

# ***Los peajes en Cataluña***

***Conclusiones aprobadas por el Grupo de Trabajo  
para el estudio de la reducción de los peajes en  
Cataluña, de acuerdo con las ponencias analizadas y  
las diferentes propuestas presentadas  
(Resolución 252/V)***

Barcelona, 21 de julio de 1999



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques**

Biblioteca de Cataluña. Datos CIP:

Los **Peajes** en Cataluña: conclusiones aprobadas por el grupo de trabajo para el estudio de la reducción de los peajes en Cataluña, de acuerdo con las ponencias analizadas y las diferentes propuestas presentadas (Resolución 252/v)  
ISBN 84-393-5120-8  
I. Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques 1. Autopistes de peatge - Catalunya - Política governamental  
625.711.3:336.28(467.1)

**Coordinación:**

Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas

**Maquetación:**

Mercè Monllor Almerich

**Diseño de la cubierta:**

BuróGràfic

**Impresión:**

Tecfoto, SL

© **Generalidad de Cataluña**

Departamento de Política Territorial y Obras Públicas  
Av. de Josep Tarradellas, 2-6  
08029 Barcelona

1ª Edición: abril 2000

Tirada: 200

ISBN: 84-393-5120-8

Depósito legal:

## **Índice**

|   |    |
|---|----|
| Presentación .....  | 5  |
| 1. Presentación general del Grupo de Trabajo para la reducción progresiva de los peajes (Resolución 252/V, del Parlamento de Cataluña) .....              | 7  |
| 2. Las autopistas de peaje y la política de inversión en infraestructuras viarias en Cataluña .....   | 13 |
| 3. La participación privada en la financiación de las infraestructuras viarias .....  | 19 |
| 4. Homogeneización de las tarifas aplicables en las autopistas y vías en régimen de peaje .....   | 25 |
| 5. Viabilidad de la política de rescate de concesiones o tramos .....   | 31 |
| 6. Medidas generales favorecedoras de la mejora de la prestación del servicio público y la coordinación de las administraciones públicas implicadas ..... | 37 |
| 7. Anexos   |    |
| i) Composición y miembros del Grupo de Trabajo .....  | 43 |
| ii) Esquema de trabajo y relación de ponentes .....   | 47 |
| iii) Fichas resumen de los estudios elaborados por los diversos ponentes .....  | 51 |

## ***Presentación***

En el mes de febrero de 1997 la Comisión de Política Territorial del Parlamento de Cataluña adoptó la Resolución 252/V mediante la cual creaba un Grupo de Trabajo con un claro objetivo: reordenar la situación de los peajes en Cataluña e impulsar medidas progresivas de reducción o eliminación de barreras.

Era la primera reacción unánime de nuestra Cámara a una cuestión que había trascendido los ámbitos técnicos y políticos, y que se había instalado entre las preocupaciones de nuestra ciudadanía. Por eso, la Resolución del Parlamento no se podía quedar aquí y pedía, además, que todos los agentes implicados participaran en la búsqueda de soluciones para una situación que la historia nos había creado y que necesitaba medidas urgentes, amplias y generosas, basadas, sobre todo, en el consenso y en el posibilismo.

No era fácil, en el contexto en que nos encontrábamos, lograr un resultado satisfactorio en este asunto. Por este motivo, quiero agradecer a todos los miembros del Grupo, y en especial a Josep A. Grau, quien asumió la dirección, el esfuerzo, el rigor y la mano izquierda que demostró al conducir una situación compleja. Especialmente en un momento en el que la sociedad civil, a través de los medios de comunicación y del mundo asociativo, comenzaba a hacer notar un claro rechazo a esta situación de agravio.

La primera intención del Grupo era certificar con estudios y datos objetivos que esta sensación de discriminación que todos en general sentíamos tenía una base real. Los resultados fueron arrolladores: del total de kilómetros de autopista de peaje en la superficie del Estado, Cataluña tenía cerca del 30,5%, mientras que sólo un 5,5% de las autovías libres se encontraban en nuestro territorio. Estos datos se invertían en otras comunidades autónomas, donde el Estado había realizado importantes inversiones en los últimos años para modernizar la red viaria.

El Grupo, disponiendo de estos resultados, continuó investigando y planeando propuestas. Estudió alternativas de financiación con fondos públicos y con aportaciones privadas. Detectó que, en Cataluña, los conductores pagaban aproximadamente 145.000 millones al año en concepto de impuestos vinculados al peaje y a la circulación, y que sólo se dedicaban 105.000 millones a la inversión en la red viaria, lo que ofrecía un importante margen de estrategia para conseguir modificar la situación.

Además, se planteó homogeneizar las tarifas para que los peajes no fueran en ningún caso motivo de discriminación de unos territorios respecto a otros y se evaluaron las posibilidades de rescates selectivos, sobre todo en aquellas áreas metropolitanas en las que una vía de peaje podía tener funciones de variante y descongestionar zonas urbanas u otras vías alternativas.

Finalmente se apostó también por la mejora de la calidad del servicio en términos de seguridad, de ahorro de tiempo, de información al ciudadano, y de todos los aspectos que repercuten en la satisfacción del usuario de las vías en régimen de concesión.

Pero, sin ningún tipo de duda, y con la cortísima perspectiva del medio año que ha pasado desde la entrega al Parlamento de las conclusiones del Grupo de Trabajo que hoy publicamos, lo más destacable es que, entre todos, hemos conseguido dar un giro de 180 grados a la tendencia de incremento continuado que se había ido consolidando desde hacía más de treinta años. Hemos conseguido el clima de consenso que exigía una situación de esta trascendencia y, lo más importante de todo, ahora ya podemos ofrecer a los ciudadanos de Cataluña un balance muy positivo con aquellas soluciones que legítimamente nos reclamaban.

**Pere Macias i Arau,**  
consejero

## **1. Presentación general del Grupo de Trabajo para la reducción progresiva de los peajes (Resolución 252/V, del Parlamento de Cataluña)**

---

### **Objeto del Grupo de Trabajo**

El crecimiento económico y social de un país se halla estrechamente ligado y condicionado a la posibilidad de contar con un conjunto de infraestructuras viarias. Con este objetivo el Gobierno de la Generalidad ha practicado en los últimos años una política global de ejecución de estas infraestructuras, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias, pero con un claro efecto positivo económico y social para el reequilibrio territorial de las comarcas y los municipios de Cataluña.

La mayor presencia histórica de autopistas de peaje, así como el balance deficitario de la inversión del Estado en Cataluña y el hecho de no verse favorecida en el último decenio por la construcción de autovías libres de peaje, inciden directamente en las posibilidades de crecimiento y competitividad de nuestro país y generan un agravio comparativo y una discriminación para los usuarios catalanes en comparación al resto del Estado. Este marco ha sido específicamente reconocido por los representantes de la Administración del Estado y el Congreso de los Diputados, donde se ha creado una Subcomisión de estudio dentro de su Comisión de Infraestructuras para analizarlo y proponer soluciones efectivas.

Esta situación ha comportado que el Gobierno de la Generalidad haya adoptado, en estos últimos años, diversas medidas y actuaciones generales y específicas en las autopistas de su titularidad, con el propósito de reducir los actuales peajes. La reducción del 15% en las horas valle de los túneles de Vallvidrera, la aplicación de una tarifa reducida en el nuevo tramo Sitges-El Vendrell (7,99 PTA/km, IVA no incluido), el acuerdo entre Estado-Generalidad de Cataluña y ACESA para la rebaja de las tarifas de su concesión, así como la aprobación de descuentos específicos en los túneles del Cadí y Vallvidrera y descuentos mensuales para los usuarios habituales de los túneles del Garraf y la autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa, son un buen ejemplo de ello.

A pesar del consenso que existía respecto a la aplicación del sistema de peaje y las medidas y el esfuerzo realizado en los últimos años, la existencia del actual escenario de agravio y discriminación de las inversiones en Cataluña, ha generado

una reivindicación generalizada que ha calado en el tejido de nuestro país, con el propósito de que se consiga una reducción de las actuales tarifas, compatible con el equilibrio económico y financiero y las características de cada una de las concesiones y con sujeción al contrato de concesión y la legislación específica aplicable a este sector, que en buena lógica en un Estado de Derecho la Administración concedente debe observar y garantizar.

En esta dirección, la Comisión de Política Territorial del Parlamento de Cataluña, en sesión tenida el día 26 de febrero de 1997, adoptó la Resolución 252/V, con el objeto que se reproduce a continuación (BOPC núm. 147, 10.3.1997):

*“El Parlamento de Cataluña insta al Gobierno a establecer un grupo de trabajo de reordenación de peajes que impulse, programe en el tiempo, estudie y controle las medidas progresivas de reducción o eliminación de peajes y los mecanismos financieros que deben establecerse para la compensación estricta a las empresas concesionarias.*

*En este grupo deben estar representadas las administraciones concedentes y titulares de las redes viarias –Estado y Generalidad–, las sociedades concesionarias de autopistas y los ayuntamientos afectados del área metropolitana de Barcelona, y del resto de Cataluña, y también las personas usuarias, a través del Real Automóvil Club de Cataluña. La Comisión de Política Territorial del Parlamento tiene que efectuar un control periódico”.*

---

**Composición del Grupo de Trabajo**

De acuerdo con la misma Resolución 252/V y las resoluciones posteriores 693/V y 808/V, forman parte del Grupo de Trabajo las instituciones y los organismos siguientes, en la representación que se indica:

- Administraciones concedentes: *Generalidad de Cataluña y Administración del Estado.*
- Grupos parlamentarios del Parlamento de Cataluña: *Grupo Parlamentario de Convergencia y Unión, Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Popular, Grupo Parlamentario de Iniciativa por Cataluña – Los Verdes, Grupo Parlamentario de Izquierda Republicana de Cataluña y Grupo Parlamentario Mixto.*
- Ayuntamientos: *Asociación Catalana de Municipios y Comarcas (ACM) y Federación de Municipios de Cataluña (FMC).*

- Usuarios: *Real Automóvil Club de Cataluña (RACC)* y *Organización de Consumidores y Usuarios de Cataluña (OCUC)*.
- Otros organismos: *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cataluña* y *Consortio Red Viaria*.
- Empresas concesionarias: *AUTEMA, AUMAR, ACESA, AUCAT, TABASA* y *Túnel del Cadí, SAC*.

