

La vinyeta, una oportunitat

Els impactes de la crisi provocada pel covid-19 són avui encara molt difícils d'avaluar. Ciutadans, polítics, acadèmics o empresaris, tots ens preguntem com serà de llarga i profunda aquesta crisi. El record de les conseqüències socials de la gran crisi financera del 2008 encara està molt present en la nostra memòria.

La sensació que tenim tots és que ens enfrontem a nous problemes sense tenir els vells acabats de resoldre. Molts són problemes compartits amb altres societats similars a la nostra: administracions massa endeutades, necessitat d'ampliar la despesa social per fer front a les desigualtats, models fiscals no adaptats als canvis empresarials i econòmics globals o impotència a l'hora d'implementar mesures en la lluita contra el canvi climàtic per no comprometre encara més el creixement econòmic.

Passat el moment més crític de l'emergència, hem de recuperar la capacitat de pensar a llarg termini. En el camp de la mobilitat, s'ajunten deures pendents de fa anys -resoldre el dèficit d'infraestructures, millorar la qualitat de l'aire de les nostres ciutats o definir un model homogeni de vies d'altres prestacions- amb els condicionants que comportarà aquesta crisi. La necessitat de destinar molts recursos públics a polítiques socials deixarà pocs diners per fer inversió i manteniment d'infraestructures i avançar cap a un model de mobilitat compatible amb la lluita contra l'emergència climàtica.

En els darrers anys, el govern de Catalunya ha intentat liderar la implementació de l'anomenada eurovinyeta, una taxa en forma de tarifa pla-

na que donaria dret d'accés a totes les vies d'alta capacitat del país. La recaptació d'aquest nou impost hauria de permetre l'eliminació dels peatges explícits, el manteniment d'aquestes vies -calculat en 4.500 M€ anuals a tot l'Estat-, tenir recursos per invertir en nous projectes i generar incentius per avançar cap a un model de mobilitat més sostenible, especialment en el sector del transport.

La vinyeta, amb el model de tarifa plana que proposa el govern, o amb una futura evolució cap a una tarificació per quilòmetre, representa una gran oportunitat de futur. Un instrument de gestió pensat en el bé comú: eficient, transparent i de fàcil comprensió per al ciutadà. Un model basat en el consens polític i social que pot jugar un paper impor-



JAVIER VIZCAÍNO

PRESIDENT DE CEDINSA

**Necessitem
que altres
sectors
generin
nous llocs
de treball**

tant en l'acceleració cap a un model de mobilitat més sostenible, objectiu recollit a l'Agenda 2030.

Hi ha dos factors clau en aquest canvi. El primer és que ja és un model d'èxit a Europa. Suïssa, Àustria, Alemanya o Holanda tenen implantats des de fa anys models adaptats a les seves necessitats. Disposem

de tecnologia madura per poder implementar la vinyeta a curt termini. Mitjançant telefonia mòbil, lectura de matricules o la combinació dels dos elements, aquesta tecnologia ens permetria afinar molt bé quins ciutadans estan exempts de pagament -per renda, ús poc intens o la raó que sigui- o quines bonificacions s'introdueixen -per recurrència o vehicles poc contaminants, per exemple.

L'altre factor clau és la col·laboració entre administracions públiques i empreses privades. Un model que permeti compartir riscos i beneficis de manera transparent, que garanteixi la planificació i control públics, però que doni a l'empresa llibertat en la gestió. Experiències com l'Eix Transversal o l'Eix del Llobregat, amb una gestió concertada amb el territori, avalen aquest model mixt. Els desdoblaments d'aquests eixos han permès que les dinàmiques econòmiques de Vic i Manresa s'assimilïn cada vegada més a les ciutats de la segona corona metropolitana, cosa que ha permès un creixement sostingut del PIB industrial.

Més enllà de dotar-nos d'un sistema de mobilitat homogeni i equilibrat territorialment, cal pensar també en els beneficis econòmics immediats en la construcció i el manteniment d'infraestructures. Amb el turisme aturat i en lenta recuperació durant el 2021, amb la indústria de l'automòbil pendent que es recuperi la demanda, necessitem que altres sectors generin nous llocs de treball.

La vinyeta garantiria un impuls a la inversió en infraestructures. Finançaria directament les rigideses a la mobilitat i alliberaria recursos per finançar hospitals, escoles o altres infraestructures de caràcter més social. No es tracta de gastar recursos, es tracta d'invertir pensant en quin país volem i quines infraestructures necessitem per assolir aquest objectiu. Fa uns dies l'historiador Yuval Noah Harari explicava que "la història s'accelera: el vell llibre de normes està fet miques i el nou tot just l'estem escrivint". ¿Provem d'escriure junts la vinyeta?



CRISTINA CALDERER