

Veus expertes contra els peatges

El greuge està clar: prop del 70% de les vies ràpides de Catalunya són de peatge. Els arguments contra aquesta injustícia van més enllà de l'emprenyament apassionat del moment. Hi ha raons de pes que demostren la falta de sentit del sistema actual. Algunes opinions apunten que els peatges frenen el creixement econòmic i que també provoquen més accidents. Però hi ha més raons...

Els moviments antipeatges han traslladat la lluita de la carretera al despatx. A les protestes socials que els darrers dos anys s'han aixecat als Països Catalans en contra dels peatges s'ha sumat ara un corrent intel·lectual i polític que vol demostrar el greuge econòmic, però també social, que suposa per als ciutadans pagar per utilitzar una via ràpida.

Un grup de treball sobre peatges al Parlament de Catalunya, estudis d'experts i de professors d'Universitat, i la feina de consorcis institucionals com la Declaració de Gelida o Xarxa Viària reclamen equanimitat entre les diferents comunitats de l'estat espanyol. Però més enllà de l'evident discriminació qüestionen obertament el sistema del peatge com a fórmula per finançar infraestructures viàries i plantegen solucions noves.

A l'estat espanyol es barregen dos models. El de les autopistes de peatge, situades al nord, a la vall de l'Ebre i a la costa mediterrània, i les autovies, que tot i ser una infraestructura gairebé com la d'una autopista, és gratuïta, i s'estenen a la resta del territori espanyol. Aquest sistema es va iniciar amb l'anomenat desenvolupament dels anys seixanta. Un informe del Banc Mundial recomanava la construcció d'una autopista a la costa de llevant fins a la frontera francesa. El Programa d'autopistes, però, no es va completar, i dels més de 3.000 quilòmetres només es van executar els trams més rendibles. Cap als anys vuitanta, en arribar el PSOE al govern, s'inicià el desdoblament de les carreteres nacionals en autovies, amb una inversió

bilionària gràcies als fons de la Unió Europea (UE).

Els arguments per disminuir el greuge que suposa a Catalunya tenir el 67% de les vies ràpides de peatge i només el 33% de gratuïtes, mentre que a la resta de l'estat la proporció és del 20% de peatge i del 80% de lliures, són diversos. Els que més pes tenen avui, segons els entesos, són la pèrdua de competitivitat econòmica i l'augment dels accidents com a conseqüència de la utilització de vies secundàries per no pagar peatge.

Raons econòmiques de pes. Una de les teories que s'estén amb força és la que relaciona el nombre de peatges amb la mobilitat i el Producte Interior Brut (PIB). El professor i president de l'Institut d'Estudis Territorials de Catalunya, Albert Serratos, afirma que "si avui es traiguessin tots els peatges, augmentaria el PIB, amb la qual cosa l'estat, el consumidor i les concessionàries hi sortirien guanyant".

És a dir, que segons aquesta teoria, si el comerciant o industrial de Vilanova i la Geltrú, per posar un exemple, tingués l'autopista del Garraf gratuïta, ampliaria la seva zona d'influència comercial i també aniria a vendre el seu producte a Castelldefels o a Barcelona. Si aquest cas es multiplica arreu de les zones dels Països Catalans amb més peatges, l'augment percentual seria considerable, afirmen els entesos. Per a Serratos, l'estat hi guanyaria perquè recaptaria més impostos, i els empresaris o consumidors també, perquè no haurien de pagar el peatge. Però encara més, perquè, a parer d'aquest expert, si



Els peatges estan perfectament incorporats en el paisatge viari de Catalunya, cosa que no passa en d'altres illes de l'estat. La proporció és contundent: prop del 70% de les vies ràpides són de pagament.

es fes un bon acord, com ara el peatge a l'ombra, les concessionàries també hi podrien guanyar, ja que se'ls pagaria en funció del nombre de vehicles que passen per la via ràpida.

A Alemanya, on els autopistes són gratuïtes, la intensitat mitjana de vehicles que utilitzen l'autopista és el doble que a França o Itàlia, i fins a tres vegades més alta que a l'estat espanyol.

El professor d'Economia de la Universitat de Barcelona i diputat al Parlament de Catalunya pel PSC-Ciutadans pel Canvi, Germà Bel, tampoc no troba explicació als peatges i assegura que "el peatge típic espanyol, financer, redueix l'eficiència econòmica i el benestar del consumidor". Segons Bel, posar peatges per finançar infraestructures és un sistema deficient.

En un sentit similar s'expressa el gerent del consorci Xarxa Viària i portaveu de la Declaració de Gelida, Jordi Carrillo, que avala l'argument i hi afegeix que en conjunt una carretera és una infraestructura molt rendible per un estat. Segons Carrillo, "si tenim en compte els impostos que l'estat cobra pels carburants, l'IVA dels vehicles i els impostos de matriculació, veiem que el tre-

sor públic guanya molts diners amb els automobilistes, i, a més, encara els fa pagar peatges".

