Barcelona, 22 de septiembre de 2023

La eliminación de los peajes del Estat sin alternativa pública es un paso atrás en la movilidad sostenible

Ante la decisión del gobierno español de no aplicar peajes a las infraestructuras viarias como estaba previsto por la UE,la PTP quiere manifestarse contraria a un modelo de movilidad que prima en el vehículo privado, donde éste sería el único modo de transporte que no pagaría por el uso de sus infraestructuras, una bonificación pública sin justificación alguna.

Los vehículos privados dejan de pagar, pero la sociedad pierde recursos para el transporte público y la movilidad al servicio de todos. El ministerio calcula que "los conductores ahorrarán 1.400 M€/año", en lugar de hablar de una pérdida de ingresos que ahora será sufragada por toda la ciudadanía. Estos ingresos, además del mantenimiento de autopistas, deberían destinarse al transporte público, creando un modelo público de peajes, basado en el pago por uso de las vías.

El enfoque que se hace de la supresión supone un inaceptable "efecto llamamiento" al uso del transporte privado con claras consecuencias sobre las externalidades del vehículo privado, como la congestión, siniestralidad y contaminación.

Ayer, en plena Semana Europea de la Movilidad Sostenible, se conoció la noticia de que el Estado Español no estará obligado por el momento a implantar un sistema de pago por el uso de las autopistas a cambio de los Fondos de Recuperación europeos, como la UE había establecido en un inicio. A cambio el gobierno se compromete a impulsar el transporte ferroviario de mercancías en la Ley de Movilidad Sostenible.

El coste de mantenimiento de las autopistas a cargo del Estado ha ido creciendo en los últimos años porque, al igual que se ha hecho en Cataluña, con la finalización de las concesiones privadas el Estado ha optado por no implantar ningún sistema de peaje público en las vías que iban pasando a manos de la administración. Con este sistema durante los últimos años el actual gobierno ha ido retirando más de 1.000 kilómetros de autopistas de peaje y además ha bonificado distintos tramos de vías rápidas.

Esta política está suponiendo que la supresión de los peajes privados no se aproveche para establecer un sistema público de financiación de la movilidad más justo, social y ambientalmente. Es más, el enfoque de esta nueva etapa se está haciendo de forma errónea, al trasladar a la ciudadanía que ya no habrá que pagar los peajes, sin explicar claramente que será el conjunto de la sociedad quien asumirá el coste de mantenimiento de las infraestructuras, lo que supone sacar recursos destinados a las alternativas de movilidad sostenible como el transporte público.

El Ministerio de Transporte calcula que con sus decisiones "los conductores ahorran 1.400 millones de euros al año"(Enlace). Recordemos que según los datos de la DGT sólo un 58% de la población española tiene carnet de conducir, que la mayoría de los carnets los tienen los hombres, lo que refleja el claro sesgo de género de la movilidad en coche y que el porcentaje de población joven con carné lleva años disminuyendo de forma sostenida.

El primer Libro Blanco del Transporte de la UE (2001) ya apuntaba como línea fundamental el pago por uso de las infraestructuras viarias y este criterio se ha mantenido y se ha ido introduciendo en las diferentes estrategias nacionales de los estados miembros. Prácticamente, todos los países de la UE, a excepción de algunos como España, Polonia o Malta, tienen incorporado algún sistema de pago por uso de las infraestructuras viarias, entre 1€ y 3€ cada 100 km, sea por recorrido o mediante una viñeta, sea en los vehículos pesados o en todos los vehículos.

Una bonificación injustificable en el transporte privado

Queremos recordar que el tráfico ferroviario, aéreo y marítimo sí pagan peaje por el uso de las infraestructuras. ADIF establece cánones para circular por sus vías, AENA por el uso de los aeropuertos (una de las pocas tasas que pagan los aviones) y puertos del Estado tasa el acceso a sus instalaciones, por tanto, el hecho que el vehículo privado quiera estar exento de cualquier pago por uso es una bonificación pública de facto, que no tiene ninguna justificación más allá del populismo político, puesto que el vehículo privado es el más insostenible y el que más externalidades genera en términos de contaminación, congestión, siniestralidad, etc., cifradas por el territorio de la UE-28 en más de 350.000 M€ anuales (Fuente:*Manual sobre los costes externos del transporte*., UE, 2020). La eliminación de los peajes también supone un “efecto llamada” al uso del vehículo privado, y por tanto el fomento de estas externalidades por parte de las instituciones.

De hecho, en algún caso la existencia de estos cánones por la circulación de vías de ferrocarril supone un impedimento importante a la hora de ofrecer servicios atractivos a los usuarios, como es el caso del túnel del Pertús, especialmente caro y que dificulta la creación de nuevos trenes hacia Europa.

La cuestión de las mercancías no es una contrapartida

También cabe destacar que el impulso al transporte ferroviario de mercancías no es un nuevo compromiso, porque ya estaba contemplado en la Ley de Movilidad Sostenible, si bien de forma muy poco concreta, al igual que otros aspectos de la ley, como hemos denunciado reiteradamente diversas entidades del mundo del trabajo, la ecología y la movilidad sostenible (enlace).

Recordamos que España tiene un porcentaje de transporte de mercancías del 4% mientras que la media europea está en torno al 16%. Pero aunque se mejorara en esta cuestión tan necesaria, esto no aportaría ingresos públicos, por tanto, en ningún caso se puede presentar como una contrapartida en los peajes, más aún, es una cuestión que requiere inversión pública.

Carece de responsabilidad pública en la gestión de la movilidad

Todo ello acredita una falta de criterio y responsabilidad pública hacia la política de movilidad que precisa el país y con los compromisos de lucha contra el Cambio Climático. Desde la PTP consideramos que es necesario focalizar los recursos públicos en aquellos modos más sostenibles en lugar de bonificar el transporte privado. El transporte público es siempre el modo más accesible para todas las clases sociales, teniendo en cuenta que la compra y el mantenimiento de un coche es una barrera para las clases más desfavorecidas, o por colectivos que por edad, capacidades o momento vital no pueden acceder.

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 (enlace), que tenga en cuenta descuentos por situaciones específicas. Por eso seguiremos reclamando un modelo de gestión pública, que permita la liberación de recursos públicos para otros fines, especialmente la financiación cruzada y que se pueda 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 las vías que pagan peajes, a fin de proporcionar alternativas competitivas, en tren o en bus, al transporte privado.