

Barcelona, 01 de septiembre 2021

## La PTP lamenta que la supresión de los peajes no sirva para mejorar la movilidad del país

**PTP**

**AUTOPISTES: RES ÉS GRATUÏT**



Quan un servei no es paga,  
s'acaba pagant d'una altra manera.



*La largamente reivindicada finalización del plazo de las concesiones ha llegado, pero los gobiernos no han establecido un modelo alternativo justo y sostenible. Los vehículos privados dejan de pagar, pero la sociedad perdemos recursos para el transporte público y la movilidad al servicio de todos.*

*El coste de mantenimiento, 42 M € que serán asumidos por toda la ciudadanía, debería ser destinado al transporte público, creando un modelo público alternativo, sólido y basado en el pago por uso de las vías, con un coste muy inferior a los importes abonados hasta ahora, entre el 10 y 30% del actual.*

*El enfoque que se hace de la supresión supone un inaceptable efecto "llamada" al uso del transporte privado con una clara e inevitable afectación a la congestión y niveles de contaminación de los accesos a las ciudades.*

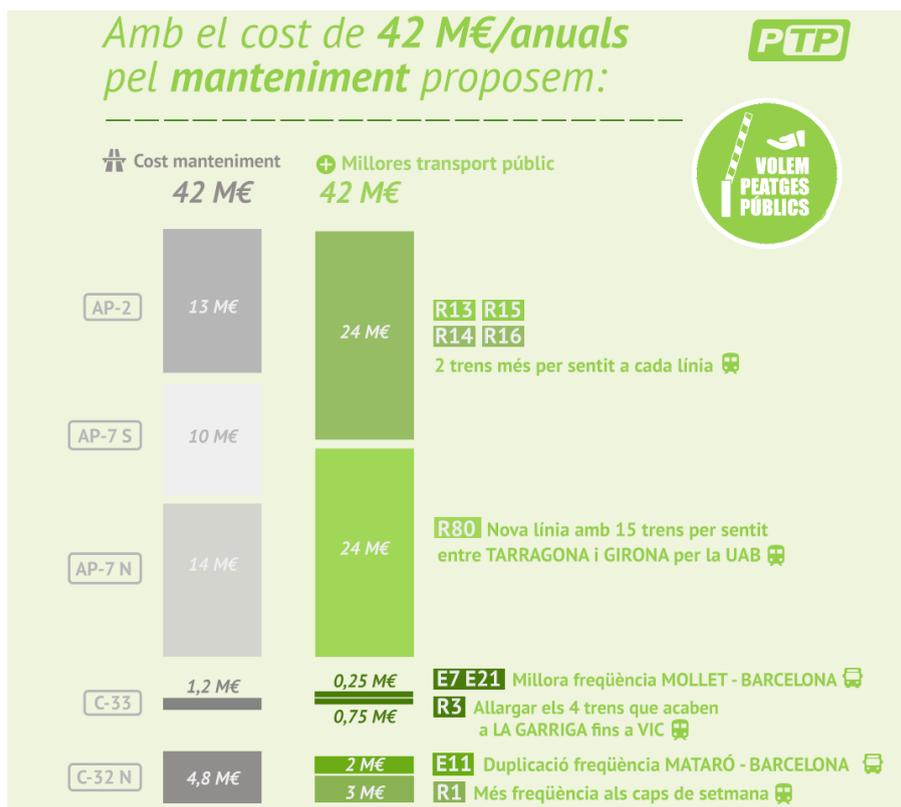
El próximo 1 de septiembre caducará la concesión de 4 vías de alta capacidad en Cataluña: la C-32, la C-33, la AP-2 y la AP-7. La PTP celebra el **fin de un modelo lucrativo** que ha comportado

el sobrepago de estas infraestructuras para el beneficio privado, en un modelo opaco y alejado de los intereses de todos. Ahora bien, la pasividad de los gobiernos está suponiendo que la supresión de los peajes no se haya aprovechado para establecer un sistema de financiación de la movilidad más justo, social y ambientalmente. Es más, el enfoque de esta nueva etapa se está haciendo de manera errónea, al trasladar a la ciudadanía que ya no será necesario pagar los peajes, **sin explicar claramente que será el conjunto de la sociedad quien asumirá el coste de mantenimiento de las infraestructuras liberadas**, lo que supone sacar recursos destinados a las alternativas de movilidad sostenible como el transporte público.

También resulta lamentable que se haga una especie de llamada al uso del transporte privado, induciendo así a una reducción de la demanda de un transporte público que precisamente necesita incrementar su servicio y calidad. **Los nuevos costes de mantenimiento de las actuales autopistas serán también asumidos por los usuarios del transporte público -comocidadanos-**. Hay que recordar 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.

Todo ello acredita una falta de criterio y de responsabilidad pública hacia la política de movilidad que precisa el país. Desde la PTP consideramos la red de movilidad de Cataluña como un sistema interrelacionado, y por eso creemos que hay que **focalizar los recursos públicos en aquellos modos más sostenibles**. El transporte público es siempre el modo más accesible para todas las clases sociales, teniendo en cuenta que la compra y mantenimiento de un coche es una barrera para las clases más desfavorecidas, o por colectivos como los jóvenes, personas migradas o gente grande.

Además, hay que ver que los corredores que se han liberado de peaje disponen de infraestructuras y / o servicios de transporte público paralelos que habría que potenciar, pero para hacerlo se necesitan recursos. Así, los 42m € anuales que se prevé destinar al mantenimiento de las autovías de los corredores liberados, y que saldrán de los presupuestos públicos, podrían destinarse a fines alternativos mucho más justificadas. Concretamente, creíamos importante que haya **mejoras de transporte público a los mismos corredores ahora libres de peaje**:



Para poder destinar los 42m € finalidades relacionadas con la movilidad sostenible, sería necesario que los vehículos abonaran el coste de las infraestructuras que utilizan mediante una especie de *peaje blando público* ajustado a los costes. Según los cálculos realizados por la PTP, **el coste por vehículo podría ser muy inferior a los peajes que se han venido pagando hasta hoy**, siendo su entre un 10 y un 30% del precio actual:



Desde la PTP ya nos posicionamos , mediante una junta abierta a socios, [a favor de un modelo de pago por km de las vías de alta capacidad, que tenga en cuenta descuentos por situaciones específicas](#). Por ello, **desde la PTP seguiremos reclamando un modelo de pago por uso de las infraestructuras viarias**, por parte de los vehículos privados, que permita la liberación de recursos, y eventualmente la financiación cruzada, que se puedan dedicar a la mejora del transporte público y de la movilidad sostenible. **Creemos que es importante, además, que las mejoras de transporte público se relacionen directamente con los corredores afectados.**

Por lo tanto, **piden a la Generalitat de Cataluña y el gobierno del Estado, titulares de las principales vías de alta capacidad, que pongan en marcha lo antes posible un sistema de pago de las vías de alta capacidad de Cataluña**, sin dilaciones que nos hagan esperar el 2024 o que nos hagan depender de la agenda de otros territorios.