops els mateixos que demanen aquests rescats també demanen que el capital privat s'involucri més en la construcció d'infraestructures de tota mena. Si hem d'anar a buscar capital privat per a infraestructures públiques, del tipus que sigui, aquest capital privat no pot tenir la sensació que quan convingui se'ls dirà que se n'han d'anar. I això no es pot passar per alt, i nosaltres, com a gent de govern, menys.

Els vull advertir que normalment els principals partits de govern, i em refereixo al PP i al PSOE, i a Catalunya Convergència i Unió, sempre han tingut en compte això. No vaig a dir de quin partit es tracta perquè podria ser d'aquest o d'un altre, però un dels partits que acabo d'esmentar, en el programa electoral del 95 deia: "És convenient construir infraestructures viàries a partir de concessions atès que no és possible el total finançament d'aquestes vies des dels pressupostos públics" Bé, això vol dir peatge. I això els partits, les

tres forces polítiques que acabo d'esmentar, ho han estat dient fins ara. També de vegades han dit: "Home, s'hauria de matisar això, s'hauria de veure si es poden fer certes rebaixes, si es poden fer compensacions". Convergència i Unió mateix, per exemple, el 95 i 96 posava en el seu programa electoral la rebaixa de l'IVA. I concretament és el que vàrem negociar, jo mateix amb el president Aznar, el mes d'abril del 96. Però pensar que podíem suprimir totalment el que se'n diu aquí el règim de concessions, cap dels principals partits ho va plantejar.

Una altra de les coses que es planteja, i suposo que vostès ho han discutit, és: suposant que tinguéssim un bilió dos-cents mil milions de pessetes per rescatar les autopistes, suposant, a més, que no estiguéssim subjectes ni pressionats per una política de disminució del dèficit -que ha actuat molt fortament sobre nosaltres durant aquests últims anys i seguirà actuant durant els anys que vénen-, què convindria fer? I aquí jo no em pronunciaré. Vostès suposo que ho han pensat. Convindria dedicar el bilió dues-cents mil o el bilió i mig de pessetes al rescat o valdria la pena dedicar-lo realment a la millora de les infraestructures del país? O valdria la pena dedicar-ne "fifty-fifty" una part a reduir els peatges i l'altra part a millorar les infraestructures? Aquesta és una gran discussió. Jo, en el meu despatx, aquests últims mesos he rebut gent de tota mena. Uns diuen: "Escolti, no, l'operació és millorar les infraestructures", mentre altres diuen: "Escolti, aquest diner tot sencer ha d'anar a la rebaixa dels peatges".

Jo crec que, per justícia i per pressió popular i per sentiment, una part important s'hauria de dedicar a la rebaixa del peatge. Però de tota manera hem de tenir ben present que per una sèrie de circumstàncies objectives -pel que costa-, i subjectives -per la discriminació-, l'opinió pública catalana difícilment pot seguir acceptant aquesta situació, no només pel que fa referència a la competitivitat general -que això sovint queda més lluny de la gent-, sinó pel que fa referència a la seva butxaca particular.

Perquè arriba un moment que la gent, amb tota lògica i amb tota justícia, es cansa de la discriminació negativa. Però de tota manera, encara que hi hagi limitacions, és un tema que queda obert. A més, finalment s'ha demostrat que el peatge no és dolent, com ho prova que la majoria de països europeus en tenen, tot i ser països econòmicament i socialment més avançats que nosaltres. Sí que té de

Jordi Pujol

Jordi Puig

dolent que sigui massa alt o que sigui discriminatori. No és dolent a França, per exemple, però esdevé dolent quan és discriminatori o quan és massa alt.

En aquest sentit els voldria llegir un paràgraf d'un document del Partit Socialista de fa dos o tres mesos que no és cap programa electoral i que, per tant, ningú no podria criticar-ho per una qüestió de compliment o incompliment: "La solució dels peatges no hauria de buscar-se tant en la desaparició absoluta del peatge sinó en la recuperació pública dels beneficis que genera". Bé, s'ha de dedicar aquesta recuperació pública a compensar els usuaris o s'ha de dedicar simplement a millorar les infraestructures? Això ja s'acabarà de discutir en el seu moment i vostès segurament en deuen haver estat parlant.

Una altra possibilitat; igualem els peatges. Això ja no és possible. Suposo que ningú de vostès s'imagina que el Govern espanyol, sigui el Partit Popular o sigui el Partit Socialista, digui ara: "Escoltin, incrementarem de cop tots els peatges d'Espanya, els que es paguen a Andalusia, a València, a Aragó, al País Basc, a Galícia, perquè els catalans puguin pagar menys o perquè tots paguem igual". A mi em fa l'efecte que vostès saben que això no és possible.

