



Informe sobre el nou model de peatges

El primer que volem fer des de la PTP és felicitar al Govern de Catalunya per la celeritat en constituir aquest nou Grup de treball de reordenació dels peatges – com a conseqüència d'una resolució del Parlament de Catalunya- que es basa en nous punts de vista, més concordants amb el que es cou a Europa, i que supera els plantejaments antiquats del grup de peatges de fa uns anys.

Crisi del model tradicional de peatges

El sistema de peatges implantat a Catalunya amb caràcter pioner a la dècada dels seixanta del segle passat va servir per millorar les condicions de mobilitat de Catalunya. Però des de fa uns 10 anys, el vell sistema de peatge financer basat en els principis de retorn de la inversió i en el d'una persona - un cotxe - un pagament, ha deixat de ser un instrument útil a la societat.

Cal anar a un model peatge sostenible en el que es retribueixi sigui l'eficiència del sistema de transport i que es basi en la doctrina de la UE de qui contamina, paga. El pagament s'ha d'aplicar en funció de l'ús que se'n fa del recurs. Aquells vehicles i conductors que siguin més eficients des del punt de vista de l'interès general, són els que han de gaudir de les tarifes més convenients; i els que ho siguin menys, han de pagar les tarifes més altes.

Cal superar el fet continuat d'anar a corregir els efectes (normalment els mals resultats derivats de males polítiques) sense intervenir de forma decidida en les causes que els provoquen.

Caracterització de l'actual sistema de peatges

L'actual sistema de peatge financer és:

- a) independent del nombre d'ocupants del vehicle. No ofereix cap incentiu perquè els cotxes vagin més ocupats. El mateix passa amb els camions.
- b) Ofereix descomptes de fins al 50% als usuaris que més intensament fan servir l'autopista, en comptes d'oferir-los als que menys es mouen en cotxe, els usuaris esporàdics, que són els que no causen problemes.
- c) La tarifa és plana. Amb l'excepció dels peatges de Túnel de Vallvidrera, que aplica un petit descompte en l'hora vall, a la resta de peatges es paga la mateixa quantitat en hora punta o en hora vall. En la C-16, el descompte és en dia feiner sobre el del dia festiu, quan la mobilitat de cap de setmana és la que menys penalització hauria de tenir.
- d) La relació de preus entre la tarifa del cotxe i la del camió, d'1 a 3 en el millor dels casos, és molt injusta per als automòbils, ja que el desgast de la infraestructura és proporcional a la quart potència del pes del vehicle. Seguint aquesta regla física, un camió de 20 tones hauria de pagar 80.000 vegades més que un turisme per cada quilòmetre recorregut, la qual cosa, com és evident, no passa. Pot parlar-se amb propietat, per tant, de què amb l'actual sistema de tarifes els automobilistes estan subvencionant el peatge dels camions. Aquesta és una raó més per la qual el transport de mercaderies per carretera és tant poc eficient.
- e) Les subvencions que el govern ofereix als usuaris regulars de les autopistes van directament al compte de resultats de les concessionàries, suposen un incentiu a la utilització del cotxe, graven extraordinàriament les finances públiques i recauen en un col·lectiu molt petit d'usuaris que concentren subvencions anuals importants, de 300 euros per conductor de mitjana.
- f) L'element positiu de les autopistes de peatge és que en aquestes vies, amb l'excepció dels túnels de Vallvidrera, no hi ha congestió diària en la mobilitat regular, i que, per tant, tenen normalment bons nivells de servei, la qual cosa com és públic i notori no

passa en absolut en les vies metropolitanes que no tenen peatge. El que ha passat amb la retirada del peatge en el sistema d'autopistes B-30/AP-7 en el tram del Vallès hauria de fer reflexionar sobre els resultat de subvencionar la totalitat del peatge.

Què cobreix la recaptació dels impostos sobre els hidrocarburs

Segons càlculs del servei d'estudis del RACC els rendiments de l'impost sobre les benzines i els gasoils a Espanya són de la mateixa quantia en la despesa pública en carretera, però no poden fer front als 50.000 milions d'euros de la carretera (cotxes + camions) que suposen a Espanya les seves externalitats. A Catalunya la xifra d'externalitats és d'uns 5.000 milions d'euros l'any.