Cada uno de estos organismos se encargaron de designar a sus representantes para, seguidamente, integrarse en el Grupo de Trabajo.

*(Anexo 1: Relación de miembros del Grupo).*

---

**Organización y metodología de trabajo**

Una vez que todos los organismos e instituciones miembros del Grupo nombraron a sus representantes y lo comunicaron, el 12 de noviembre de 1998 éste se pudo constituir formalmente y se iniciaron las tareas que le habían sido encomendadas por el Parlamento de Cataluña, bajo la presidencia del señor Josep A. Grau i Reinés, delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas y secretario general del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, de acuerdo con la delegación otorgada por el señor Pere Macias i Arau.

Con este propósito, el 12 de enero de 1999 se aprobó el esquema para el desarrollo de los trabajos, así como la metodología que debía seguirse. Igualmente se nombraron diversos ponentes para cada uno de los puntos del esquema, nombramiento que recayó en catedráticos y profesores independientes de varias universidades catalanas, de reconocido prestigio y experiencia en el ámbito de las carreteras y el transporte en general, y que han disfrutado de plena libertad a la hora de profundizar y exponer sus trabajos. *(Anexo 2: Esquema de trabajo y relación de ponentes).*

Los trabajos y el análisis de las diferentes ponencias se han desarrollado en el seno de los tres subgrupos que se constituyeron para una mejor operatividad, cuya composición es la siguiente:

**Primer subgrupo**

- Por las administraciones: *Generalidad de Cataluña* y *Administración del Estado*.

- Por los grupos parlamentarios: *Grupo Parlamentario de Convergencia y Unión* y *Grupo Parlamentario Mixto*.
- Por los ayuntamientos: *ACM* y *FMC*.
- Por los usuarios y otros organismos: *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cataluña* y *RACC*.
- Por las empresas concesionarias: *ACESA* y *AUMAR*.

#### Segundo subgrupo

- Por las administraciones: *Generalidad de Cataluña* y *Administración del Estado*.
- Por los grupos parlamentarios: *Grupo Parlamentario Popular* y *Grupo Parlamentario de Iniciativa por Cataluña – Los Verdes*.
- Por los ayuntamientos: *ACM* y *FMC*.
- Por los usuarios y otros organismos: *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cataluña* y *OCUC*.
- Por las empresas concesionarias: *ACESA* y *AUTEMA*.

#### Tercer subgrupo

- Por las administraciones: *Generalidad de Cataluña* y *Administración del Estado*.
- Por los grupos parlamentarios: *Grupo Parlamentario de Convergencia y Unión* y *Grupo Parlamentario Mixto*.
- Por los ayuntamientos: *ACM* y *FMC*.
- Por los usuarios y otros organismos: *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cataluña* y *Consorcio Red Viaria*.
- Por las empresas concesionarias: *AUCAT* y *TABASA-Túnel del Cadí*.

Cada uno de estos subgrupos tenía encomendado el estudio de uno de los tres bloques en que se dividió el esquema de los trabajos, sin perjuicio de las diversas reuniones que se han producido del conjunto del Pleno del Grupo, para un mejor seguimiento y coordinación.

Las diversas ponencias han sido expuestas y analizadas por sus ponentes, habiéndose finalizado el 12 de mayo de 1999 y

habiéndose entregado la correspondiente documentación a cada uno de los miembros para que la analizaran y realizaran la posterior formulación de conclusiones finales del Grupo que se recogen en el presente documento final.

*(Anexo 3: Fichas resumen de los estudios elaborados por los diversos ponentes.)*

En el siguiente punto, partiendo del análisis de las ponencias que se indican en cada caso, se hace un breve resumen de ellas, con la finalidad de poder completar un diagnóstico de la situación actual y unas conclusiones o propuestas de futuro, aprobadas en sendas reuniones celebradas el 14 y el 21 de julio del presente año, considerando a su vez las aportaciones de los diferentes miembros.



## **2. Las autopistas de peaje y la política de inversión en infraestructuras viarias en Cataluña**

Fuente ponencias: Sr. Ole Thorson, Sr. Joan Corona, Sr. Pere Riera, Sr. Pere Lleonart y Sr. Àlvar Garola.

---

### **Evolución histórica y situación actual**

Las ponencias realizadas en el seno del Grupo de Trabajo han permitido describir la red de carreteras en Cataluña, analizando a su vez la evolución paralelamente a las circunstancias y los diferentes factores que han incidido en la inversión pública viaria en nuestro país.

Este último aspecto ha sido fundamental a la hora, no sólo de comprender y aclarar el motivo por el cual se ha llegado a la situación actual, sino también de determinar los desajustes de la inversión viaria del Estado, con el propósito de poder extraer unas conclusiones efectivas que, bajo criterios de racionalidad, competitividad y justicia, posibiliten que Cataluña pueda dotarse de unas infraestructuras básicas para el crecimiento económico y social de nuestras comarcas y la competitividad general de nuestro país, en el nuevo marco de las relaciones y estrategias de la Unión Europea.

El mapa viario del Estado que se dibuja al final de la década de los noventa está configurado por una red principal formada por autopistas de peaje (2.063 km) y autovías libres de peaje (5.687 km), no de pago directo por parte de los usuarios, aunque sí financiadas con cargo a los presupuestos generales, las cuales se distribuyen territorialmente en las diversas comunidades autónomas de forma desigual, concentrándose en el norte y este de España (País Vasco, Cataluña, comunidades de Galicia y Valencia) las áreas con más autopistas y vías de peaje, zonas no especialmente favorecidas por la ejecución del Plan de autovías aplicado por el Estado entre los años 1983-1997.

---

|                      | <b>Autopistas</b> | <b>Autovías</b> |
|----------------------|-------------------|-----------------|
| Cataluña             | 30,39 %           | 5,56 %          |
| Andalucía            | 4,51 %            | 24,32 %         |
| Extremadura          | 0,00 %            | 4,18 %          |
| Castilla – La Mancha | 0,00 %            | 13,86 %         |
| Comunidad de Madrid  | 0,82 %            | 8,21 %          |

---

A la discriminación que sufre Cataluña por tener que soportar una mayor infraestructura en régimen de peaje, hay que añadir el déficit, por parte del Estado, de inversiones viarias

en nuestro país a diferencia del resto de las comunidades autónomas, multiplicando el efecto y la sensación real de agravio sobre los usuarios e incidiendo negativamente en la productividad y el crecimiento económico.

Durante el período 1955-1998, la inversión pública destinada a carreteras fue de 1,6 billones de pesetas, a los que hay que añadir otros 770.000 millones aportados por las concesionarias. Globalmente, en este período hemos absorbido menos de un 11% de la inversión pública en carreteras realizada en el Estado español y un 31% de la destinada a autopistas.

La inversión (tanto pública como privada) ha significado un 0,6% del PIB catalán a diferencia del 0,9% en el resto de España. Estas diferencias aumentan aún más si se considera solamente la inversión pública que, en el transcurso de este período, ha significado un 0,4% del PIB frente al 0,8% del resto del Estado.

Esta falta de una política de equilibrio que persiga evitar el agravio producido se puede constatar a partir de las inversiones realizadas por el Estado en su red de carreteras por comunidades autónomas, que en 1990 sólo asignaba a Cataluña un 5,6% de su presupuesto, mientras que otorgaba a Andalucía el 22,04%, a Castilla-León el 14,21%, a Castilla-La Mancha el 11,15% o a Madrid el 9,36%. A pesar de que en los dos últimos años se ha incrementado la inversión hasta el 8,4%, ésta resulta completamente insuficiente y poco satisfactoria si valoramos el resto de las comunidades autónomas y el esfuerzo que aporta Cataluña al resto del Estado.

Los progresivos déficits en infraestructuras que sufre Cataluña, y que determinan sus posibilidades de crecimiento y competitividad, se vieron ampliados como consecuencia de no ser precisamente beneficiada por el Plan de autovías y hallarse excluida de la mayoría de los fondos europeos destinados al Estado para financiar proyectos infraestructurales. Estos últimos recursos comunitarios han representado en el último decenio prácticamente una cuarta parte de las inversiones en carreteras en España, mientras que para Cataluña sólo han supuesto cerca del 10%, pese al crecimiento de los últimos años, si bien, excluyendo estos fondos, la inversión en carreteras en Cataluña durante este período ha sido todavía un 40% inferior a la media española en términos de PIB, y un 25% en términos de *per cápita*.

Para cuantificar el déficit en la dotación viaria de Cataluña respecto al resto del Estado hay que recordar que, globalmente, nuestro país dispone solamente del 13% del capital viario español, mientras que representa un 15% de la población, un 18% del PIB y un 17% del tráfico total.

