

Barcelona, 17 de juny de 2021

L'eliminació dels peatges sense alternativa pública, un pas enrere en la mobilitat sostenible



Font. Wikimedia Commons. Peatge de Martorell.

L'eliminació dels peatges a les vies de gran capacitat incentiva l'ús del vehicle privat, impedeix la internalització dels costos ambientals i condemna a assumir els costos de manteniment a tota la ciutadania.

La PTP propugna la substitució de l'actual sistema, privat i orientat només al lucre de la concessionària, per un sistema de titularitat pública, ampliat a les autovies, i amb destí finalista dels recursos generats: manteniment i millora de les vies, mobilitat sostenible i transport públic i salut.

Els peatges han de servir per afavorir el canvi modal, reduir la congestió i afavorir l'equilibri territorial. El sistema podria aplicar bonificacions per als vehicles de baixes emissions, per als d'ús compartit, i/o modular el seu cost en funció del dia i l'hora en que s'efectua el trajecte.

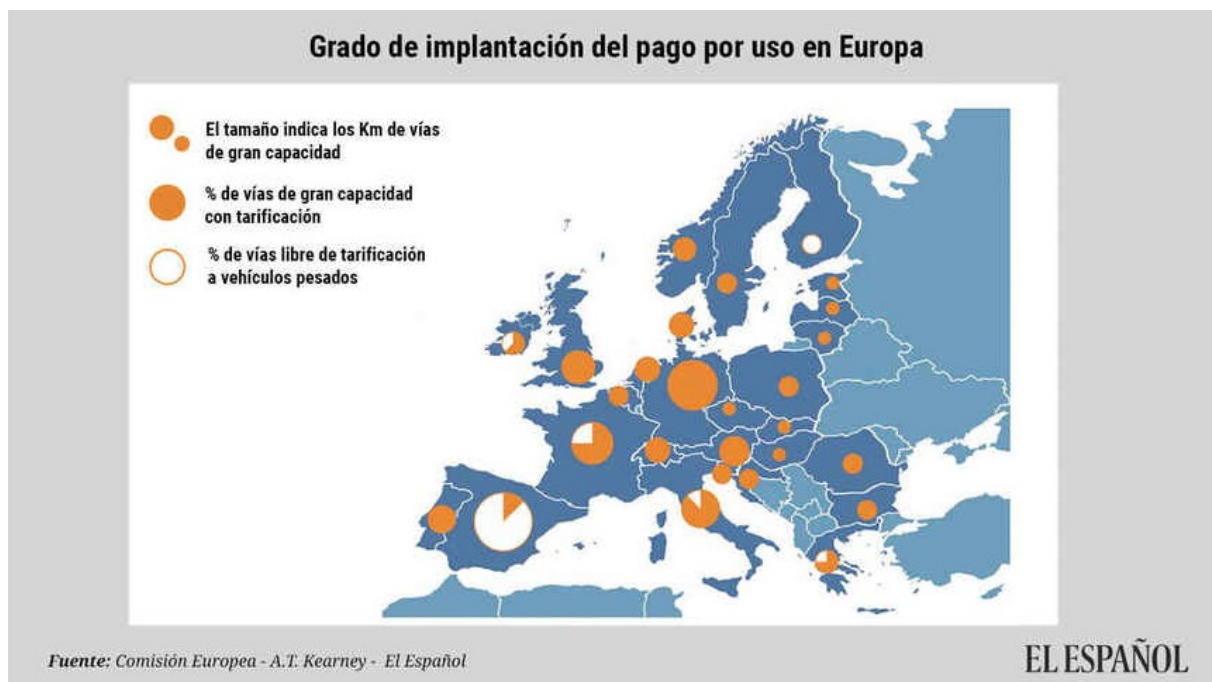
L'extraordinària dotació de vies d'alta capacitat al conjunt de l'Estat i la generalització de la gratuïtat en el seu ús és una anomalia en el context de la Unió Europea, que opta majoritàriament pel pagament per ús d'aquestes infraestructures.

La PTP ha realitzat una jornada de debat oberta a tots els socis sobre les conseqüències de l'eliminació de dels peatges als trams catalans de les autopistes AP2, AP7, C32 i C33, prevista per al darrer dia del mes d'agost d'enguany.

El model de peatges vigent fins ara, privat i orientat únicament a l'obtenció de lucre per part de la concessionària, és injust i genera greuges territorials. Des d'aquest punt de vista, celebrem el final de la seva vigència. No obstant, la seva eliminació sense haver previst cap alternativa implica passar a un règim de gratuïtat amb un seguit d'incongruències:

