

**INFRASTRUCTURES** Els alcaldes demanen compensacions a l'Estat per als municipis per on passen vies d'alta capacitat

# ressar 'AP-7

1, A MÉS

## Els ajuntaments van lluitar durant anys per a tributar l'IBI de l'AP-7

Els municipis del tram sud de l'AP-7, des de Vila-seca fins a Ulldecona, van començar a recaptar el 100% de l'IBI de l'autopista des de l'1 de gener de l'any 2007, després d'una lluita històrica als tribunals d'alguns ajuntaments per a posar fi a la bonificació del 95% de l'IBI que gaudien les concessionàries de les autopistes a l'Estat espanyol des del 1972, un benefici fiscal obtingut en l'època franquista i que es va recollir en la llei d'hisendes locals del 1988. Després d'un llarg períple judicial els ajuntaments de l'AP-7 sud van poder començar a recaptar el 100% de l'IBI a Aumar el 2007. En canvi, pel que fa a la resta del municipis del tram nord de l'AP-7, gestionada per Acesa, l'eliminació de la bonificació fiscal no va arribar fins a 10 anys més tard, l'any 2017. En este tram la concessió de l'autopista s'extingí l'any 2021 i fins llavors els municipis podran continuar tribuant l'IBI.

cions en la construcció i en el desenvolupament urbanístic del terme municipal.

Tot i la preocupació dels vuit alcaldes per la situació, de moment no s'ha engegat cap iniciativa a nivell de territori per a buscar de compensar esta pèrdua d'ingressos. L'alcalde de Camarles, Antoni Navarro, és un dels que demana passar a l'acció i que la qüestió s'aborde al Consell d'Alcaldes del Baix Ebre. **"És un tema que ens preocupa i molt als alcaldes, ja que ha representat una sostrada important als pressupostos"**, reconeix Navarro. En el cas de Camarles Abertis pagava 97.000 euros, un 3% del pressupost i creu

## L'IBI de l'AP-7 representava un 21% del pressupost de l'Ajuntament de Freginals

que davant l'impacte que ha tingut en la majoria d'hisendes municipals **"cal que busquem entre tots una alternativa o alguna compensació, no podem deixar d'ingressar estos diners"**, diu Navarro, que rebutja l'opció, de moment, de pujar impostos als ciutadans. L'alcalde de l'Aldea tampoc creu que la solució siga incrementar els impostos als ciutadans i el consistori es veurà obligat a **"fer un exercici important de contenció de la despesa corrent"** per a compensar els 190.000 euros que Abertis pagava pels 2 peatges que hi havia al terme municipal de l'Aldea, l'àrea de servei i pel tram d'autopista que travessa el terme. **"Alguna compensació haurem de rebre, ja que continuem tenint una gran infraestructura que ens creua el terme"**, defensa Royo que no descarta que la solució siga pujar el peatge



OPINIÓ

Germà Bel  
economista

## El final dels peatges

**D**es de l'inici d'any s'ha alliberat del peatge que es pagava a l'AP7 Sud des de l'inici de la concessió, que en el tram València-Salou hauria d'haver acabat el 1998, puix la concessió feta el 1971 tenia un termini de 27 anys. Tanmateix, ha acabat ara perquè als anys vuitanta el govern central allargà la concessió fins al 2006 a canvi que la concessionària (Aumar, més tard Abertis) assumís la concessió Sevilla-Cadis, en fallida. Després, el 1997, a canvi d'una moderada reducció del peatge (30%), el govern central allargà la concessió 13 anys més, fins a la fi del 2019. Amb tot, la concessió ha durat prop del doble dels 27 anys previstos inicialment, cosa que ha provocat que els peatges pagats pels usuaris hagin superat per molt les despeses d'inversió i manteniment en els 48 anys des que s'atorgà la concessió. Mancats d'un model harmonitzat de finançament de les vies de gran capacitat (autopistes i autopistes de titularitat estatal) a Espanya, suprimir el peatge és una

decisió equànime; recordem que el cost de l'AP7 estava pagat i repagat. I els recursos requerits pel manteniment i reposició de la via no han de generar-se de forma diferent a la de les vies de gran capacitat finançades amb el pressupost. Si res canvia, això és el que passarà a l'estiu del 2021 a l'AP7-Nord, Salou-la Jonquera. A més llarg termini, és ineludible que els responsables polítics de la xarxa de gran capacitat a Espanya, i singularment el Ministeri de Foment, defineixin un model integral de finançament de les vies. Crec que pel fa a les vies de gran capacitat, aquesta despesa hauria de ser carregada als usuaris, per tres motius. Primer, perquè els pressupostos públics tindran demandes creixents derivades de la necessitat de polítiques socials, especialment les relacionades amb la sanitat i la dependència. Segon, perquè el nivell de qualitat de servei de la via és molt superior al de la xarxa convencional. I tercer, perquè els reptes del canvi climàtic i la contaminació exigeixen no incenti-

var l'ús del vehicle individual. Pels dos primers motius, tant una vinyeta temporal voluntària i vinculada a l'ús de vies de gran capacitat com un peatge per ús serien instruments útils.

El tercer motiu, desincentivar l'ús, fa que el peatge sigui superior en eficiència i també en equitat. En el benentès que es tracta de peatges anomenats 'tous'; és a dir, limitats als costos de manteniment i reposició, per tant, molt-molt-inferiors als que ara han estat suprimits. I, atesa la nostra història recent, administrats directament pel sector públic, i no per concessions a empreses privades.

Això sí, la prioritat fonamental és acabar el desequilibri que ha existit durant dècades, més de les que hauria explicat la precocitat de les autopistes mediterrànies, entre pagament per peatge a unes vies i pressupostari a altres. Altrament, quedaria plenament justificada per motius d'equitat l'oposició a la reinstauració de peatges, ni que fossin tous. Portarà debat.

dels Diputats a través d'alguna iniciativa política. **"Ho treballarem"**, assegura.

Amposta és el municipi en el qual la mesura ha tingut menys impacte per a la hisenda municipal, ja que els 145.000 euros que pagava Abertis representa una part molt menuda dels 28,5 milions d'euros del pressupost municipal. Amb tot, l'alcalde Adam Tomàs, creu que seria de justícia que **"l'Estat apliqués alguna mesura de compensació"** i fins i tot no

descarta que esta via pogués arribar via les diputacions provincials.

El municipi que més ingressava per l'IBI de l'autopista és l'Ametlla de Mar. L'alcalde, Jordi Gaseni, va reconèixer al ple de pressupostos que els 354.000 euros que ha deixat d'ingressar d'Abertis **"suposaran un dificultat econòmica per a l'Ajuntament"**. Així caldrà estretnyer la despesa corrent, **"els serveis més importants estan garantits, però està clar que estos diners del peatge d'estar al carrer"**

ha dit Gaseni. L'alcalde s'ha mostrat escèptic sobre la possibilitat que l'estat compense els ajuntaments esta tributació de l'IBI i recorda que hi ha damunt la taula el debat sobre el model de gestió de les grans infraestructures, un debat que creu que va per a llarg. **"L'únic que podem fer de moment és gaudir de la gratuïtat de l'autopista, com més temps millor"**, ha dit Gaseni, que veu lluny esta possible compensació als municipis.