A esta circunstancia hay que añadir que el uso de la red viaria en Cataluña (en términos de intensidad media diaria – IMD) es, y siempre ha sido, superior a la media del resto del Estado, tal como demuestra la siguiente tabla:

|                               | <b>IMD ligeros</b> | <b>IMD pesados</b> |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|
| Cataluña (incluida ACESA)     | 24.876             | 3.804              |
| Autopistas titularidad Estado | 14.600             | 3.021              |
| Cataluña/España               | 170%               | 126%               |

Dejando a un lado otros criterios, como el nivel necesario para el desarrollo o las necesidades competitivas, las ponencias elaboradas han estudiado que si se considera la *ratio* del *stock* de capital por kilómetro, para llegar a un 75%-80% de la dotación pública de carreteras españolas, el déficit de Cataluña podría evaluarse, siempre según las ponencias elaboradas, en aproximadamente 175.000 millones de pesetas, cantidad que se elevaría a 420.000 para conseguir igualarse con la media española, importe que se debería añadir al coste derivado por la diferencia en cuanto a la financiación de la movilidad derivada por la mayor presencia de autopistas en régimen de peaje.

Además de todo esto hay que recordar que la balanza fiscal del sector de la carretera en Cataluña es netamente positiva para la fiscalidad general. Durante el período más reciente (1995-1997) el sector de la carretera en Cataluña, a partir de la fiscalidad específica que soporta, generó unos ingresos públicos de unos 145.000 millones de pesetas anuales, mientras que los gastos de las diferentes administraciones fueron de 105.000. Esto determina una tasa de cobertura fiscal positiva, con un saldo del 38%, aportando así anualmente este sector al erario público 40.000 millones de pesetas, a diferencia del 5% que aporta el resto del Estado.

Las autopistas de peaje financiadas con capital privado representan una tercera parte del *stock* de capital de carreteras existente en Cataluña, canalizan un 23% del tráfico

interurbano y generan importantes efectos positivos sobre las otras regiones españolas.

Tal como demuestra la ponencia del doctor Pere Riera, el efecto multiplicador sobre la economía de las inversiones en red viaria en Cataluña es muy superior al resto de España. En efecto, 1.000 MPTA de 1998 invertidos en Cataluña generan unos resultados indirectos a corto plazo de 403 MPTA, 110 puestos de trabajo directos y 57 indirectos; la misma inversión en el resto del Estado genera 344 MPTA indirectos, 95 puestos de trabajo directos y 40 indirectos. Los efectos a largo plazo son de un orden de magnitud superior.

La comparación más esclarecedora y evidente queda resumida en el siguiente cuadro y hace referencia a los efectos diferenciales a corto plazo como resultado de invertir en autopistas o en el conjunto de la economía (datos en millones de pesetas y número de puestos de trabajo-año). Mientras que en Cataluña la economía resulta más beneficiada invirtiendo en infraestructuras viarias, en el resto del Estado resulta más favorable realizar inversiones en el conjunto de la economía, y no específicamente en autopistas.

---

**Efectos diferenciales a corto plazo al invertir 1.000 MPTA de 1998, en autopistas o en el conjunto de la economía**

|                               | <b>Cataluña</b> | <b>España</b> |
|-------------------------------|-----------------|---------------|
| Efectos directos              | 0               | 0             |
| Efectos indirectos            | 12              | (30)          |
| Puestos de trabajo directos   | 14              | (35)          |
| Puestos de trabajo indirectos | 21              | (10)          |
| Puestos de trabajo totales    | 35              | (45)          |

---

---

**Propuestas de futuro para la compensación histórica y el equilibrio de la inversión, y para una mejor competitividad de Cataluña**

Una vez constatado el agravio que sufre Cataluña por la discriminación histórica y acumulativa de la inversión del Estado, se proponen las siguientes vías de actuación:

- Determinar, en el marco de la totalidad del Estado, el concepto de «solidaridad territorial» que, si bien no se discute, no debe ser un obstáculo cuando se plantea la necesidad de que el crecimiento económico sea continuo. Solamente el desarrollo económico hace viable una solidaridad sostenible, garantizando la competitividad y el crecimiento económico y social de Cataluña y el resto del

Estado, aún más si se tiene en cuenta la función y repercusión de la red de carreteras en Cataluña sobre la red de infraestructuras global del Estado y de Europa.

- Política presupuestaria por parte del Estado en inversiones viarias en Cataluña, fundamentada en el reequilibrio como compensación por la menor inversión histórica y en correspondencia con el PIB de Cataluña y su potencial de crecimiento.

Esta nueva política presupuestaria permitiría conseguir en un período máximo de 10 años una dotación pública mínima del 80% de la media española, y absorber, al menos, un 16,5% de la inversión española en el sector. En las ponencias expuestas con el fin de lograr este objetivo se propone: mantenimiento de la inversión anual similar a la del último quinquenio, incrementada con una inversión adicional mínima de 175.000 MPTA en diez años, que se justifica para poder llegar al 80% de la dotación pública española de carreteras indicada, a los cuales habría que añadir otros recursos complementarios (mínimo anual de 30.000 MPTA).

- Introducir en el futuro pacto de financiación autonómico, como factor de evaluación en el reparto de tributos del Estado y principalmente en los impuestos indirectos, el reequilibrio territorial del coste del peaje para la utilización de las infraestructuras viarias, a fin y efecto de conseguir además de dicho reequilibrio la homogeneización, respetando, a la vez, los derechos de las sociedades concesionarias de autopistas y vías de peaje, de acuerdo con la Moción 112/V del Parlamento de Cataluña.
- Para una mejor eficiencia y racionalidad en la planificación, se considera imprescindible la responsabilidad por parte de la Generalidad de Cataluña de la gestión y planificación de las infraestructuras viarias en el ámbito de la red básica, incluidas las autopistas y vías de peaje, sin perjuicio de la necesaria coordinación entre las dos administraciones, en lo que respecta a las características y los itinerarios viarios.

### **3. La participación privada en la financiación de las infraestructuras viarias**

Fuente ponencias: Sr. Ole Thorson, Sr. Joan Corona, Sr. Daniel Serra, Sr. Pere Riera, Sr. Pere Leonart y Sr. Àlvar Garola.

---

#### **Evolución histórica y situación actual**

La inversión en infraestructuras de transporte en los países de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) fue expansionista en la década de los años 70 (inversiones en torno al 1-1,5% del PIB), las cuales se redujeron hasta el 0,8-0,9% del PIB al final de la última década a causa de una política presupuestaria más restrictiva.

Como consecuencia del tratado de Maastricht y la convergencia de las economías de los diversos estados hacia la moneda única, surge la necesidad de hacer compatible una política rigurosa en el control del déficit público con el mantenimiento de un nivel de inversión en infraestructuras que garantice unas condiciones óptimas de competitividad de nuestra economía, lo que ha ocasionado en los últimos años un aumento considerable en el interés por las fórmulas de financiación no basadas únicamente en el tradicional recurso a los presupuestos públicos (financiación extrapresupuestaria).

Estos ajustes presupuestarios y de contención del déficit están dificultando el mantenimiento de determinadas inversiones en infraestructuras. Por otra parte, las crecientes demandas que genera el mantenimiento del Estado del Bienestar han conseguido que en el aspecto presupuestario público sean prioritarias las inversiones sociales en consonancia con las inversiones en infraestructuras.

La situación, más o menos extrapolable a todo el mundo, está potenciando la implantación del peaje (entre otras soluciones) como sistema de financiación de infraestructuras, hasta en países con poca cultura de financiación privada de los servicios públicos como Reino Unido o Alemania, e incluso en infraestructuras ya construidas con capital público, en las que se están aplicando peajes para financiar su conservación, ya que su alto coste condiciona los programas futuros de inversión en nuevas infraestructuras básicas de gran importancia para el crecimiento económico y social.

Las directrices surgidas del DG VII de la Unión Europea así como su «Libro Blanco» reconocen e impulsan el principio de pago por parte del usuario. El principio de pago de los costes

directos e incluso de los externos permite un uso más eficiente de la infraestructura, siempre que se realicen los análisis de costes sociales/beneficios previos y adecuados.

Según las pautas comunitarias, el nivel de tarifas de peaje debe estar relacionado con los costes de construcción, explotación y mantenimiento de la red, lo que significa al mismo tiempo una remuneración equitativa de los capitales invertidos, garantizando una relación apropiada entre las tarifas y los servicios que se ofrecen.

En los diversos estudios presentados por los ponentes se recogen ejemplos de construcción con financiación privada de todo el mundo, independientemente de los sistemas políticos y económicos que rigen los diferentes países analizados. Desde principios de la década de los ochenta, se están poniendo en marcha en más de 70 países 480 proyectos bajo promoción privada y con un presupuesto superior a los 360.000 millones de dólares, de los cuales un tercio de la inversión se dedicará a carreteras. Hoy en día, el 67% de los proyectos ya ha encontrado la financiación necesaria y están en fase de construcción. La siguiente tabla resume esta situación por continentes:

| <b>Regiones continentales</b> | <b>Transporte (millones de \$)</b> | <b>Carretera (millones de \$)</b> | <b>% Carretera financiado</b> |
|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| América del Norte             | 37.064                             | 26.522                            | 41%                           |
| América del Sur               | 16.376                             | 9.157                             | 28%                           |
| Europa                        | 142.644                            | 42.882                            | 41%                           |
| África y Oriente Medio        | 20.622                             | 6.570                             | 15%                           |
| Resto Asia y Pacífico         | 144.487                            | 31.269                            | 30%                           |

De los estudios referenciados se deduce la actualidad de la utilización de recursos privados en la financiación de infraestructuras como un elemento de preservación de los caudales públicos para objetivos que no pueden ser atendidos más que con esta clase de fondos, así como un factor importante y generador del crecimiento social, económico e industrial.

