

El model de finançament de les infraestructures de la Catalunya independent

written by Arnau Padró | 4 d'abril de 2016

És conegut que l'actual sistema de finançament de la Generalitat la condemna a una precarietat total en els ingressos, cosa que no li permet de realitzar grans inversions públiques sense haver de recórrer a crèdits bancaris i altres fórmules d'endeutament. A més, cal tenir en compte, que l'execució de bona part de les infraestructures que es planifiquen al nostre país, depèn de la inversió de l'estat espanyol, que des de l'inici del període autonòmic sempre ha invertit un percentatge molt inferior a la nostra aportació al PIB espanyol.

Aquesta situació ha portat Catalunya a un model de finançament de les seves infraestructures molt negatiu, ja que s'acaba pagant per una obra diverses vegades el seu cost real de construcció. Per tant, a més de tenir menys diners disponibles, s'acaben fent moltes menys coses perquè el cost es dispara. Històricament, això ha portat per exemple a finançar les autopistes del nostre país a través de la concessió de l'explotació de la via per part d'empreses privades. Aquestes construeixen l'autopista i tenen dret a explotar-ne l'ús durant diverses desenes d'anys, amb el cobrament d'un peatge a tots els vehicles que hi passen. De manera que l'administració pública no ha d'invertir-hi per realitzar-la i l'acaben pagant els seus usuaris. Tot i així, en les clàusules del contracte entre l'empresa privada i l'administració pública que realitza l'obra s'acostuma a garantir certs nivells de trànsit mínim, que si no se superen, són compensats per l'administració pública. A més, en certes autopistes l'administració bonifica el preu que s'ha establert pel peatge entre la concessionària i l'administració pública,

de manera que finalment també si aboquen diners públics.

Aquest model que s'ha aplicat des dels anys 70 que és quan es varen començar a construir autopistes al nostre país, ha propiciat la creació i creixement d'una empresa, Abertis, que concentra la majoria de les concessions de peatge a Catalunya, ja sigui de forma directa, ja sigui per participació accionarial a altres empreses amb concessions d'autopista. Perquè veieu el suculent negoci que suposa el model de peatge al nostre país per aquestes empreses cal tenir present que els beneficis que generen el conjunt de concessions de peatge de Catalunya equival als beneficis de tots els peatges de França. És evident que cap empresa deixaria escapar aquest consolidat pastís, és per això que sempre que hi ha hagut una concessió que expirava i que podia passar a mans públiques, aquesta s'ha acabat allargant unes quantes desenes d'anys més a canvi de l'allargament o ampliació de l'autopista, de nou, una inversió que s'acabava pagant diverses desenes de vegades i que normalment servia per atraure més clients a l'autopista. El tram Mataró – Montgat de la C-32 que fou una de les primeres concessions, haurà generat al final d'aquesta 682M€. El cost de l'obra foren 21M€, per tant l'empresa haurà rebut 32 vegades el cost inicial de l'obra. No cal dir, que els motius que han portat l'administració pública a aquestes renovacions són força foscos.

Un altre model de finançament que s'ha adoptat a Catalunya per aquelles obres que potser no representaven un negoci tan sucós com els que hem esmentat anteriorment és el model de peatge a l'ombra (també anomenat model alemany). Aquest model fou usat sobretot pel govern tripartit per l'execució d'obres com el desdoblament de l'eix transversal, l'eix diagonal i la línia 9 del metro. Quan s'utilitza aquest model, l'empresa que construeix la infraestructura n'assumeix el cost d'execució i després rep per part de l'administració pública un cànon per cada usuari que l'utilitza. En aquest cas l'usuari no paga directament l'obra, sinó que ho fan tots els ciutadans a

través dels seus impostos. En aquest model, el cost final per l'administració també acostuma a ser de diverses vegades el cost inicial. Per exemple, el cost del desdoblament de l'eix transversal fou de 734M€ i s'estima que el final del període de peatge a l'ombra, l'administració haurà pagat a la constructora entre 2.500 i 3.000 M€. Estaríem parlant, doncs, d'entre 3,5 i 4 vegades el cost inicial.