Un nou model de peatge sostenible

Principis

- Corregir usos inadequats aplicant mesures de discriminació positiva i negativa, per tal de transferir mobilitat (quantitat de desplaçament) cap a dispositius més eficients, que també són els més col·lectius.
- Imposar als vehicles de forma inversament proporcional a la seva ocupació. A mode d'exemple, els que portin 1 usuari haurien de pagar més del que paguen ara, els que porten dos ocupants haurien de pagar la meitat i els de 3 ocupants o més, no haurien de fer front a cap càrrec
- Els vehicles en hora punta haurien de pagar més que en hora vall, amb un factor incrementatiu si es tracta de zones metropolitanes (sempre atenent a que hi hagi alternatives d'accessibilitat amb transport públic).
- Els vehicles de més consum (per exemple els 4x4) i els de més antiguitat també n'haurien de pagar més
- Tendencialment, els camions haurien de pagar més peatge.
- El fet impositiu s'hauria de concentrar en penalitzar el transport que causa problemes. Això vol dir:
 - a) Els camions, pel seu gran impacte, amb tarifes proporcionals a la distància, al pes, a les emissions (EURO). Les circulacions de buit en entorns congestionats haurien de resultar més penalitzades.
 - b) El transport de just-in-time ha de pagar més que els altres transports perquè fan un servei excessivament privatiu i poc raonable des del punt de vista de l'interès general
 - c) Els cotxes que circulen en els accessos a Barcelona. Per entendre'ns, l'actual peatge de Vilassar a la C-32 s'hauria de situar a Montgat, per fer pagar als que entren a Barcelona, i el trajecte de Montgat fins a Mataró hauria de ser gratuït.
 - d) S'hauria de mantenir el peatge de Vallvidrera i el de Garraf, però amb una certa tendència a l'harmonització en els costos unitaris quan les circumstàncies de mobilitat fossin similars.
 - e) Totes les entrades a Barcelona haurien de tenir un sistema de peatge, també a la C-58 i a les entrades per Sant Feliu i el Prat, per exemple, seguint el model del que es proposa a la C-32 al Maresme.
- En tots els corredors de peatge (C-32, nord i sud, C-58, C-16, B-23 i C-33) hi hauria d'haver un servei ferroviari, Renfe o FGC, amb una freqüència d'un tren cada 5' amb doble o triple composició en hora punta, oferint en cada tren 700 o 1.000 places sense aglomeracions i un bon equipament de P&R en determinades estacions estratègiques per potenciar la intermodalitat.
- El carril VAO hauria de funcionar només en entorns metropolitanos –també per entrar a les ciutats mitjanes–, i aniria destinat als vehicles amb al menys tres ocupants. El carril VAO, com el peatge, forma part del sistema global de regulació de la mobilitat.
- Una part de les recaptacions dels peatges haurien de dedicar-se a finançar el transport públic, el transport eficient.

En síntesi, poc resoldrem si no deixem de pensar en línies i situacions (autopistes, trams d'autopista, enllaços, determinats col·lectius afectats, interessos d'unes o altres administracions municipals i d'altre nivell, etc.) i fem raonaments sobre xarxa, considerant tot el conjunt de

l'estructura autoviària (autopistes i autovies, carreteres, xarxa bàsica intermunicipal i intramunicipal), així com també la ferroviària, la de mobilitat alternativa, etc.

Els instruments

Tota Europa camina més o menys ràpidament cap un sistema universal d'imposició a la utilització dels vehicles a la carretera. La passa més avançada és el document intern que va formular l'any passat el govern britànic

Els peatges per entrar a Londres, Estocolm o Oslo han tingut èxit i han superat amb nota totes les avaluacions econòmiques, ambientals, financers i d'equitat social.

L'actual sistema de peatges, reformat amb les propostes que s'indiquen en aquest document, constituïria un bon instrument per assentar les noves bases del peatge sostenible.

La directiva 2006/38, coneguda com de l'eurovinyeta (en realitat és la nova eurovinyeta perquè reformula l'anterior de 1999) és un molt bon marc per explorar la creació d'un sistema de peatge als camions a tota la xarxa de carretera de Catalunya. En aquesta nova directiva els

- Ingressos dels peatges no poden superar els costos de la infraestructura però hi ha excepcions importants.
- Permet estendre a la totalitat de la xarxa el model suís de peatge als camions de més de 3,5 t que amb tant d'èxit s'ha implantat en el país alpí.
- A més, l'article 9 permet els Estats Membres recaptar taxes "addicionals" dissenyades de forma específica per combatre la congestió, per exemple en àrees urbanes.
- Obliga els Estats membres a variar la tarifa sobre la base del nivell d'emissions "Euro", o del tipus d'emissions de PM-10 y NOx a partir de 2010. El factor de variació es de 2 per a cadascun d'aquests dos factors i pot acumular-se. Per exemple, la tarifa per a un camió Euro-0 de 40 tones a la hora punta del dimarts pot ser 4 vegades (2 x 2) superior a la tarifa d'un camió Euro-4 de 40 tones que circuli en diumenge.
- A partir de 2010 els Estats membres hauran d'establir aquests peatges d'acord amb la Directiva sobre la base de les emissions, però hi ha algunes excepcions.
- En "àrees de muntanya" es permet recaptar augments específics per sobre de la tarifa base amb la condició que els ingressos aconseguits s'utilitzin per a un projecte prioritari de TEN-T en el mateix corredor. Això representa una idea de clara aplicació en el creuament dels Pirineus que podria permetre, per exemple, recuperar el control públic sobre el nou túnel ferroviari sota els Pirineus.

Recordatori sobre recomanacions de l'IPCC

Els de l'IPCC estan d'enhonorabona. La seva trajectòria ha estat reconeguda amb la concessió del premi Nobel de la Pau. Per això, és bo recordar ara que en el seu informe de 5 de maig de 2007, entre altres propostes, l'IPCC va recomanar "Impostos en la compra i matriculació del vehicle, sobre el combustible, i l'establiment d'un pagament en la circulació i l'aparcament de vehicles"

Barcelona, octubre de 2007