En la práctica totalidad de los países comunitarios y extracomunitarios se está apelando al capital privado para afrontar el reto de la financiación de infraestructuras de nueva construcción. Este procedimiento se encuentra también extendido y referenciado en países de diversos continentes,

que engloban desde la vecina Andorra (proyecto de túnel de peaje en el puerto de Envalira), pasando por Chile, Brasil y México, hasta la lejana China (aprobada la construcción de una red de autopistas de peaje de 35.000 km a realizar en 30 años).

Por otra parte, se prevé que, en el ámbito europeo, la movilidad se duplique de aquí al año 2010 como consecuencia de un aumento en torno al 35% en el parque de vehículos, alcanzando una tasa de motorización cercana a los 500 vehículos/1.000 habitantes (límite ya superado en Cataluña). En el transporte internacional, los incrementos esperados son también espectaculares y preocupantes: del 100% al 140% de crecimiento en el de viajeros y aún más elevados (135%-245%) en el de mercancías.

Se prevé que el número de embotellamientos en las carreteras se multiplique por 4 en el mencionado horizonte del 2010, con lo cual del 18% al 30% de la red arterial de gran capacidad presentará problemas. El 70% de estos embotellamientos se producirán en las autopistas.

Además de la construcción de nuevas infraestructuras de carreteras es necesario también fomentar la movilidad sostenible, y es aquí donde se ha demostrado que el uso del peaje puede ser muy adecuado para promover cambios en el comportamiento de la demanda (tasa por congestión) que permitan una utilización socialmente más racional de la infraestructura existente en cada momento.

En definitiva, la participación privada en la financiación general de las infraestructuras, aparte de tener un efecto directo sobre el crecimiento, la competitividad y las estrategias contra el paro, reduce el déficit público a la vez que garantiza el mantenimiento de las directrices que integran el Estado del Bienestar. Incorpora también los elementos positivos de la gestión privada bajo la tutela administrativa del servicio público, y parece prometedora la colaboración en forma de asociaciones publicoprivadas (APP) para alguna finalidad concreta.

Otro fondo de financiación de infraestructuras viarias puede ser la reversión de los impuestos, directos e indirectos sobre este sector, como ocurre, entre otros, con los impuestos especiales sobre los hidrocarburos, que proporcionan una capacidad generadora de ingresos de 170.000 MPTA/año en Cataluña y, por cada peseta de incremento en el precio unitario de la gasolina, se generan 3.250 MPTA/año en Cataluña.

Los incrementos sobre el precio de los carburantes son factibles porque los precios de la gasolina en Cataluña son los más bajos de la Unión Europea (excepto para Grecia y Luxemburgo) e inferiores a la media española.

---

**Propuestas de futuro respecto a la política de financiación de infraestructuras viarias**

- Hay que considerar la propuesta, planteada para el conjunto de la Unión Europea, de fijar un límite al porcentaje de déficit público, sin tener en cuenta las inversiones en infraestructuras básicas, y fijar otro límite más flexible para este concepto.

En cualquier caso, debe conciliarse la política de inversión con el mantenimiento de las partidas y los criterios que garanticen el Estado del Bienestar y la reducción del déficit público.

Una política coordinada de los fondos estructurales y de cohesión, y la fijación de estos límites variables para el endeudamiento público en el capítulo de inversiones en infraestructuras básicas, permitiría tomar un mayor impulso a los países con graves retrasos o déficits de infraestructuras.

- Como ejes más destacados de los estudios referenciados, se extrae necesariamente la absoluta actualidad de la utilización de recursos privados en la financiación de infraestructuras como un elemento de preservación de los caudales públicos para fines que no pueden ser atendidos más que con esta clase de fondos dentro de la política y los objetivos antes expuestos.

Por todo esto, es necesario contribuir en el futuro de las estrategias de gobierno que mantengan el atractivo y las garantías para los inversores privados y estimulen la participación de éstos en aquellas iniciativas que ayuden a hacer avanzar los niveles de progreso y competitividad de los países, en coherencia con la política y las directrices de la Unión Europea.

- Es necesario establecer nuevos criterios en la distribución por parte del Gobierno del Estado de los fondos europeos estructurales y de cohesión entre las diferentes comunidades autónomas, según su importancia en la financiación de nuevas infraestructuras, así como por su incidencia en el crecimiento económico y en la competitividad.
- La Administración del Estado tendría que revertir en la Generalidad de Cataluña la recaudación de los impuestos

asociados a los usuarios y a las sociedades concesionarias de autopistas, así como la parte correspondiente de los impuestos especiales derivados de la movilidad sostenible, para ser asignados por la Administración autonómica con carácter prioritariamente finalista (capítulo 4).

- La participación de la Administración en la financiación de una infraestructura mediante el sistema de peaje subvencionado no puede tener carácter absoluto, siendo viable sólo parcialmente, para obtener la mejora del servicio público o la viabilidad de la reducción y los descuentos de las tarifas base que, si no, serían de aplicación, garantizando así el equilibrio económico y financiero de la concesión y el interés general en la prestación de este servicio público y la repercusión en la economía general.
- En cualquier caso el objetivo es conseguir en el conjunto de la totalidad del Estado la determinación de un modelo coherente y consensual, en primer lugar en lo que se refiere a su red viaria y, en segundo lugar, respecto a su financiación, gestión y mantenimiento.

## **4. Homogeneización de las tarifas aplicables en las autopistas y vías en régimen de peaje**

Fuente ponencias: Sr. Francesc Robusté, Sr. Antonio Aguado, Sr. Pere Riera, Sr. Miguel A. Moll.

---

### **Evolución histórica y situación actual**

Un análisis comparativo actual sobre las tarifas en Cataluña no puede dejar de tener en cuenta la perspectiva histórica que, por la complicada orografía del territorio y por medidas de corrección del impacto ambiental, resultó en un mayor coste unitario de construcción que en otras partes del Estado.

Las tarifas en Cataluña son también más altas por la imposibilidad legal de disponer de ventajas fiscales otorgadas a otras concesiones del Estado (seguros de cambio, bonificaciones por emisión de obligaciones, etc.), y por el establecimiento de prioridad de trazados de acuerdo con la política de reequilibrio territorial y desarrollo del territorio sobre el estricto criterio de absorción del tráfico.

Una inflexión en la presente situación de agravio comparativo que sufre Cataluña podría concretarse en una rebaja del peaje hasta niveles en torno a 8-10 PTA/km (PTA de 1998) en los tramos lineales planos y de orografía sencilla, y hasta valores adecuados superiores en los tramos y túneles con mayores costes y de inversión general, tanto por su construcción como por su explotación y conservación. Esta rebaja de los peajes, a corto plazo, deberá complementarse a más largo plazo con una política decidida de construcción de carreteras libres de peaje en Cataluña y de carreteras con peaje en el resto del Estado que permita la consecución de una red de carreteras más racional y homogénea en el conjunto del Estado.

Los actuales peajes obedecen a perspectivas de financiación de cada concesión en particular y no actúan como herramienta de gestión de la movilidad. Esta progresiva mutación del papel del peaje, junto con una mejor información, transparencia y acercamiento a las necesidades del usuario, permitirá redescubrir la función de las concesionarias en otra vertiente, como operadores de transporte.

Una vez alcanzado un nivel tarifario adecuado, teniendo en cuenta las características técnicas y económicas de cada una de las concesiones, se producen diversas situaciones o aspectos que pueden ser susceptibles de descuentos adicionales: (i) por motivos sociales, (ii) por gestión del tráfico, y (iii) de índole comercial (descuentos a los usuarios habituales).

Algunas concesionarias presentan descuentos comerciales para los usuarios habituales, con mayor o menor éxito e información al usuario, de los cuales destacan por su cuantía los aplicables en la autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa (AUTEMA) y en los túneles del Garraf (AUCAT). Únicamente Túnel del Cadí y ACESA ofrecen algún descuento de tipo social (colectivos sin alternativa razonable, y eliminación del efecto barrera de algún peaje abierto). En lo que respecta a TABASA, tiene descuentos por abonos temporales (tarjeta "MULTI 10", "MULTI 20", "MULTI PASE") y por gestión del tráfico (15% de descuento en hora valle y fines de semana); hay que comentar que ACESA ofrece circunstancialmente un descuento (pactado con la Administración central) a vehículos pesados por obras en la vía alternativa (Cervera-Igualada, variante de Fraga, variante de Tarragona).

Como la proporción de grandes usuarios de las autopistas de peaje es pequeña a niveles moderados respecto al total del tráfico (poco más de un 3% del tráfico son usuarios que realizan más de 50 viajes al mes en autopista de peaje), los descuentos a los usuarios habituales representan sólo una disminución de entre el 3,4% y el 4,15% del total de ingresos, pero tienen un efecto muy beneficioso para estos grandes usuarios (para ellos en particular, los descuentos pueden superar el 30% de su gasto mensual).

De un ejercicio de dinámica de grupo, dirigido por los propios ponentes, se ha podido deducir cualitativamente que los usuarios valoran como prioritaria una rebaja y homogeneización generalizada de los peajes; este peaje base, que dependería de los costes de construcción de la autopista como ya se ha mencionado, debería aplicarse a los kilómetros realmente efectuados por los usuarios.

La segunda prioridad en la aplicación de descuentos se asigna a los usuarios habituales y después a los descuentos encaminados a una mejor gestión del tráfico (descuentos en horas valle y por ocupación alta de los vehículos).