Tercera cosa: pel que fa concretament a les autopistes de la Generalitat, tenen l'inconvenient que són noves, joves, i per tant tenen molt llarg termini i tot el que sigui oferir-los el mirallet de l'ampliació no els serviria de gaire. Ho podríem fer amb ACESA, l'any 1996, quan faltaven set o vuit anys per acabar, per enllaminir, però oferir l'ampliació quan falten trenta o trenta-cinc anys perquè s'acabi la concessió, això és de mal proposar per a qualsevol govern i de mal acceptar per part de les empreses concessionàries.

A Catalunya, les autopistes són noves, joves, i a més de difícil de traçat. Són túnels, com el Garraf i Vallvidrera. Vallvidrera amb l'avantatge que té un gran trànsit. El Cadí, en canvi, amb poc trànsit. I per tant, conseqüentment, algunes d'elles efectivament són cares, entre altres coses perquè a tot Europa les autopistes amb túnels són sensiblement més cares que les autopistes sense túnels.

De tota manera, hem fet una sèrie de rebaixes, i n'estem estudiant més. Rebaixes i condicions especials perquè se'n beneficiï la

gent que té més necessitat de passar per aquell túnel més sovint i per motius de la seva feina, etc.; s'ha fet, com deia abans, amb el peatge tou, amb el peatge a l'ombra, amb el peatge ocult. Els he explicat el cas concret de la Pau Casals.

Bé, i aleshores queda un últim punt amb més possibilitats, que ja fa temps que hem plantejat i que té, per part de l'Administració central, una acollida inicial positiva; aconseguir la reversió dels impostos en benefici dels usuaris. Fixin-se el que passa. Quan es fa una autopista de peatge, l'Administració s'estalvia el cost de la inversió per fer l'autopista. La inversió la paga l'usuari. Després s'estalvia el cost de manteniment, que el paga l'usuari. Perquè això, en el cas de l'autopista, també s'ho estalvia el Govern central o, en el seu cas, la Generalitat. Qui ho paga? Doncs, ho paga l'usuari.

Segona part. A més, l'Estat -no la Generalitat, perquè en això a partir d'aquest moment la Generalitat i l'Estat es dissocien- l'Estat hi guanya diners perquè cobra l'impost de l'IVA, que paga l'usuari, i cobra l'impost de societats, que paga l'usuari. És a dir, que l'usuari paga la construcció, el manteniment i, a més, lliura uns beneficis a l'Estat a través dels impostos. Tot l'usuari. L'Estat no hi posa res, res. La Generalitat tampoc. Però l'Estat, com a mínim hi té un benefici que si no estic equivocat, en el cas d'ACESA, a través dels impostos que ha pagat va ser l'any 97 de vint-i-quatre mil sis-cents milions de pessetes.

Nosaltres vàrem dir fa temps, que si resulta que l'Estat s'ho estalvia tot i a més d'estalviar-s'ho guanya vint-i-quatre mil sis-cents milions de pessetes només amb les autopistes d'ACESA, també les autopistes de la Generalitat paguen IVA i paguen l'impost de societat però no a la Generalitat sinó a l'Estat, potser se'n fa un gra massa, i per tant, aquests impostos haurien de revertir aquí, a l'usuari. Ha de revertir a l'usuari o una part ha de revertir a fer infraestructures?

Ja en parlarem d'això. És una discussió oberta. Jo he de dir que més aviat m'inclino que reverteixi cap a l'usuari, però comprenc que se'm digui: "Escolti, que es reparteixi també una mica entre allò que és benefici individual i allò que és benefici col·lectiu per al país disposant-ne per construir noves autopistes o el que sigui. I nosaltres donem prioritat en aquest plantejament.

Jordi Puig

Jordi Puigol

He de dir que hem trobat darrerament, una bona acollida de cara a aquest plantejament per part de l'Administració central. Fins al punt que el Govern de la Generalitat i el Govern central han acordat negociar aquest tema i que això repercutís en una nova reducció de peatges a Catalunya. I d'això concretament en vàrem estar parlant, i va ser objecte principalíssim de les converses que fa dos o tres dies hi va haver aquí a Barcelona amb el ministre, amb el vicepresident del Govern, senyor Rato, i nosaltres mateixos, sobretot el conseller Mas i jo mateix.