Per la Catalunya independent, cal que modifiquem aquest model de finançament que és del tot ineficient pel país i que siguem capaços de treure el màxim de suc del fet de passar a disposar del control del 100% dels ingressos que generen els impostos que paguem els catalans. El potencial que tindrem serà molt gran i val la pena deixar enrere un model que està totalment al servei d'empreses privades i de garantir-los cada any uns suculents beneficis, per tal d'optar per un model al servei del poble. Per tant, un cop disposem del control del territori, de la hisenda pública i de les seves infraestructures cal pensar molt bé com construïm les infraestructures del futur i com reestructurem les concessions i deutes heretats de la Catalunya autonòmica.

Crec que com a prioritat caldria abordar el tema de les concessions de peatge i mirar de minimitzar-les o suprimir-les. De manera que tots els peatges a curt-mitjà termini passessin a titularitat pública. Ja n'hi ha forces la concessió dels quals està a punt de finalitzar. Per exemple l'AP-7 finalitza el 2021. En aquests casos potser caldria només esperar el temps que queda perquè finalitzi, no renovar en cap cas la concessió i que l'administració pública n'obtingués la concessió. N'hi ha d'altres, com la C-16, que no acaben fins al 2037. En aquests casos caldria estudiar quina és la millor manera de recuperar-ne la titularitat pública. Podria ser a través d'una expropiació, però caldria veure legalment quina indemnització podria reclamar l'empresa als jutjats. Una altra estratègia seria mirar d'aplicar algun tipus d'impost sobre els ingressos de la concessionària que

acabés fent inviable econòmicament el seu manteniment. Amb aquesta estratègia es podria arribar a forçar una negociació per minimitzar la compensació que la companyia exigís a canvi d'abandonar la concessió.

Un cop recuperat el control de les autopistes del país, caldria decidir quines mantenen el peatge i quines no. La meua proposta és que a totes les autopistes que són de la xarxa troncal i que no tenen una alternativa desdoblada se'ls suprimís el peatge. D'altra banda, en la resta d'autopistes - que no són pas gaires- es podria mantenir un peatge tou. Els imports d'aquests peatges podrien dedicar-se a inversió en transport públic. Pel que fa al manteniment de la infraestructura, es podria apostar per una taxa a l'estil de les autopistes de Suïssa amb un únic import anual que permeti circular per tota la xarxa, a excepció de les autopistes que mantinguessin el peatge tou. El preu de la taxa hauria de variar segons el tipus de vehicle, ja que el desgast que produeix un cotxe no és el mateix que un camió.

Amb aquest model, l'administració no gastaria diners públics a bonificar o compensar concessions privades. A més, el manteniment quedaria cobert per la taxa. Si l'hi sumem una disponibilitat d'ingressos molt més alta que en l'actual Catalunya autonòmica, això permetria el finançament de les noves obres amb uns costos financers molt més baixos (es podrien fer a través de crèdits bancaris a retornar en un curt període de temps cosa que implicaria una baixa càrrega d'interessos). Tenint en compte l'actual xarxa de carreteres - un cop alliberats els peatges de les vies troncal- el nivell d'inversió en carretera representaria un percentatge baix. La major part de la inversió l'abocaria a millorar la xarxa de ferrocarril i la resta de transport públic del país, per posar-lo al nivell dels millors països europeus, de manera que el transport públic fos completament competitiu amb el vehicle privat i en conseqüència el percentatge d'ús d'aquest darrer anés disminuint en el futur. D'aquesta manera revertiríem

l'alta inversió en carreteres de les darreres dècades i la baixa inversió en ferrocarril -especialment a l'antiga xarxa d'ample ibèric i titularitat espanyola-. No només caldria invertir en les xarxes de transport públic, sinó també fer-ho al transport de mercaderies per ferrocarril. Aquest sistema al nostre país és quasi residual, malgrat que el transport de mercaderies per ferrocarril és molt més barat i eficient que amb camions. Als Estats Units és especialment elevat l'ús del ferrocarril pel transport de mercaderies amb uns costos logístics molt més competitius que els nostres. La prioritat número u en aquest camp seria l'impuls del corredor mediterrani ferroviari.

En resum, la meva aposta és per la racionalitat, invertir millor els diners públics de manera que es pugui fer més amb menys -gràcies al fet que es reduirien els costos financers de les infraestructures- i sobretot, invertir els diners públics en la construcció d'un model d'infraestructures que facin més eficient la mobilitat i la logística del país, de manera que viure a Catalunya sigui més sa i més sostenible i que muntar-hi un negoci també sigui molt més rendible i eficient pel fet de disposar d'uns costos logístics més baixos que els països veïns.