La distribución horaria del tráfico varía en cada concesionaria y en cada tramo de comportamiento homogéneo; se ha tomado como base una curva media de ACESA y TABASA, que determina que un 41,27% del tráfico se produce de 7.30 a 10.30 y de 17.00 a 21.00 horas (horas punta) en los días laborables. La ocupación media de los vehículos ligeros, a partir de una muestra proporcionada por ACESA, varía entre 1,6 viajeros/vehículo los días laborables y 2,6 los festivos.

A partir de datos experimentales de las reducciones de peajes producidas en Cataluña (50% en la A-19 el 21.06.1994; 30% para los ligeros y 40% para los pesados en AUMAR el 2.12.1997; y en ACESA el 17% en Martorell, 40% en Mollet y 50% en Sant Cugat en vigor el 26.10.1998) se ha constatado que pequeñas rebajas (inferiores al 10-15%) casi no aportan tráfico inducido, mientras que rebajas superiores inducen a una demanda proporcional al cuadrado o al cubo de la rebaja aplicada en tarifa, de tal modo que los ingresos totales percibidos por la concesionaria siempre son decrecientes. Esto justifica las compensaciones que han hecho las diversas administraciones tutelares a las concesionarias cuando se han negociado rebajas de tarifas.

El comportamiento del tráfico en la elección entre una autopista de peaje y la vía alternativa no se explica únicamente por el efecto tarifa, tal como se ha podido comprobar experimentalmente calibrando un modelo de elección de itinerarios dependiendo del tiempo empleado, la distancia recorrida y la tarifa de peaje. De hecho, a veces los usuarios consideran el peaje como un elemento positivo para el mantenimiento del nivel de servicio de la autopista, como pasa en el túnel de Vallvidrera.

---

**Propuestas de futuro para la homogeneización y descuentos en los peajes**

- Cualquier propuesta debe basarse en los principios de integración y de homogeneidad, que no uniformidad, y, en el marco jurídico vigente, tiene que respetar los derechos de las concesionarias, la viabilidad y su equilibrio económico y financiero, así como los intereses de los usuarios.
- Conseguir una tarifa base de 8-10 PTA/km (PTA de 1998) y algo más en tramos de fuerte inversión, túneles, viaductos, etc., con el fin de asegurar la equidad social. Según las pautas comunitarias, el nivel de las tarifas de peajes debe estar relacionado con los flujos de tráfico y los costes de construcción, explotación y mantenimiento de la red, y significar una remuneración equitativa del capital invertido, garantizando una relación apropiada entre tarifas y el servicio ofrecido.

Esta tarifa base debe aplicarse, garantizando en todo momento los derechos y contratos de concesión ya adjudicados, siempre que técnica y jurídicamente sea posible, en los kilómetros reales recorridos por los usuarios. No obstante, se constata la dificultad técnica, jurídica y económica de su aplicación en las autopistas ya construidas y adjudicadas.

En aquellas concesiones en las que no fuera posible la aplicación de este sistema cerrado de peaje, por su estructura o por sus características técnicas y de trazado, teniendo también en cuenta su alto coste de implantación y el hecho de que tienen numerosos accesos de entradas y salidas que, además de acceso a la autopista, permiten la circulación local, se pueden buscar soluciones intermedias puntuales, mediante el consenso y acuerdos específicos entre las sociedades concesionarias y la administración junto con las administraciones locales implicadas, para garantizar la aplicación del nuevo sistema y la viabilidad económica y financiera de la concesión, compatible con el interés y la repercusión local.

- Dentro de la política tarifaria o de la gestión de la movilidad sostenible, se propone estudiar la viabilidad de discriminar el precio del peaje según las características de cada una de las vías y autopistas y de sus usuarios: diferenciación horas/días punta o valle, días laborables o festivos, estacionalidad, habitualidad, días afectados por operaciones de regreso a Barcelona y a su área metropolitana.

Con el mismo objetivo y con el propósito de favorecer a los usuarios habituales, se propone estudiar la aplicación de un sistema progresivo de descuentos mensuales con características homogéneas en todas las autopistas, sin perjuicio de su definición y concreción particular en lo que respecta a las características de cada una de ellas.

- Las administraciones tutelares pueden negociar compensaciones con las concesionarias para estos descuentos a fin de favorecer a los usuarios habituales y la movilidad sostenible, especialmente donde no existan vías alternativas.
- Los descuentos aplicados por las concesionarias con finalidad comercial, entre los que pueden darse, incluso, cualquiera de los sistemas propuestos anteriormente, serán responsabilidad plena de aquéllas, en el marco de la autonomía y política comercial que deben promover especialmente.
- Independientemente de cuáles sean las reducciones y los descuentos, esta información tiene que llegar al usuario de forma clara y transparente, impulsada mediante las campañas publicitarias y de imagen correspondientes que llevarán a cabo las sociedades concesionarias como gestoras

de este servicio público, de manera general y periódica, sin menoscabo de la información específica. En ningún caso su aplicación incidirá o repercutirá en una disminución de la calidad del servicio público.

- Se propone que, por parte de las sociedades concesionarias, se potencie la implantación generalizada en toda la red de autopistas de Cataluña de sistemas de pago automático y sin parada con tecnología avanzada (tipo Teletac) y la aceptación versátil y generalizada de las tarjetas de crédito comerciales (aunque las concesionarias pueden continuar emitiendo las suyas). Se estudiará la factibilidad de la integración de los descuentos en toda la red catalana de autopistas.
- Se propone la creación por parte de la Generalidad de Cataluña de un «Fondo para la homogeneización y descuentos de las tarifas de autopistas y vías en régimen de peaje», que se nutrirá de la reversión por parte del Estado de la recaudación impositiva a la que se hallan sujetas las cuentas de explotación de las sociedades concesionarias, así como de los impuestos especiales e indirectos que gravan éstas sobre sus usuarios.

## **5. Viabilidad de la política de rescate de concesiones o tramos**

Fuente ponencias: Sr. Daniel Serra, Sr. Ole Thorson, Sr. Pere Lleonart, Sr. Àlvar Garola y Sr. Miguel A. Moll.

---

### **Exposición y análisis de la viabilidad de una política de rescate**

Las diferentes ponencias que directa o indirectamente han analizado esta temática, posibilitan el establecimiento de un marco general respecto a su alcance, viabilidad y articulación.

Este estudio pone de manifiesto que la política mundial se orienta no solamente a favor de mantener las concesiones de peaje vigentes, sino de establecer otras nuevas, teniendo como ejemplo explícito la situación actual en la mayoría de los países europeos y en algunos de otros continentes y recordando a la vez las directrices de la Unión Europea favorables a la construcción de infraestructuras viarias con participación de la iniciativa privada y con financiación mediante peaje.

Asimismo se recogen las únicas experiencias conocidas de rescate de concesiones de peaje por parte de la Administración pública, de entre las cuales sólo la de Roques-sur-Garonne, de acceso sur a Tolosa de Llenguadoc, se convirtió, a causa de la presión política y popular contra una deficiente administración y concepción del proyecto, en autopista gratuita.

En otros casos no se llegó a tomar la decisión de rescate de las concesiones sino que, ante la situación de quiebra en que se encontraban, la Administración se vio obligada a participar total o parcialmente en su capital social, sin que este hecho comportara en sí mismo la gratuidad, ya que en todos los casos se mantuvo la financiación de la inversión por medio del peaje abonado por los usuarios de la vía (las primeras concesiones de México; el *Périphérique Nord* de Lyon; las concesiones de titularidad del Estado de AUDASA, AUCALSA y AUDENASA, como consecuencia de la adquisición accionarial por parte de EUNASA; y los túneles de Vallvidrera y Túnel del Cadí).

En cuanto a la viabilidad de una política de rescate de las concesiones o tramos de las actuales autopistas en Cataluña, el estudio del doctor Daniel Serra analiza profusamente las vertientes legales y normativas de cada una de las concesiones, deduciéndose de ello la enorme complejidad jurídica y administrativa que comportaría una política iniciada en este

sentido por la Administración sin el difícil consenso previo de cada concesionaria.

Queda igualmente explícita la dificultad existente para establecer, aplicando la normativa vigente, la valoración económica de los rescates, ya que, dependiendo de los criterios que se adoptaran, las valoraciones serían muy diferentes y se apostaría claramente en cada caso por la negociación y determinación de mutuo acuerdo.

De esta manera, el coste de rescatar todas las concesiones de peaje de las autopistas de Cataluña, teniendo en cuenta la metodología particular empleada por este ponente, quedaría entre los límites de una horquilla que cubriría desde los 500 mil millones hasta el billón de pesetas. En otros estudios elaborados por la Generalidad de Cataluña dicho coste se fija en 1,250 billones de pesetas, importe que en una ponencia expuesta en las últimas «Jornadas sobre autopistas de peaje» (Universidad Menéndez Pelayo, Santander, junio 1999) se eleva a 1,373 y 1,551 billones de pesetas, al considerar como valoración la reparación integral a la que tendría derecho la concesionaria de acuerdo con la Ley de contratos de las administraciones públicas.

En la propuesta presentada en el seno del Grupo de Trabajo por el representante del Grupo Socialista del Parlamento de Cataluña, se persigue el rescate de las autopistas en el año 2006. A partir de ese momento se establecería una tasa estatal de autovías y autopistas. La valoración de su coste se estimaría en 376.000 millones de pesetas (contando una tasa de descuento del 7,5%), condicionado a un plan de rescate, partiendo de la no consideración y no asunción del coste debidas a la anulación de los convenios de ampliación de las concesiones efectuadas en los años 1997 y 1998, y a la liberalización del peaje directo en los tramos de las autopistas utilizados como cinturones urbanos. Este coste se financiaría a cargo de un fondo constituido por los impuestos cobrados por el Estado a las concesionarias.