- **La gratuïtat de les vies d'alta capacitat generarà un increment d'ús de les mateixes amb un conseqüent augment de la congestió.** Això perjudica, de nou, als usuaris que utilitzen aquestes vies en transport públic, els quals assumeixen preus elevats que podrien estar subvencionats.
- **L'usuari del vehicle privat no assumeix els costos directes de manteniment de la via** (de l'ordre de 80.000 €/km. i any), mentre que els operadors dels altres modes de transports (tren, avió, vaixell) sí que han de pagar per l'ús de les seves infraestructures.
- **El sector del transport és el responsable del 38% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle del nostre país.** Aquesta enorme externalitat ambiental no es veu gravada amb cap mesura compensatòria efectiva que vinculi el cost a assumir amb l'ús real del vehicle. De fet, la desaparició dels peatges incentivarà encara més l'ús del vehicle privat en detriment del transport públic, i el transport de mercaderies per carretera en perjudici de modes amb menor impacte ambiental.
- **Els costos de manteniment i desenvolupament de noves vies hauran de ser assumits pels pressupostos de les administracions,** ja tensionats per altres necessitats més preemptòries (salut, educació, habitatge...). Èticament sembla poc acceptable que recursos públics vagin destinats al manteniment de vies que fan servir visitants ocasionals, empreses que facturen els seus serveis, o viatgers en desplaçament d'oci.

Cal tenir en compte que, en aquests moments, **la majoria de països del nostre entorn han optat per algun tipus de cobrament**, sigui per recorregut o mitjançant una vinyeta, sigui als vehicles pesats o a tots els vehicles:



Per tots aquests motius, **des de la PTP propugnem l'establiment d'un sistema de titularitat pública i amb destí finalista dels recursos generats**: manteniment i millora vies, mobilitat sostenible i transport públic, i salut.

Les conclusions de la jornada de treball van ser la conveniència de les opcions que **vinculen l'import a pagar amb els recorreguts efectivament realitzats** (vinyeta dinàmica) i la necessitat d'establir **bonificacions** en funció de l'**ocupació del vehicle** (afavorint VAO), de les característiques pel que fa a les **emissions** (penalitzant els vehicles més contaminants) i l'oportunitat que significa la **modulació del peatge** en funció del dia i hora en que s'efectuï el desplaçament (laborable, festiu...) i de l'existència de transport públic alternatiu.

Proposem un model amb una clara **funció orientadora de la mobilitat i afavoridora del reequilibri territorial**. Per una part, ha de fer més atractiu i **més econòmic**, l'ús del transport en comú allà on existeix una oferta suficient, per l'altre ha de permetre dotar d'un millor transport públic als territoris que presenten majors mancances en aquest sentit.

És important que les millores en transport públic que podrien ser finançades amb aquest sistema estiguessin en marxa **des del primer dia d'implantació**. Aquestes, han de comportar una millora de la oferta en els recorreguts més afectats per aquest sistema de pagament que proposem: el transport interurbà de mitjana i llarga distància (entre capitals de comarca, entre capitals i Barcelona, etc.). Cal que la ciutadania percebi que la recaptació d'aquesta tasca té un benefici directe i tangible. Això és especialment rellevant per al Maresme i les Terres de l'Ebre, on l'alliberament dels peatges és generalment percebut com a una bona notícia.

Adicionalment, cal **aturar l'ampliació de vies alternatives** (antigues carreteres "nacionals", normalment) i transformar les vies actuals (especialment la N-II i la N-340) en eixos urbans que prioritzin el transport públic i la mobilitat activa, i la integració urbana amb l'espai.

Cal tenir en compte, com a darrer apunt sobre les reflexions de la PTP durant la jornada de treball, que el **cost d'un peatge** amb les característiques que estem plantejant **seria molt menor als de l'actual** sistema privat, tal com posa de manifest aquesta simulació:

Cas C-32 - Maresme

- 23,4 M€ en 4 anys
<https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/407564/govern-destina-237-milions-al-manteniment-durant-quatre-anys-dels-trams-autopistes-generalitat-que-deixen-peatge>
- 63 Km de via
- IMDs entre 40.000 i 90.000 vehicles al dia
https://territori.gencat.cat/web/contenut/home/01_departament/documentacio/territori_mobilitat/carreteres/documentacio_tecnica/01_pdf_documents/pla_aforaments/pla_aforaments-2018.pdf
- Assumint: 250 dies "regulars" i IMD mitjà 65.000 = 16.250.000 Vehicles
- Preu per Km = 23,4M / 63KM / 16,25 M vehicles = 0,023 €
- Palafolls - Montgat (50Km): **actualment 4,93€ vs 1,15€ per cobrir manteniment**

Altres casos

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

Finalment, des de la PTP celebrem que el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència de l'Estat, aprovat el 16 de juny de 2021 per la Comissió Europea, hagi incorporat el desenvolupament d'un sistema de pagament per ús de les vies d'alta capacitat que permeti cobrir els costos de manteniment i integrar les externalitats negatives del transport per carretera com succeeix en la resta d'infraestructures. El Pla, a més recull que **aquest mecanisme s'ha de vincular a un context de mobilitat sostenible i a la futura Llei estatal de la mobilitat sostenible i de finançament del transport.**

Emplacem, a les administracions implicades, Estat i Generalitat de Catalunya a avançar i accelerar aquesta qüestió, que de fet, l'entenem urgent i fonamental en un context de transició socioecològica i necessària per al compliment dels objectius que ambdues administracions tenen compromesos en matèria de canvi climàtic.