D'altra banda, el president de la patronal Asociación de Sociedades Espanolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA), José Luís Feito, nega que el peatge freni el creixement econòmic i afirma que "les zones més riques de l'estat són precisament les que tenen més vies ràpides de pagament". Feito, que posa en dubte que hi hagi una relació directa entre vies ràpides gratuïtes i augment de la mobilitat, explica que "tot el que sigui eliminar peatges comporta un augment d'impostos". Un dels lemes d'ASETA és: "Les carreteres no són gratuïtes: o es paguen amb els diners dels usuaris (peatge), o amb els dels contribuents (impostos)."

Com més peatges, més accidents. Un dels altres arguments que donen els que s'oposen a les autopistes de peatge és l'augment del nombre d'accidents. Tot i que no hi ha cap estudi que pugui demostrar directament que en una zona amb més peatges hi ha més accidents, sí que molts entesos es posen d'acord en afirmar que totes les

investigacions fetes en aquest sentit semblen indicar-ho.

A Catalunya, la comunitat amb més peatges de tot l'estat, els anys 1997 i 1998 el nombre de morts per cada mil quilòmetres va ser sempre superior a les vies de la resta de l'estat espanyol. En concret, l'any 1997 el nombre total de víctimes va ser de 100 cada mil quilòmetres, mentre que, a la resta de l'estat, foren 75 les persones que van perdre la vida cada mil quilòmetres de carretera. L'any 1998, a Catalunya la xifra fou de 116 morts cada mil quilòmetres, mentre que a la resta de l'estat espanyol fou de 73 persones mortes cada mil quilòmetres.

Una altra dada que dona indicis que demostren la relació entre peatges i accidentalitat és el nombre de morts a Europa l'any 1999. Aquestes dades revelen que en els països on no hi ha au-

topistes de pagament la taxa de morts és molt menor. En canvi, en els països on els ciutadans han de suportar més peatges, Grècia, Portugal i Espanya, les dades són esfereïdores.

Així, mentre per cada cent mil habitants, a Gran Bretanya, els morts a la carretera són unes 7 persones, a l'estat espanyol aquesta xifra s'eleva fins a més de 16 i, a Portugal, fins a 32. Els set països europeus que tenen autopistes gratuïtes són els que tenen menys sinistralitat, mentre que els vuit que tenen autopistes de pagament són els que tenen la xifra més elevada de morts a la carretera.

Una dada més que avala la tesi que els peatges poden ser motiu de més accidents és la que s'inclou al llibre Inversió pública i dèficit, que va editar la Societat d'Estudis Econòmics de la patronal Foment del Treball, en el qual s'afirma que "la menor dotació viària [de Catalunya] ha de suportar un trànsit particularment intens [...]. La tendència que es generin situacions de congestió i sinistralitat és molt més gran, com reflecteix que a Catalunya es registren el 26% dels accidents de circulació [de l'estat espanyol]".

“La gent, per no pagar peatge, passa per carreteres ‘infectes’ on hi ha la majoria d’accidents”, afirma sense embuts el portaveu de la Declaració de Gelida, Jordi Carrillo.

El professor Germà Bel, que matisa que de moment només s’han arribat a relacions causals i que, per tant, falta un estudi empíric que pugui arribar a conclusions més sòlides, assegura que “es demostra que el peatge exclou per preu i trasllada sinistralitat a les vies alternatives en desplaçar cap aquestes els vehicles més pesats i de llarga distància i cansament”. El teòric Albert Serratosa explica: “Els països que tenen més autopistes de peatge tenen més sinistralitat i això és demostrable amb xifres.”

José Luís Feito, president de la patronal de les empreses de peatge, nega que hi hagi qualsevol relació i assegura que “és absurd perquè les autopistes absorbeixen trànsit, per tant, descongestionen les vies convencionals; les condicions de manteniment són millors a les autopistes de peatge i això garanteix més seguretat”.

Solucions polítiques. Un dels problemes que han posat sobre la taula des de la plataforma Declaració de Gelida és que, a Catalunya, dels quinze trams de peatge només dos tenen alternativa ràpida gratuïta. És a dir, per exemple, un veí de Girona o Lleida que vol anar a Barcelona només té l’alternativa gratuïta de la carretera N-II, l’única que és radial de l’estat i que encara s’ha de desdoblarse per anar fins a la capital catalana.