Por otra parte, los estudios presentados por diversos ponentes plantean que una fuerte política de rescate encaminada a la supresión de las concesionarias y a la gratuidad de importantes tramos que ahora son de peaje, comportaría un déficit en la actual balanza fiscal de la carretera que podría inducir al Estado a habilitar otras compensaciones tributarias y a rebajar las inversiones, ya bastante deficitarias, en infraestructuras viarias.

Finalmente, a partir de los estudios por él presentados y especialmente en su ponencia, el señor Miguel Ángel Moll (Fundación RACC) ha considerado una serie de conceptos que también desaconsejan una política dirigida exclusivamente a rescatar los peajes de los accesos a las áreas metropolitanas, como son los siguientes: la supresión total del peaje en una autopista existente le hace perder su reserva actual de capacidad y provoca, a medio plazo, la saturación de la vía liberalizada, de forma que la instauración de la gratuidad en un itinerario de pago ya establecido reduciría temporalmente la presión ciudadana hacia el déficit de movilidad, pero no disminuiría la congestión a medio plazo, muy al contrario. Todo esto sin considerar su incidencia negativa en el mantenimiento del nivel de contaminación, el extra en seguridad que suponen las autopistas, o la imposibilidad de garantizar el tiempo de desplazamiento, ya que se anularían las reservas de capacidad que el peaje determina.

Por otra parte se aporta el criterio de que la tarificación no se tiene que enfocar exclusivamente para conseguir la financiación de la vía en cuestión, sino también como modelo de movilidad sostenible, ya que la existencia de un peaje es el mayor elemento de disuasión de cara a la elección de alternativas de paso por parte del viajero. Concretamente en diversas ponencias se propone que si se llegara a suprimir toda clase de peaje en un área metropolitana importante, sería necesario recurrir al establecimiento de una «tasa global de congestión».

---

**Conclusiones respecto a la viabilidad del rescate de las concesiones**

De acuerdo con el conjunto de consideraciones expuestas, se pueden determinar las siguientes conclusiones:

- Siguiendo la tendencia internacional se puede descartar una política generalizada de rescate de concesiones.
- La legislación vigente y los derechos de concesión hacen prácticamente imposible desarrollar, en un Estado de derecho, una política de rescate de concesiones que no se base en el mutuo acuerdo.
- La disparidad de normativas vigentes sobre el tema, de tipo general y no específico para el sector, comporta una complejidad en la valoración del rescate de las concesiones que, en lo que afecta concretamente a las autopistas de peaje catalanas, alcanzaría un valor de coste elevado,

comprendido entre medio billón y 1,5 billones de pesetas según la metodología de análisis y valoración.

A este coste propio tendría que añadirse una estimación de los gastos de mantenimiento y conservación de las autopistas a cargo de la Administración, una vez rescatadas, así como la restitución de la deuda y los ingresos por impuestos y tributos diversos, que se dejarían de percibir de las concesionarias como vía de financiación.

- Una política de rescate de concesiones generalizada, además de ser incompatible con las pautas de la Unión Europea de contención de la deuda pública y de construcción y financiación de infraestructuras, podría tener una incidencia muy negativa sobre las expectativas de inversión en nuevas infraestructuras por parte de la inversión privada, nacional o extranjera, con el inconveniente que esto comporta para la credibilidad de las orientaciones económicas y la programación de futuras actuaciones con financiación ajena a los Presupuestos Generales.
- Teniendo presente el elevado déficit de infraestructuras viarias en Cataluña, la posible disponibilidad de recursos económicos, como los que se analizan en otros apartados del estudio llevado a cabo por el Grupo de Trabajo u otras fórmulas promovidas desde diversos sectores sociales, debería dirigirse a la homogeneización de tarifas y a la construcción de nuevas infraestructuras en lugar de utilizarla para financiar el rescate de las concesiones existentes, que en general han permitido disfrutar de esta red de manera anticipada y conseguir efectos positivos directos en el crecimiento económico y social de nuestro país.
- La supresión del peaje existente en algún tramo viario del entorno metropolitano, siempre respetando los derechos de concesión y considerando las disponibilidades presupuestarias y de financiación, sólo podría iniciarse después de un elaborado estudio de la movilidad sostenible que, incluso, podría aconsejar el mantenimiento del actual peaje o, dentro de una política general del transporte, el establecimiento de una «tasa de congestión global» (de itinerario, de aparcamiento y de horario) y de mutuo acuerdo.

En todo caso, por su repercusión en la mejora de la movilidad, se considera que tendrían que diseñarse los acuerdos y las

actuaciones necesarias a fin de suprimir el peaje directo existente en la A-7, entre El Papiol y Parets, y la racionalización de la red viaria de los accesos directos a Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona, sin perjuicio de los acuerdos de colaboración y en coordinación con la Administración autonómica, y local si fuera necesario, pudiéndose instrumentar a cargo de lo previsto por el Real decreto ley 6/1999, de 16 de abril, de medidas urgentes de liberalización e incremento de la competencia, dentro del marco de la política compensatoria que el Estado debe aplicar en Cataluña a causa de la mayor presencia de autopistas de peaje.

## **6. Medidas generales favorecedoras de la mejora de la prestación del servicio público y la coordinación de las administraciones públicas implicadas**

Fuentes ponencias: Sr. Francesc Robusté, Sr. Antonio Aguado, Sr. Joan Corona, Sr. Pere Riera, Sr. Miguel A. Moll.

---

### **Análisis de la problemática que se configura en torno a las autopistas y vías en régimen de peaje, en lo que respecta a su configuración y prestación del servicio**

Las autopistas y vías en régimen de peaje, independientemente de su financiación y su gestión, constituyen un servicio público conceptuado e integrado en lo que se conoce como «capital fijo social».

A lo largo del documento y de las diversas ponencias se ha expuesto de forma extensa la importancia de contar con una red de infraestructuras de alta capacidad y, en correspondencia, los efectos económicos y sociales que reportan.

Su implantación en el territorio conlleva la necesidad de contar con unos instrumentos de planificación general y viaria en particular, circunstancia que hace del todo imprescindible que, teniendo en cuenta las posibilidades futuras de crecimiento económico y social, existan unos mecanismos eficaces de coordinación entre las diversas administraciones públicas implicadas que tengan competencias sobre el territorio (Estado, Generalidad de Cataluña, entidades locales), aún más cuando en Cataluña coexisten redes de diversa titularidad.

Por otra parte, el usuario ha sido directamente beneficiario de estas vías, no tan sólo en lo que se refiere a su prestación, sino también en términos de seguridad, menor accidentalidad, reducción de los efectos medioambientales y de la saturación viaria, ahorro de tiempo, etc.

En estos últimos años, fruto de la aplicación de las directrices europeas y la mejor planificación viaria, se ha introducido una serie de medidas para la profundización de la mejora del servicio y de las características del trazado. Los túneles de Vallvidrera o la autopista A-16 Pau Casals, en sus dos tramos de Sitges-El Vendrell y los túneles del Garraf, son un buen ejemplo de ello.

Igualmente se ha llegado a diferentes acuerdos (RACC, Cruz Roja, etc.), que han permitido ampliar los equipos y las medidas de atención al usuario en lo que respecta a la atención

sanitaria, asistencia mecánica de carretera, vigilancia y seguridad, etc.

No hace falta decir que la información es uno de los elementos fundamentales que se reclama por parte de los usuarios de manera clara. En esta dirección algunas concesionarias han implantado un sistema de información del estado y las incidencias de sus autopistas.

Entre estas incidencias, de gran repercusión en la valoración por parte del usuario de la calidad del servicio, se incluyen una serie de factores o elementos determinantes (restricciones por obras, información general, asistencia). En este sentido, la solución e información previa a los usuarios representa una garantía para éstos a la hora de elegir la utilización de estas vías.

---

**Propuestas para la mejor gestión y prestación del servicio público**

- Impulsar, en los ámbitos estatal y autonómico, las medidas y reformas legislativas adecuadas de la legislación general y de autopistas, con el propósito de su adecuación a las directrices europeas, favoreciendo la coordinación de todas las administraciones afectadas en la planificación viaria y urbanística, teniendo en cuenta el marco de competencias constitucionales y estatutarias de ámbito local.
- Necesidad de que la legislación general y los pliegos de cláusulas de las concesiones de cualquier servicio público se ajusten a la legislación particular de los consumidores y usuarios, especialmente en lo que respecta a las características de la prestación del servicio e información y, con esta finalidad, proponemos la creación de un Consejo Asesor de las infraestructuras de autopistas y autovías, formado por entidades y expertos, para la mejora de este servicio público hacia los usuarios.
- Reclamamos a la Administración del Estado la concreción durante el presente ejercicio del estudio en relación con la disposición adicional vigésimo tercera de la Ley de presupuestos del Estado para el año 1999.

Se puede considerar como uno de los posibles sistemas de instrumentación de compensación aplicable, el pago total de este impuesto por aquellas concesionarias con beneficios antes de impuestos, que tengan reconocida la bonificación parcial. En este supuesto, el importe correspondiente a la bonificación de que dispongan y que abonarían directamente a los

ayuntamientos, se deduciría anualmente de la cuota del impuesto sobre sociedades, en el caso de que fuera deducible de acuerdo con la normativa fiscal específica.