Respecte a les autovies que es van fer a tot Espanya, tenen en general, una diferència en negatiu respecte a les nostres autopistes que també s'ha de dir; que estan molt més mal mantingudes. Això és veritat. I és evident que el Govern central en aquest moment, pel que sigui, no se n'ocupa gaire, però tard o d'hora haurà de fer una inversió de manteniment molt important. L'altre dia em deien que es calcula que aquesta inversió haurà de ser almenys de setanta mil milions de pessetes l'any. És una xifra que em van donar gent de Madrid, però no els en puc donar cap garantia.

De totes maneres, els beneficis que hem dit que en treu el Govern central són reals, i si tot va bé, esperem que aquesta negociació es pugui concretar en els propers mesos i que es pugui posar ja negre sobre blanc, perquè es pugui formalitzar de cara a l'acord pressupostari que hem de fer amb el Govern central per a l'any 2000, és a dir, d'aquí al final de la legislatura. Perquè hi ha lleis molt importants de cara a alguns de vostès, com són la Llei de Contractes de l'Estat o la Llei d'Enjudiciament Civil, però és clar, hi ha una cosa fonamentalíssima que és el pressupost de l'any 2000, perquè és el que s'ha d'adaptar al que se'n diu el pacte d'estabilitat, i és el pressupost a cavall del qual tota aquesta política econòmica que hi ha hagut fins ara, que ha anat bé i que ha de seguir anant bé, s'ha de continuar.

Doncs en aquest acord, que hem de mirar de negociar aviat, i aquest any més aviat que no pas altres vegades per causa de les conteses electorals vinents, és amb el Ministeri d'Economia que és l'afectat perquè realment, si es va a una solució d'aquest tipus, deixarà d'ingressar per l'impost de societats i per l'IVA. De moment jo crec que el Ministeri i el Govern estan ben predisposats. Si més no és la impressió que en vàrem treure respecte a la disponibilitat del Govern central a discutir això d'una manera oberta i positiva, és a

dir, amb voluntat d'arribar a un acord que -potser no sé si ens satisfarà del tot, però en tot cas segur que tindrà una repercussió positiva. Bé, amb això, vull fer notar que aquí la decisió del Govern central que és el que cobra serà fonamental, però tenim l'esperança, sincerament, que es podrà impulsar una nova reducció de peatges. I aquesta és la situació.

Bé, no tinc res més a dir-los excepte manifestar novament la meva esperança que aquesta línia que s'ha emprès es podrà continuar pel conducte que acabo d'explicar. I tornar a agrair i felicitar el grup que ha organitzat aquestes sessions que sobre aquesta qüestió convé que hi hagi un bon gruix de gent que quan fa una proposta sàpiga quines són les connotacions jurídiques dintre de les quals es pot moure. Convé que hi hagi gent amb autoritat tècnica i moral per poder dir el que calgui dir, i poder-nos ajudar tots plegats. Sobretot per ajudar els polítics, que vostès han de comprendre que això de vegades ens és molt més difícil; necessitem molt coratge, si vostès m'ho permeten, per, de vegades, dir les coses tal com són.

Celebro que darrerament a Catalunya, per part de la societat civil, hi hagi hagut una presa de consciència. De la mateixa manera que hi ha hagut una presa de consciència respecte a la discriminació referida als peatges, hi ha hagut una presa de consciència també respecte a la discriminació que representa la baixa inversió de l'Estat a Catalunya. I això és una cosa que es pot dir molt tranquil·lament perquè no va contra ningú en especial, però que hem de fer per tal que l'Administració central esmeni amb eficàcia moltes coses que ha estat fent fins ara.

I sobretot, repeteixo, em felicito pel fet que vostès han aportat uns elements de reflexió serena, objectiva, no demagògica, feta des de l'autoritat tècnica i moral que els dóna la seva situació, i això ens serà molt i molt útil. També serà útil, n'estic segur, a aquella gent que cada matí i cada tarda, per anar a treballar o per anar a portar el nen a l'escola, han de pagar més peatge del que seria just.

Jordi Puig

Salvador Alemany Mas

Llicenciat en Ciències Econòmiques i diplomat per IESE. Conseller d'Autopistes de Catalunya, SA (AUCAT), conseller delegat de SABA i membre del Consell Municipal de Circulació de Barcelona, en l'actualitat és conseller-director general d'ACESA.

Joan-F. Corona Ramon

Doctor en ciències econòmiques i empresarials, és catedràtic d'Economia Aplicada (Hisenda Pública i Sistema Fiscal) i degà de la Facultat de Ciències Econòmiques i Socials de la Universitat Internacional de Catalunya. Assessor de l'Institut Balear d'Economia i del Cercle d'Investigació i Formació Empresarial, és Patró de la fundació ICO i de la societat d'Estudis Econòmics (Foment del Treball Nacional) i membre de la Comissió Mixta de Valoracions Estat-Generalitat de Catalunya, de la comissió d'Avaluació de l'Agència d'Avaluació i Prospectiva i de la Comissió d'Experts del Pla Nacional d'Investigació Científica i Desenvolupament Tecnològic.

