

# NOTA DE PREMSA

---

## El RACC i el Consell Assessor d'Infraestructures promouen el debat sobre el model de finançament i gestió de les autopistes, autovies i carreteres

**Barcelona, 20 de setembre de 2018.-** El RACC i el Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya han celebrat aquest matí la jornada-debat “**Autopistes, autovies i carreteres: futurs models de gestió**” en la qual experts en infraestructures, mobilitat, transport i economia han posat damunt la taula diferents visions sobre la gestió i el finançament de les vies d'alta capacitat. La jornada també ha comptat amb la intervenció del secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge del Ministeri de Foment, Pedro Saura, i del conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Damià Calvet.

Més d'un centenar d'experts i professionals en temes de mobilitat, infraestructures, associacions, entitats i representants del teixit empresarial i polític han assistit a aquest gran acte que ha tingut lloc a la seu del RACC. La jornada s'ha celebrat a pocs mesos que comencin a finalitzar les concessions de diverses autopistes de titularitat estatal, com l'AP-1, l'AP-2, l'AP-4 i l'AP-7, i de titularitat autonòmica, com la C-32 i la C-33 a Catalunya.

**En paraules del president del RACC, Josep Mateu,** “El final de les concessions ens ha de portar un nou model de finançament millor que el que tenim ara, més just, més simple i més equilibrat territorialment. Aquest model ha de garantir la màxima qualitat de les infraestructures en termes de manteniment i de desenvolupament econòmic, sense que això representi un cost addicional per als ciutadans, que ja aporten més de 16.000 milions d'euros a través d'impostos relacionats amb l'automòbil. És el moment d'obrir el debat i fer una reflexió en clau europea per trobar la millor opció en un tema que és estratègic per a la mobilitat de les persones i el desenvolupament econòmic del país”.

**El president del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, Francisco Gutiérrez,** ha destacat durant la seva intervenció a l'inici de l'acte: “És urgent dissenyar un nou sistema de gestió de les vies d'alta capacitat que segueixi els pilars de l'eficiència i la transparència, pensant a llarg termini i tenint en compte el medi ambient. Esperem que aquesta jornada obri el debat i puguem definir un model per a tota Espanya amb la rapidesa que es necessita”.

---

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



# NOTA DE PREMSA

---

**El director de la Fundació RACC, Lluís Puerto**, ha destacat: “Des del RACC creiem que qualsevol model futur de gestió de les autopistes ha de tenir en compte les contribucions fiscals actuals dels usuaris d'aquestes vies. L'any 2016 vàrem contribuir amb més de 16.000 milions, només en peatges i impostos de Matriculació, Circulació i d'Hidrocarburs, una xifra que s'ha mantingut estable els darrers 8 anys, mentre que la inversió en carreteres i ferrocarril ha anat reduint-se de forma continuada, passant dels 18.000 milions d'euros l'any 2008 a menys de 7.000 milions d'euros l'any 2016. Una reforma ha de garantir que els usuaris no pagarem més, que la recaptació es destini al manteniment per llei, i que es resolgui el desequilibri territorial existent avui dia”.

**El vicepresident del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, Joaquim Llansó**, ha destacat: “Creiem que el millor camí és complir amb la recomanació de la Directiva Europea, que segueix el principi de ‘qui utilitza, paga’ i ‘qui contamina, paga’. Dins d'aquest principi, la tarificació estableix el pagament per quilòmetre recorregut juntament amb d'altres variables. Hem de tenir clar que el que no paga l'usuari, ho acaben pagant tots els contribuents”.

Algunes de les principals opinions dels 5 experts convidats a la taula rodona han estat:

➤ **Sergi Saurí, director del Centre d'Innovació del Transport (CENIT)**

“El model que hem tingut fins ara de col·laboració públic-privada ens ha permès comptar amb unes excel·lents infraestructures. No obstant, ara queda clara la necessitat de definir un nou sistema abans que finalitzin les concessions. El nou model ha de garantir els recursos suficients per al manteniment i ha de tenir una vocació intermodal”.

➤ **José Manuel Vassallo, catedràtic de Transports de la Universitat Politècnica de Madrid**

“Necessitem un model coherent i ara no el tenim. El pagament per ús és la millor solució per controlar la congestió i la contaminació, en el qual l'usuari paga segons diferents variables, com els quilòmetres recorreguts, el tipus de vehicle utilitzat o les emissions generades. És important que plantegem un model abans d'aixecar barreres; no oblidem que és més fàcil construir sobre un sistema que ja està implantat”.

➤ **Anna Matas, catedràtica d'Economia de la Universitat Autònoma de Barcelona**

“No podem reformar la fiscalitat de l'automòbil sense fixar-nos també en els altres modes de transport, el seu nivell d'ús, les inversions i les subvencions que reben. En temes de transport s'han de plantejar solucions de manera conjunta, tenint en compte tots els modes que conformen la xarxa del país i prioritant l'eficiència”.

---

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



# NOTA DE PREMSA

---

➤ **Pere Macias, president del Cercle d'Infraestructures**

“Quan parlem de finançament també hem de tenir en compte que està per venir una autèntica revolució de la mobilitat. Un exemple és l'arribada del vehicle autònom. Això requerirà un nivell d'inversió extraordinari per modernitzar i adaptar la infraestructura a aquesta nova realitat”.

➤ **Cristian Llàcer, CEO d'Eclipse Management**

“Proposem un model per a Catalunya en el qual s'apliqui una tarificació basada en dues corones. La primera seria per accedir a l'àrea metropolitana i ajudaria a regular la congestió i la contaminació. La segona corona seria per entrar a la ciutat de Barcelona. El pagament es faria a través de sistemes tecnològics intel·ligents i automàtics situats en 42 punts de les autopistes i autopistes. Amb aquest sistema podríem ingressar 1.400 milions d'euros”.

## Sobre el RACC

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza 900.000 assistències a l'any i gestiona més de 600.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, tenint una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la Seguretat Viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.

## Sobre el Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya

L'Associació d'Empreses d'Enginyeria i Consultoria Independents de Catalunya (ASINCA), la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC), Foment del Treball Nacional (FTN) i la Fundació Privada Cercle d'Infraestructures van crear el Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya com a eina de participació de la societat civil en l'anàlisi, avaluació, deliberació i proposta d'iniciatives i polítiques públiques en l'àmbit de les Infraestructures de Catalunya, des de la més estricta independència del criteri tècnic.

En tant que eina de participació civil, el Consell Assessor d'Infraestructures neix amb vocació inclusiva, amb la decidida voluntat de reunir i col·laborar amb tots els agents i entitats en la gestió de les infraestructures i els equipaments.

---

**Per a més informació:**  
RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:

