

Barcelona, 22 de setembre de 2023

## L'eliminació dels peatges de l'Estat sense alternativa pública és un pas enrere en la mobilitat sostenible



*Davant la decisió del govern espanyol de no aplicar peatges a les infraestructures viàries com estava previst per la UE, la PTP es vol manifestar contrària a un model de mobilitat que prima al vehicle privat, on aquest seria l'únic mode de transport que no pagaria per l'ús de les seves infraestructures, una bonificació pública sense cap justificació.*

*Els vehicles privats deixen de pagar, però la societat perd recursos per al transport públic i la mobilitat al servei de tothom. El ministeri calcula que "els conductors estalviaran 1.400 M€/any", en lloc de parlar d'una pèrdua d'ingressos que ara serà sufragada per tota la ciutadania. Aquests ingressos, a més del manteniment d'autopistes, s'haurien de destinar al transport públic, creant un model públic de peatges, basat en el pagament per ús de les vies.*

*L'enfocament que es fa de la supressió suposa un inacceptable "efecte crida" a l'ús del transport privat amb clares conseqüències sobre les externalitats del vehicle privat, com ara la congestió, la sinistralitat i la contaminació.*

Ahir, en plena Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible, es va conèixer la notícia que l'Estat Espanyol no estarà obligat de moment a implantar un sistema de pagament per l'ús de les autopistes a canvi dels Fons de Recuperació europeus, com la UE havia establert en un inici. A canvi el govern es compromet a impulsar el transport ferroviari de mercaderies a la Llei de Mobilitat Sostenible.

El cost de manteniment de les autopistes a càrrec de l'Estat ha anat creixent els darrers anys perquè, igual que s'ha fet a Catalunya, amb la finalització de les concessions privades

l'Estat ha optat per no implantar cap sistema de peatge públic a les vies que anaven passant a mans de l'administració. Amb aquest sistema durant els darrers anys l'actual govern ha anat retirant més de 1.000 kilòmetres d'autopistes de peatge i a més ha bonificat diferents trams de vies ràpides.

Aquesta política està suposant que la supressió dels peatges privats no s'aprofiti per establir un sistema públic de finançament de la mobilitat més just, socialment i ambientalment. Encara més, l'enfocament d'aquesta nova etapa s'està fent de manera errònia, en traslladar a la ciutadania que ja no caldrà pagar els peatges, sense explicar clarament que serà el conjunt de la societat qui assumirà el cost de manteniment de les infraestructures, la qual cosa suposa treure recursos destinats a les alternatives de mobilitat sostenible com el transport públic.

El Ministeri de Transport calcula que amb les seves decisions “els conductors estalvien 1.400 milions d'euros a l'any” ([Enllaç](#)). Recordem que segons les dades de la DGT només un 58% de la població espanyola té carnet de conduir, que la majoria dels carnets els tenen els homes, el que reflecteix el clar biaix de gènere de la mobilitat en cotxe i que el percentatge de població jove amb carnet porta anys disminuint de forma sostinguda.

El primer Llibre Blanc del Transport de la UE (2001) ja apuntava com una línia fonamental el pagament per ús de les infraestructures viàries i aquest criteri s'ha mantingut i s'ha anat introduint a les diferents estratègies nacionals dels estats membres. Pràcticament, tots els països de la UE, a excepció d'alguns com Espanya, Polònia o Malta, tenen incorporat algun sistema de pagament per ús de les infraestructures viàries, entre 1 € i 3 € cada 100 km, sigui per recorregut o mitjançant una vinyeta, sigui als vehicles pesants o a tots els vehicles.

### **Una bonificació injustificable al transport privat**

Volem recordar que el trànsit ferroviari, aeri i marítim sí que paguen peatge per l'ús de les infraestructures. ADIF estableix cànons per circular per les seves vies, AENA per l'ús dels aeroports (una de les poques taxes que paguen els avions) i ports de l'Estat taxa l'accés a les seves instal·lacions, per tant, el fet que el vehicle privat vulgui estar exempt de qualsevol pagament per ús és una bonificació pública de facto, que no té cap justificació més enllà del populisme polític, ja que el vehicle privat és el més insostenible i el que més externalitats genera en termes de contaminació, congestió, sinistralitat, etc., xifrades pel territori de la UE-28 en més de 350.000 M€ anuals (Font: *Handbook on the external costs of transport*, UE, 2020). L'eliminació dels peatges també suposa un “efecte crida” a l'ús del vehicle privat, i per tant el foment d'aquestes externalitats per part de les institucions.

De fet, en algun cas l'existència d'aquests cànons per la circulació de vies de ferrocarril suposa un impediment important a l'hora d'oferir serveis atractius als usuaris, com és el cas del túnel del Pertús, especialment car i que dificulta la creació de nous trens cap a Europa.

### **La qüestió de les mercaderies no és una contrapartida**

També cal destacar que l'impuls al transport ferroviari de mercaderies no és un nou compromís, perquè ja estava contemplat a la Llei de Mobilitat Sostenible, si bé de manera molt poc concreta, igual que altres aspectes de la llei, com hem denunciat reiteradament diverses entitats del món del treball, l'ecologia i la mobilitat sostenible ([enllaç](#)).

Recordem que Espanya té un percentatge de transport de mercaderies del 4% mentre que la mitjana europea està entorn del 16%. Però encara que es millorés en aquesta qüestió tan necessària, això no aportaria ingressos públics, per tant, en cap cas es pot presentar com una contrapartida als peatges, encara més, és una qüestió que requereix inversió pública.

### **Manca de responsabilitat pública en la gestió de la mobilitat**

Tot plegat acredita una manca de criteri i de responsabilitat pública cap a la política de mobilitat que precisa el país i amb els compromisos de lluita contra el Canvi Climàtic. Des de la PTP considerem que cal focalitzar els recursos públics en aquells modes més sostenibles en lloc de bonificar el transport privat. El transport públic és sempre el mode més accessible per a totes les classes socials, tenint en compte que la compra i manteniment d'un cotxe és una barrera per les classes més desfavorides, o per col·lectius que per edat, capacitats o moment vital no poden accedir-hi.

Des de la PTP ja ens vam posicionar, mitjançant una junta oberta a socis, a favor d'un model de pagament per km de les vies d'alta capacitat ([enllaç](#)), que tingui en compte descomptes per situacions específiques. Per això seguirem reclamant un model de gestió pública, que permeti l'alliberament de recursos públics per a altres finalitats, especialment el finançament creuat i que es pugui dedicar a la millora del transport públic i de la mobilitat sostenible. Creiem que és important, a més a més, que les millores de transport públic es relacionin directament amb les vies que paguen peatges, per tal de proporcionar alternatives competitives, en tren o en bus, al transport privat.