- Incluir las autopistas y la prestación de su servicio en el marco de la gestión del transporte y de las infraestructuras generales favoreciendo la gestión integral de una movilidad sostenible, especialmente en el entorno metropolitano.
- Concreción por parte de las sociedades concesionarias de instrumentos y capacidad de respuesta en situaciones de accidente, de emergencia o de incidencias ajenas a la propia prestación del servicio, especialmente las producidas en sus vías alternativas, facilitando así la utilización de las autopistas hasta el completo restablecimiento de la circulación viaria.
- Las administraciones y las sociedades concesionarias deben garantizar a los usuarios en todo momento, respecto de sus vías, una información suficiente y puntual, en tiempo real, que permita tomar con antelación las adecuadas decisiones sobre el uso de las autopistas y vías en régimen de peaje implicadas.

Esta información debe referirse especialmente a las características y al grado de prestación de servicio, a las restricciones generales o específicas producidas como consecuencia de cualquier incidencia o por la ejecución de obras.

- Las administraciones y las sociedades concesionarias, independientemente de las medidas correctoras que hayan adoptado o aplicado en un primer momento en ejecución del proyecto constructivo, deben diseñar y adecuar sus instalaciones y la autopista en general, dentro de la mejora de la prestación y de la calidad del servicio público que gestionan, a la evolución de su impacto ambiental, de acuerdo con la normativa vigente.

En el mismo sentido y bajo las mismas circunstancias las sociedades concesionarias deberán adaptar la autopista o vía adjudicada mediante aquellas medidas necesarias para mejorar y reforzar la seguridad viaria y de sus usuarios, de acuerdo con la normativa vigente.

## ***7. Anexos***

## **Anexo i) Composición y miembros del Grupo de Trabajo**

---

**Miembros del Grupo de Trabajo, creado por el Parlamento de Cataluña para el estudio de los peajes (Resolución 252/v)**

a) Por la Generalidad de Cataluña:

- Señor Pere Macias i Arau, *consejero de Política Territorial y Obras Públicas.*
- Señor Josep Anton Grau i Reinés, *secretario general del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y delegado del Gobierno de la Generalidad de Cataluña en las Sociedades Concesionarias de Autopistas.*
- Señor Antoni Lluç i Molinari, *director general de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.*
- Señor Josep Suárez i Peña, *secretario de la Delegación del Gobierno de la Generalidad de Cataluña en las Sociedades Concesionarias de Autopistas.*
- Señor Ricard Guasch i Soler, *asesor de la Delegación del Gobierno de la Generalidad de Cataluña en las Sociedades Concesionarias de Autopistas y secretario del Grupo de Trabajo.*

b) Por la Administración del Estado:

- Señor Antonio Illana García, *subdelegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (Ministerio de Fomento).*
- Señor Carlos Fernández Lorenzo, *asesor para Asuntos Económicos del Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes (Ministerio de Fomento).*

c) Por los grupos parlamentarios del Parlamento de Cataluña:

- Señor Francesc Iglesias i Sala, *Grupo Parlamentario de Convergencia y Unión.*
- Señor Manuel Nadal i Farreras, *Grupo Parlamentario Socialista.*
- Señora M. Dolors Montserrat i Culleré, *Grupo Parlamentario Popular.*
- Señor Joan Boada i Masoliver, *Grupo Parlamentario de Iniciativa por Cataluña – Los Verdes.*

- Señor Jordi Portabella i Calvete, *Grupo Parlamentario de Izquierda Republicana de Cataluña.*
- Señor Salvador Morera i Tanyà, *Grupo Parlamentario Mixto (PI).*

**d) Por los ayuntamientos:**

- Señora Montserrat Tura i Camafreita, *alcaldesa de Mollet del Vallés. Federación de Municipios de Cataluña (FMC).*
- Señor Lluís Ballbé i Mallol, *secretario general de la Federación de Municipios de Cataluña (FMC).*
- Señor Joaquim Rey i Llobet, *alcalde de Calella. Asociación Catalana de Municipios y Comarcas (ACM).*
- Señor Josep Lluís Pasalodos i Pita, *director general adjunto de la Asociación Catalana de Municipios y Comarcas (ACM).*

**e) Por las empresas y sociedades concesionarias:**

- Señor Jaume Lanaspá i Gatnau, *director general de AUCAT.*
- Señor Salvador Alemany i Mas, *director general de ACESA.*
- Señor José V. Solano i Salinas, *director de la División de Explotación de ACESA.*
- Señor Joaquim Prior i Perna, *director general de AUTEMA.*
- Señor Luis Ferreiro Martínez, *director general de AUMAR.*
- Señor Jesús Pozo Soler, *secretario de AUMAR.*
- Señor Joan Deu i Pañella, *director general de TABASA y Túnel del Cadí, SAC.*

**f) Por los usuarios y otros organismos:**

- Señor Alfonso Perona i Gómez, *secretario ejecutivo de la Fundación del RACC.*
- Señor Joan Torres i Carol, *coordinador de la Fundación RACC.*
- Señor Ricardo García-Nieto i Conde, *presidente de la Organización de Consumidores y usuarios de Cataluña (OCUC).*

- Señor Pere Parera i Cartró, *presidente del Consorcio Red Viaria*.
- Señor Jordi Carrillo i Giralt, *gerente del Consorcio Red Viaria*.
- Señor Francesc Oró i Oró, *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cataluña*.

## **Anexo ii) Esquema de trabajo y relación de ponentes**

---

### **Esquema y relación de ponentes aprobados por el Grupo de Trabajo**

**Primer subgrupo:** Las autopistas y vías de peaje en Cataluña.

- a) Análisis de la situación actual de las autopistas en Cataluña, ante el resto del Estado y la Unión Europea.

Ponentes: *señor Ole Thorson y señor Francesc Robusté. Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona (UPC).*

- b) Política de financiación y evolución de la inversión del Estado en Cataluña.

Ponentes: *señor Pere Leonart y señor Àlvar Garola. Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona (UPC).*

- c) Estudio, de acuerdo con la *Moción 112/V del Parlamento de Cataluña*, de la introducción del reequilibrio territorial del coste de los peajes en el futuro pacto de financiación autonómica, como objetivo y factor de evaluación en la distribución de tributos por parte del Estado, y principalmente para los impuestos indirectos (impuesto especial para carburantes, IVA, etc.).

Ponente: *señor Joan Corona. Cátedra de Economía Aplicada y decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Internacional de Cataluña.*

**Segundo subgrupo:** Las tarifas y los peajes de las autopistas y vías en régimen de concesión.

- a) Estudio de las diversas alternativas para alcanzar el objetivo del reequilibrio territorial del coste de los peajes y su homogeneización, considerando a su vez el régimen de concesión y las características físicas y económicas de cada una de las concesiones (*Resolución 677/V, del Parlamento de Cataluña*).

Ponente: *señor Joan Corona. Cátedra de Economía Aplicada y decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Internacional de Cataluña.*

- b) Experiencias previas de planes de rescate en Europa y la viabilidad de éstas en Cataluña.

Ponente: *señor Daniel Serra, director del Instituto de Estudios Territoriales (IET), catedrático de la Universidad Pompeu Fabra.*

- c) Estudio de la viabilidad de aprobación o ampliación de los sistemas de descuentos vigentes, con especial atención sobre los usuarios habituales.

Ponentes: *señor Antonio Aguado y señor Francesc Robusté. Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio. Laboratorio de Análisis y Modelización del Transporte (UPC).*

**Tercer subgrupo:** Repercusión social y económica de las autopistas y vías en régimen de peaje.

- a) Valoración de los principales efectos económicos y sociales que supone la construcción de una autopista o de vías en régimen de peaje.

Ponente: *señor Pere Riera. Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona, Instituto Universitario de Estudios Europeos.*

- b) Estudio de la incidencia y los efectos positivos y negativos, directos e indirectos de cualquier naturaleza, y también los de índole presupuestaria o tributaria, que para los diferentes ayuntamientos puede representar la existencia de una autopista en régimen de peaje en su término municipal (*Resolución 556/V, del Parlamento de Cataluña*).

Ponente: *señor Pere Riera. Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona, Instituto Universitario de Estudios Europeos.*

- c) Análisis de los efectos y la incidencia económica y tributaria que puede representar la actividad económica de una autopista en régimen de peaje / impuesto de carburantes (IVA, impuesto sobre sociedades, IRPF, etc.).

Ponentes: *señor Pere Leonart y señor Àlvar Garola. Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona (UPC).*

d) Estudio del impacto sobre la gestión de la accesibilidad, la seguridad vial y el medio ambiente de una política de peajes en el marco de una movilidad sostenible.