Un dels trams més cars d’Europa és l’eix del Llobregat. Si hom vol anar des de Puigcerdà fins a Barcelona passant pel túnel del Cadí, l’autopista de Manresa i els túnels de Vallvidrera, és a dir l’única via ràpida, la factura amb un cotxe particular li pot costar 2.825 pessetes en peatges. És a dir, gairebé vint pessetes el quilòmetre, sense comptar el carburant i el desgast del vehicle. El mateix passa al País Valencià, on només l’alternativa de la carretera nacional N-340 evita el peatge de la via ràpida A-7.

Els diferents experts continuen plantejant solucions diverses per afrontar amb garanties la problemàtica dels peatges. D’entrada, la creació de la Comissió de

Treball dels Peatges del Parlament de Catalunya treballa en aquest sentit, però també les aportacions d’experts i plataformes institucionals pressionen perquè es trobi una solució al greuge dels peatges a Catalunya i al País Valencià.

De moment el Parlament català ha aprovat per unanimitat la creació d’un Fons Estatal per al Rescat i Subvenció dels Peatges. Aquest acord va rebre fa uns dies un revés important al congrés dels diputats. El PP va votar el contrari del que fa poc més d’un any havia votat al Parlament de Catalunya. Els populars van rebutjar la proposta de la cambra catalana de crear un fons per al rescat i re-

dao, és del parer que “cal rescatar els peatges com sigui; de fet, una solució seria l’emissió de deute públic, ja que fins i tot endeutant-se seria més barat que el sistema actual”. Ridao es queixa del cas omís de la Generalitat i acusa el Govern d’haver trencat el pacte perquè volia imposar novament un nou peatge en els projectes dels autopistes de la Costa Brava-sud i el túnel d’Horta a Barcelona.

El diputat del PSC-Ciutadans pel Canvi Germà Bel és de l’opinió que s’ha de tendir cap a la homogeneïtzació de la xarxa: “Hem d’anar treient els peatges de manera gradual i alhora donar alternatives ràpides lliures de peatge que compensin les de pagament”.

El portaveu de la Declaració de Gelida, Jordi Carrillo, explica que el rescat dels peatges a Catalunya suposa entre mig bilió i un de pessetes. De fet, aquesta plataforma ha dividit en quinze trams els peatges catalans i ha fet una proposta d’eliminació que ha estat presentada a la Comissió de Treball dels Peatges del Parlament de Catalunya perquè s’estudii. Segons Carrillo, “nosaltres no entrem a valorar si s’han de posar més peatges a la resta de l’estat, sinó que d’entrada el que demanem és que a Catalunya hi hagi el mateix percentatge de vies lliures alternatives que a la resta d’Espanya”.

Per altra part, al País Valencià, des de fa més de dos anys es reclama des de tots els partits d’esquerres i nacionalistes la supressió de l’autopista A-7. Les reivindicacions van en dues direccions, d’una banda, l’excés de trànsit rodat al centre de les poblacions, i de l’altra, el llast que suposa per als sectors productius el fet de no tenir cap via ràpida alternativa.

Els partits polítics, tret del Partit Popular (PP), demanen el rescat d’aquesta infraestructura. Cal recordar que l’any 1997 el Govern espanyol va prorrogar fins al 2019 la concessió de les autopistes d’AUMAR (Tarragona-València, València-Alacant i Cadis-Sevilla, amb 467,6 quilòmetres d’exploració), a canvi de la rebaixa del preu del 30% als vehicles lleugers i un 40% als pesants.

DECÀLEG DE PEATGES

Peatge a l'ombra: el paga l'administració a l'empresa constructora de la infraestructura o bé a la concessionària d'aquesta. Es paga depenent del trànsit. L'usuari no paga per utilitzar la via.

Peatge tou: peatge que posa vies de pagament en alguns trams d'autovia que tenen un alt cost de conservació o gran intensitat. L'ha proposat recentment la patronal dels autopistes, ASETA.

Peatge dinàmic: es paga depenent de la congestió de l'autopista que hi ha més propera i dels passatgers que porta cada vehicle. Com més passatgers per vehicle, menys diners de peatge. S'aplica a la ciutat de Los Angeles.

E. PUJADES

baixa dels peatges. El diputat del Partit Popular Andrés Ayala va justificar l’actitud del seu partit i va carregar contra Catalunya. Ayala va afirmar que “els catalans a Espanya són privilegiats ja que hi ha territoris que no tenen ni autopistes ni autovies”.

D’altra banda, el secretari general del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i delegat de la Generalitat d’autopistes, Josep Antoni Grau, afirma que la millor solució “no és un rescat generalitzat sinó selectiu a partir d’una homogeneïtzació dels peatges”. Grau confia de crear una política catalana de peatges, que pretengui que el diners que hi hagi al Fons permetin fer un rescat selectiu de determinats peatges a Catalunya.

El diputat i portaveu d’Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Joan Ri-