

Barcelona, 17 de junio de 2021

La eliminación de los peajes sin alternativa pública, un paso atrás en la movilidad sostenible



Fuente. Wikimedia Commons. Peaje de Martorell.

La eliminación de los peajes en las vías de gran capacidad incentiva el uso del vehículo privado, impide la internalización de los costes ambientales y condena a asumir los costes de mantenimiento a toda la ciudadanía.

La PTP propugna la sustitución del actual sistema, privado y orientado sólo al lucro de la concesionaria, por un sistema de titularidad pública, ampliado a las autovías, y con destino finalista de los recursos generados: mantenimiento y mejora de las vías, movilidad sostenible y transporte público y salud.

Los peajes deben servir para favorecer el cambio modal, reducir la congestión y favorecer el equilibrio territorial. El sistema podría aplicar bonificaciones para los vehículos de bajas emisiones, para los de uso compartido, y / o modular su coste en función del día y la hora en que se efectúa el trayecto.

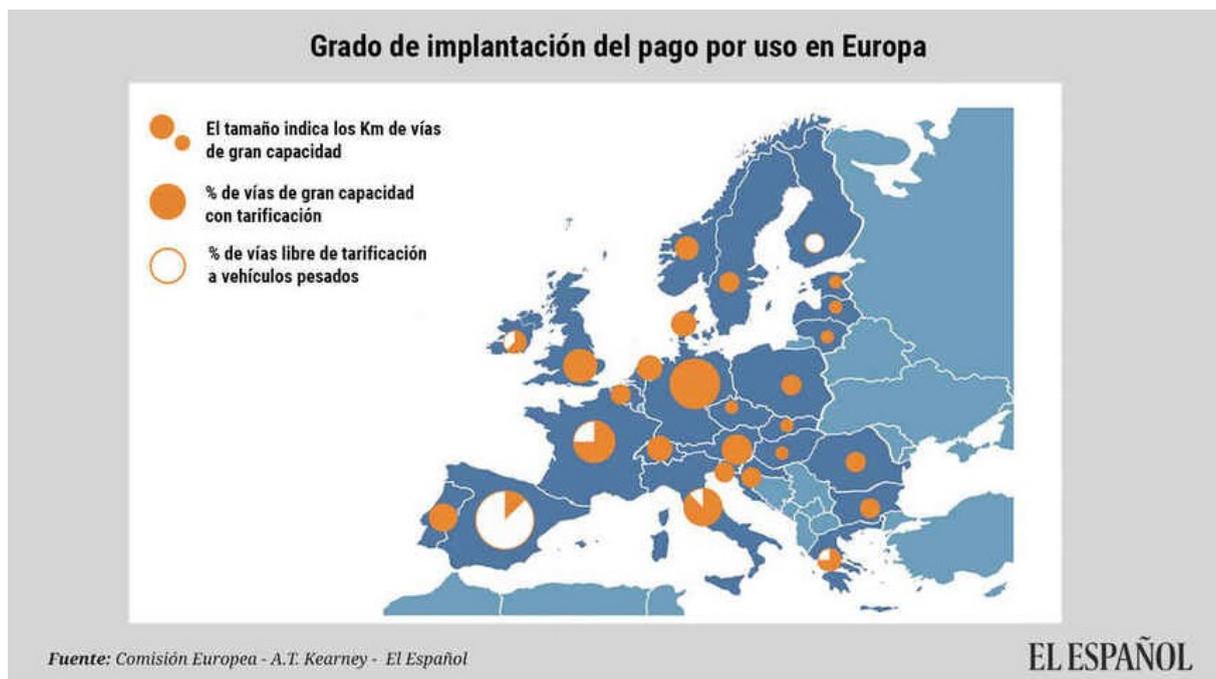
La extraordinaria dotación de vías de alta capacidad en el conjunto del Estado y la generalización de la gratuidad en su uso es una anomalía en el contexto de la Unión Europea, que opta mayoritariamente por el pago por uso de estas infraestructuras.

La PTP ha realizado una jornada de debate abierta a todos los socios sobre las consecuencias de la eliminación de los peajes en los tramos catalanes de las autopistas AP2, AP7, C32 y C33, prevista para el último día del mes de agosto de este año .

El modelo de peajes vigente hasta ahora, privado y orientado únicamente a la obtención de lucro por parte de la concesionaria, es injusto y genera agravios territoriales. Desde este punto de vista, celebramos el final de su vigencia. Sin embargo, su eliminación sin haber previsto ninguna alternativa implica pasar a un régimen de gratuidad con una serie de incongruencias:

- **La gratuidad de las vías de alta capacidad generará un incremento de uso de las mismas con un consecuente aumento de la congestión** . Esto perjudica, de nuevo, a los usuarios que utilizan estas vías en transporte público, los cuales asumen precios elevados que podrían estar subvencionados.
- **El usuario del vehículo privado no asume los costes directos de mantenimiento de la vía** (del orden de 80.000 € / km. Y año), mientras que los operadores de los otros modos de transportes (tren, avión, barco) sí han pagado por el uso de sus infraestructuras.
- **El sector del transporte es el responsable del 38% de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro país.** Esta enorme externalidad ambiental no se ve grabada con ninguna medida compensatoria efectiva que vincule el coste a asumir con el uso real del vehículo. De hecho, la desaparición de los peajes incentivará aún más el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público, y el transporte de mercancías por carretera en perjuicio de modos con menor impacto ambiental.
- **Los costes de mantenimiento y desarrollo de nuevas vías deberán ser asumidos por los presupuestos de las administraciones,** ya tensionados por otras necesidades más perentorias (salud, educación, vivienda ...). Éticamente parece poco aceptable que recursos públicos vayan destinados al mantenimiento de vías que utilizan visitantes ocasionales, empresas que facturan sus servicios, o viajeros en desplazamiento de ocio.

Hay que tener en cuenta que, en estos momentos, **la mayoría de países de nuestro entorno han optado por algún tipo de cobro**, sea por recorrido o mediante una viñeta, sea a los vehículos pesados o todos los vehículos:



Por todos estos motivos, **desde la PTP propugnamos el establecimiento de un sistema de titularidad pública y con destino finalista de los recursos generados:** mantenimiento y mejora vías, movilidad sostenible y transporte público, y salud.

Las conclusiones de la jornada de trabajo fueron la conveniencia de las opciones que **vinculan el importe a pagar con los recorridos efectivamente realizados** (viñeta dinámica) y la necesidad de establecer **bonificaciones** en función de la **ocupación del vehículo** (favoreciendo VAO), de las características en cuanto a las **emisiones** (penalizando los vehículos más contaminantes) y la oportunidad que significa la **modulación del peaje** en función del día y hora en que se efectúe el desplazamiento (laborable, festivo ...) y de la existencia de transporte público alternativo.

Proponemos un modelo con una clara **función orientadora de la movilidad y favorecedora del reequilibrio** territorial. Por una parte, debe hacer más atractivo **y más económico**, el uso del transporte en común allí donde existe una oferta suficiente, por el otro debe permitir dotar de un mejor transporte público a los territorios que presentan mayores carencias en este sentido .

Es importante que las mejoras en transporte público que podrían ser financiadas con este sistema estuvieran en marcha **desde el primer día de implantación**. Estas, deben suponer una mejora de la oferta en los recorridos más afectados por este sistema de pago que proponemos: el transporte interurbano de media y larga distancia (entre capitales de comarca, entre capitales y Barcelona, etc.). Es necesario que la ciudadanía perciba que la recaudación de esta tarea tiene un beneficio directo y tangible. Esto es especialmente relevante para el Maresme y las Tierras del Ebro, donde la liberación de los peajes es generalmente percibido como una buena noticia.

Adicionalmente, hay que **detener la ampliación de vías alternativas** (antiguas carreteras "nacionales", normalmente) y transformar las vías actuales (especialmente la N-II y la N-340) en ejes urbanos que prioricen el transporte público y la movilidad activa, y la integración urbana con el espacio.

Hay que tener en cuenta, como último apunte sobre las reflexiones de la PTP durante la jornada de trabajo, que el **coste de un peaje** con las características que estamos planteando **sería mucho menor a los del actual** sistema privado, tal como pone de manifiesto esta simulación:

Caso C-32 - Maresme

- 23,4 M € en 4 años
(<https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/407564/govern-destina-237-milions-al-manteniment-durant-quatre-anos-de-tramos-autopistas-generalidad-que-dejan-peaje>)
- 63 Km de vía
- IMDs entre 40.000 y 90.000 vehículos al día
(https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_mobilitat/carreteres/documentacio_tecnica/01_pdf_documents/pla_aforaments/plano-aforos-2018.pdf)
- Asumiendo: 250 días "regulares" y IMD medio 65.000 = 16250000 vehículos
- Precio por Km = 23,4M / 63km / 16,25 M vehículos = 0,023 €
- Palafolls - Montgat (50Km): **actualmente 4,93 € vs 1,15 € para cubrir mantenimiento**

Otros casos

- Lleida - Barcelona (160 Km): 3,68 €
- Ripoll - Barcelona (100 Km): 2,30 €
- Vinyà - Barcelona (50 Km): 1,15 €
- Amposta - Barcelona (170 Km): 3,91 €

Finalmente, desde la PTP celebramos que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Estado, aprobado el 16 de junio de 2021 por la Comisión Europea, haya incorporado el desarrollo de un sistema de pago por uso de las vías de alta capacidad que permita cubrir los costes de mantenimiento e integrar las externalidades negativas del transporte por carretera como sucede en el resto de infraestructuras. El Plan, además recoge que **este mecanismo debe vincularse a un contexto de movilidad sostenible ya la futura Ley estatal de la movilidad sostenible y de financiación del transporte.**

Emplazamos, a las administraciones implicadas, Estado y Generalitat de Cataluña a avanzar y acelerar esta cuestión, que de hecho, la entendemos urgente y fundamental en un contexto de transición socioecológica y necesaria para el cumplimiento de los objetivos que ambas administraciones tienen comprometidos en materia de cambio climático.