Ricardo García-Nieto

Economista, censor jurat de comptes "auditor" i màster IESE. És professor d'Economia a l'ETS d'Enginyers de Camins, de la Universitat Politècnica de Catalunya, i president de l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC).

Josep Grau i Seris

En l'actualitat és alcalde de Mollerussa, president de la Diputació de Lleida i president de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques.

Antoni Hostench i Figueres

Professor mercantil, és president de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Girona, vice-president del Consell de Cambres de Catalunya. També és president de la Comissió d'Indústria del Consell

Currículums dels ponents

Currículums

de Cambres de Catalunya i vocal del Comitè Executiu del Consell Superior de Cambres d'Espanya.

Rafael Izquierdo

Doctor enginyer de Camins, Canals i Ports i economista, és catedràtic de Transports de l'ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid i Director del Programa de Economía y Derecho de la Unión Europea del CEPADE (UPM). És membre de la Comissió Intergovernamental Hispanofrancesa per a la línia de ferrocarril d'alta velocitat Figueres-Perpinyà i de la Comissió d'Infraestructures i del Consell Nacional de Transports Terrestres del Ministeri de Foment.

Emiliano López-Atxurra

Advocat economista, és president d'EURO DEFI Espanya i ha estat conseller al Consell d'Administració de la KUTXA i a la Inmobiliària Provincial de Guipuzkoa, SA. En l'actualitat desenvolupa la seva activitat professional al sector privat assessorant Institucions Públiques i Corporacions de dret públic d'Espanya i França i a empreses nacionals i internacionals en el sector de les *utilities* i de les infraestructures.

Manuel Mas i Estella

Economista, és alcalde de Mataró i president de la Federació de Municipis de Catalunya. Membre de la Comissió Executiva de la Federación Española de Municipios y Provincias, del Consell d'Administració de la Junta d'Aigües del Ter-Llobregat i del Consell d'Administració del Banc de Crèdit Local, del grup Argentària.

Valentí Pich i Rosell

Economista, és degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya, vice-president del Registre d'Economistes Assessors Fiscals d'Espanya i secretari del Consell General de Col·legis d'Economistes d'Espanya. Professionalment dirigeix i assessora organitzacions empresarials.

Joaquim Prior i Perna

Enginyer industrial i economista, és inspector de finances de l'Estat, censor jurat de comptes i auditor de comptes. Ha estat director general de l'Empresa Nacional d'Autopistes, i en l'actualitat és director general d'AUTEMA, CGCSA (Autopista Sant-Cugat-Terrassa i Manresa), director general d'EUROPISTAS, CESA (Autopista Bilbao-San Sebastián-Behobia i Autopista Burgos-Armiñón) i conseller delegat d'Autopistas del Sol, CESA (Autopista Málaga-Estepona) i conseller de Túneles de Artxanda, SA (Túnel Bilbao-Sondika).

Rafael Romero Fernández

Llicenciat en Ciències Econòmiques, és president de la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya, vice-president de la Confederació Catalana de Construcció i vocal de la Junta directiva de Foment de Treball Nacional i del Consell de Govern de la Confederación Nacional de la Construcción. Participa com a membre a les Comissions de Política Econòmica, d'Infraestructures i de Construcció de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Joan Rosell Lastortras

Enginyer industrial i diplomat en Ciències Polítiques, en l'actualitat és president de Foment de Treball i vice-president de la Confederació Espanyola d'Organitzacions Empresariales (CEOE). També és director general de Congost Plastic, SA i president d'Enher, i participa com a conseller i accionista a diverses societats d'alimentació, venda per correspondència, mobiliari, immobiliària, telecomunicacions, construcció i enginyeria.

Sebastià Salvadó i Plandiura

Advocat i economista, és president del Reial Automòbil Club de Catalunya i de la Fundació RACC. Participa en diverses empreses mercantils del grup familiar de Salvadó, SA.

Carles Tusquets Trias de Bes

Doctor en Ciències Econòmiques, és president executiu del Grup FIBANC. Vocal del Cercle d'Economia, actualment presideix la Fundació Cercle d'Economia, d'INVERCO Catalunya i vice-president d'INVERCO (Associació Espanyola d'Institucions d'Inversió Col·lectiva i Fons de Pensions). És secretari general de l'Associació Barcelona Centre Financer, conseller de diverses companyies privades i públiques i assessora fons d'inversió internacionals.