Ponente: *señor Miguel Ángel Moll. Fundación RACC.*

### **Anexo iii) Fichas resumen de los estudios elaborados por los diversos ponentes**

---

| <b>Ponente</b>       | <b>Cargo</b>   |
|----------------------|--|
| ○ Aguado, Antonio    | <i>Director de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, UPC</i>   |
| ○ Corona, Joan       | <i>Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Internacional de Cataluña</i>  |
| ○ Garola, Àlvar      | <i>Profesor de Economía de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos</i>  |
| ○ Leonart, Pere      | <i>Investigador del Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio de la UPC</i>   |
| ○ Moll, Miguel Ángel | <i>Fundación RACC</i>  |
| ○ Riera, Pere        | <i>Profesor de Economía Aplicada y director del Instituto de Estudios Europeos de la UAB</i>   |
| ○ Robusté, Francesc  | <i>Secretario de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y director del LAMOT (Laboratorio de Análisis y Modelización del Transporte) de la UPC</i> |
| ○ Serra, Daniel      | <i>Profesor de Economía Aplicada y director del Instituto de Estudios Territoriales de la UPF</i>  |
| ○ Thorson, Ole       | <i>Profesor de Movilidad de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos</i>   |

---

**Autores**

P. Leonart y A. Garola  
25 páginas + anexos

**Ponencia**

Política de financiación y evolución de la inversión en carreteras en Cataluña. Incidencia de una autopista en régimen de peaje

*Se presenta la evolución histórica de la inversión en el sector de la carretera a partir del año 1955, subrayando la comparación entre los ámbitos territoriales de Cataluña y los del resto del Estado español, y cuantificando el déficit viario. Se realiza un balance fiscal de la carretera, resultando un superávit óptimo en Cataluña y un pequeño superávit en el resto del Estado que pasa a ser déficit fiscal cuando se tienen en cuenta los fondos europeos. Se revisa la incidencia económica y tributaria del peaje. Finalmente se analizan 5 escenarios de reducción del actual déficit de carreteras que se produce en Cataluña respecto a la situación española: excepto el escenario continuista, el resto significan inversiones adicionales de entre 17.000 y 47.000 MPTA/año durante los próximos 10 años. Se recomienda estudiar la factibilidad de la reversión del impuesto sobre hidrocarburos por su capacidad generadora de ingresos, por su gran sensibilidad y también a causa de los relativamente bajos precios de los carburantes en Cataluña respecto a la media española y europea.*

---

**Autor**

P. Riera  
31 páginas

**Ponencia**

Efectos económicos y sociales de la construcción de una autopista o de vías en régimen de peaje

*Se analizan los efectos macroeconómicos a corto y largo plazo de la inversión de 1.000 MPTA en Cataluña y en el resto del Estado en diversos sectores, empleando las tablas Input-Output de Cataluña. Las diferencias en los efectos macroeconómicos siempre son a favor de Cataluña, y quizá la comparación más clara se halla en invertir la citada cantidad en autopistas o en el conjunto de la economía: en Cataluña es más favorable invertir en autopistas, mientras que en el resto del Estado sucede a la inversa. Se toman consideraciones sobre la equidad basadas en la economía del bienestar, en la cual habitualmente conviene distinguir entre situaciones con y sin congestión. El rescate (total o parcial) de las autopistas no es eficiente cuando existe congestión del tráfico.*

---

**Autores**

F. Robusté y A. Aguado  
131 páginas + anexos

**Ponencia**

Descuentos en los peajes

*Después de plantear determinados objetivos, se identifican las situaciones susceptibles de descuentos en una tarifa por utilización de una infraestructura viaria, agrupando las posibilidades de discriminación en tres conceptos: (i) sociales, (ii) gestión del tráfico, y (iii) política comercial. Se analizan y comparan los descuentos existentes actualmente en Cataluña y España, y se evalúan las prioridades de los usuarios según los resultados de un ejercicio de dinámica de grupo. Se crea un apartado de descripción técnica de las características y del comportamiento de la demanda, que permitirá evaluar posteriormente las repercusiones de cada política de descuento planteada; se realiza un análisis de la recurrencia (distribución del número de viajeros/mes de cada usuario), de la distribución horaria del tráfico, de las características socioeconómicas de los usuarios de las autopistas (a partir de datos de campo recogidos especialmente para este estudio), de la sensibilidad de la demanda a la rebaja de tarifas y se elabora un modelo agregado del efecto peaje. Finalmente se proponen y evalúan tres tipos de descuentos: hora punta y hora valle de días laborables y domingos o último festivo, descuentos por ocupación del vehículo (3 o más viajeros por vehículo) y descuentos comerciales a los usuarios habituales (ligeros y pesados). En cuanto a títulos y tecnología, se recomienda mantener una tarjeta multiviaje (10 viajes con 3 meses de caducidad) de prepago, y potenciar la tecnología avanzada tipo teletac para poder proponer una integración de los descuentos en la red catalana de autopistas.*

---

**Autor**

J. Corona  
36 páginas + anexos

**Ponencia**

Otras fuentes de financiación de infraestructuras

*Se analizan los impuestos especiales y su futura armonización en el ámbito de la Unión Europea, y se estudia el efecto que produciría la cesión de los impuestos especiales sobre hidrocarburos en los Presupuestos Generales del Estado para 1998 y las futuras expectativas de recaudación como alternativa para financiar el efecto que supondría la reducción de los peajes así como la globalidad de la red de infraestructuras de Cataluña. Finalmente, se evalúa el efecto que comportaría la implantación de la tarjeta de uso de la red como alternativa a la rebaja efectiva de los peajes.*

---

**Autor**

P. Riera

*10 páginas + anexos***Ponencia**

Efectos que para los ayuntamientos puede representar la existencia de una autopista en régimen de peaje en su término municipal

*A partir de los resultados de una encuesta distribuida en los municipios con autopistas de peaje en su término municipal, se estructuran en cinco grupos los efectos que produce: (i) actividad económica, (ii) urbanismo, (iii) excedente en el bienestar del usuario, (iv) efectos externos, y (v) fiscalidad. En cuanto a actividad económica, se hace referencia a Leonart y Garola (1999): por cada 1.000 MPTA invertidos en Cataluña en carreteras, se genera un crecimiento del producto económico de 400 MPTA adicionales a corto plazo (construcción) y 3.000 MPTA adicionales a largo plazo (operación). En lo que se refiere a beneficio urbanístico, la accesibilidad puede reflejarse en 50.000 PTA/m<sup>2</sup> de techo construido por vivienda, y esta accesibilidad proporcionada por la autopista puede representar un 35% del valor añadido que supone la actividad urbanística. En cuanto a bienestar del usuario, el ahorro de tiempo acostumbra a representar el 80% de los beneficios sociales de las carreteras, el 16% corresponde al ahorro de costes de operación y el 4% restante es ahorro de accidentalidad. Otros elementos externos, como por ejemplo el ruido, la contaminación atmosférica, el impacto visual o el efecto barrera son difíciles de cuantificar económicamente. En lo que respecta a la fiscalidad, los ayuntamientos reciben el IBI (con una bonificación del 95% a favor de las concesionarias) y el IAE; no se perciben ingresos por licencias de obras por el hecho de tratarse de obras declaradas legalmente de interés público, excepto en algunos supuestos en lo referente a las áreas de servicio; también se induce tráfico que genera más recaudación por IVTM.*

---

**Autor**

J. Corona

*35 páginas***Ponencia**

Análisis de la disposición adicional vigésima de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de mediadas fiscales, administrativas y de orden social

*Lo primero que analiza el estudio es el efecto que supondría la aplicación de un tipo reducido del IVA del 7% en los planes económicos financieros (PEF) de las concesionarias y en la rentabilidad del accionista. Después se analiza la normativa vigente de la Comisión Europea en materia del IVA, así como los expedientes de sanción abiertos. Finalmente, se compara el tratamiento fiscal en materia de IVA aplicado a los peajes de autopistas de estados comunitarios (España, Francia, Italia, Portugal y otros países europeos).*

---

**Autores**

O. Thorson y F. Robusté  
82 páginas + anexos

**Ponencia**

Análisis de la situación actual de las autopistas en Cataluña frente al resto del Estado y la Unión Europea

*El estudio analiza el marco jurídico de las autopistas del Estado español, así como la evolución de la red de vías de alta capacidad en Cataluña, España y Europa. Se compara la situación de las carreteras de peaje en Cataluña con las de Europa, y también las relaciones entre las administraciones y las empresas concesionarias. Se detalla el panorama actual en Europa y se sintetizan las directrices comunitarias en materia de peaje. Finalmente se proporcionan orientaciones para obtener una visión multimodal e integrada del transporte, que incluya el pago por la utilización de una infraestructura.*

---

**Autor**

D. Serra  
35 páginas

**Ponencia**

Experiencias previas de rescate en Europa y viabilidad de éste en Cataluña

*Se analizan las experiencias previas de rescate producidas en Europa, insistiendo especialmente en los sistemas de concesiones francés y español. A continuación se procede a definir el concepto de rescate, aplicable solamente a aquellas concesiones en las que haya transcurrido al menos el 25% de su plazo, y su dificultad de articulación jurídica, debido a la no uniformidad de su tratamiento en la legislación vigente y a la falta de unos criterios establecidos con claridad para su valoración, apostando, en definitiva, por el mutuo acuerdo. Para obtener una valoración del rescate se propone una metodología que incluya compensaciones por «lucro cesante» de las concesionarias. De acuerdo con esta metodología se concluye que el rescate de todas las concesiones en Cataluña costaría entre 500.000 MPTA y 1 billón de pesetas. Finalmente, el estudio muestra algunas reflexiones en relación con la financiación eficiente de las autopistas.*

---

**Autor**

M. A. Moll  
45 páginas + anexos

**Ponencia**

El peaje como instrumento regulador del tráfico de acceso al Área Metropolitana de Barcelona

*Después de una introducción justificando el papel del peaje como gestor de la demanda y la necesidad de disponer de una demanda de movilidad sostenible, se analiza la saturación actual de los accesos al Área Metropolitana de Barcelona, realizando una proyección de la demanda en el año 2010 para llegar a la conclusión de que, con el ritmo de crecimiento actual, la demanda deberá ser disuadida. Se analiza también el impacto del peaje en el flujo del tráfico, así como el modo de distribución en los accesos a Barcelona. Se propone diseñar una tasa de congestión global, tanto en las vías de acceso a Barcelona como en las zonas de aparcamiento del centro de la ciudad. Con todas estas premisas se llega a las siguientes conclusiones: la disuasión de la utilización del coche para determinados viajes es realmente ineludible; los actuales peajes no operan como instrumento de regulación de la demanda; y que el hecho de introducir tasas de congestión en los accesos a Barcelona podría ser eficaz, siempre que éstas vayan acompañadas de una potenciación de la red del transporte público, de una mejora en la coordinación administrativa, y de una reducción de la ilegalidad del estacionamiento.*