

Cal treure els peatges! I com més aviat millor!

written by Lluís Mas | 9 de maig de 2016

Doncs treure'ls! I com més aviat millor! Un estat propi ens obre l'oportunitat d'establir un nou marc de referència per a la política catalana sense les dificultats, conflictes competencials i els obstacles reiterats de tenir l'estat en contra, ni haver de demanar permís per desempallegar-nos del sucursalisme i manca d'inversió pública amb relació al nostre pes demogràfic i econòmic.

També ens permetrà abandonar el model obsolet que ens imposa l'Estat espanyol contrari a implantar un sistema de finançament viari únic i homogeni, amb una taxa tipus Eurovinyeta, al que tendeix l'Europa més avançada i que només un context de plena autogestió i responsabilitat fiscal farà possible.

Treure'ls! Les barreres de peatges representen un greu problema per a la millora de l'eficiència funcional conjunta de la xarxa viària i de la mobilitat. La convivència de carreteres de pagament amb altres de gratuïtes no permet una bona gestió ni un bon ús de la xarxa viària i comporta una llarga llista de problemàtiques, algunes d'elles molt greus:

1. **Alt cost en vides humanes**, major accidentalitat a les "carreteres de la mort" amb vies alternatives més segures, evitades per ser de pagament, que poden tenir un major ús i permetria traslladar-hi el trànsit de camions, aconseguint reduir enormement l'accidentalitat.
2. **Duplictat de vies** amb un ús irracional del territori i destrucció del paisatge. Molts cops infrautilitzades perquè són de pagament.
3. **Congestió, contaminació i soroll** en les vies interurbanes gratuïtes, amb afectació a la salut

pública, pèrdues de temps en desplaçaments i de qualitat de vida en les poblacions afectades.

4. **Greuges territorials**, perquè és un sistema injust que castiga determinats territoris i indigna a la ciutadania. Tenim vies de pagament molt rendibles i ultra-amortitzades, – amb peatges recaptatoris que s'allarguen eternament per finançar altres infraestructures i reduir preus a tota la xarxa. Versus territoris amb vies gratuïtes amb peatges a l'ombra, que paguem amb els impostos de tots independentment de si en fem ús.
5. **Alts costos de gestió i manteniment** en equipaments i personal. Alts costos de temps de viatge que suposen les aturades i l'alt consum d'espai de les seves instal·lacions físiques per tot el territori en passos, entrades, sortides i accessos.
6. **Converteix el trànsit en un negoci abusiu i usurer** de la banca, les concessionàries, els lobbys de la construcció, la indústria de l'automòbil i les petroleres. *Lobbys* poderosos amb fortes influències en els partits polítics, l'administració, les fiscalies, el món acadèmic i els mitjans de comunicació, que han sabut manegar per legitimar-se i obtenir un lucre indecent, concessions in-eternum, amb grans beneficis, pocs impostos i comptes als paradisos fiscals, com és públic, indecent però legal.
7. **Ens aboca a mantenir un model insostenible de mobilitat basat en el vehicle privat**, molt més lucratiu pels *lobbys*, en detriment d'infraestructures i de polítiques de mobilitat més sostenibles, com el transport públic o les mercaderies per ferrocarril, fonamentals pel desenvolupament econòmic.

Com a societat civil implicada en la mobilitat, no tenim cap dubte que hem d'anar cap a un model de pagament per ús, que serveixi per compensar els costos de construcció i conservació, així com els costos ambientals i com a eina per

la gestió de la mobilitat, que afavoreixi el transvassament modal entre el vehicle privat i el transport públic o l'ús compartit del vehicle, amb infraestructures de qualitat ben integrades al territori.

Per això, no calen peatges físics amb tots els costos explicats que comporten, no estic dient d'eliminar el pagament per ús, si no de generalitzar-lo, amb criteris més justos, socials i eficients en la seva aplicació, com un instrument per a la millora de l'eficiència del sistema econòmic, la mobilitat i la rendibilitat social.

El nou sistema haurà d'anar acompanyat de la implantació de noves tecnologies de cobrament per ús, que no interfereixin la circulació dels vehicles i en facin un instrument de la regulació del trànsit, evitant els fenòmens de congestió. Sense oblidar que tenim taxes, com l'impost de circulació i les taxes sobre hidrocarburs, que caldria valorar conjuntament per millorar aquesta funció i criteris, vigilant de no caure en la doble imposició.

La tecnologia actual, de ben segur, permet una gestió magnífica d'aquestes polítiques i de la mobilitat, sense necessitat de barreres, junt amb l'Eurovinyeta europea per sufragar els costos del trànsit no resident en territori català.

El primer que hem de fer és encarregar una auditoria INDEPENDENT per saber quina és la situació legal, contractual i econòmica de les concessions.

Definir mesures contra la corrupció i les portes giratòries. Informació, transparència i participació de la societat civil en el planejament i les solucions, són les bases per sortir d'aquest mal govern clientelista i nepotista, governat per CaixaBank i planificat per Abertis, que ha fet del finançament, construcció, manteniment i servei de les infraestructures un monopoli. Del que també en controlen tot

els sistemes de recompte de fluxos de trànsit i recaptació, en metàl·lic, via targetes i teletacs, de difícil i gens transparent control públic. Monopoli al qual estem sotmesos, amb pràcticament totes les concessions del país en mans d'Abertis. Oligarquia catalana i espanyola estretament lligades en l'intercanvi de favors amb molts membres comuns en els consells de les empreses del IBEX35, per parasitar els serveis bàsics i recursos públics per al seu lucre. Cal posar límits als beneficis i no assumir-ne les seves pèrdues.

Mesures per acabar amb la mala governança que ens ha portat a tenir una xarxa de vies ràpides amb més km. per habitant d'Europa i zero km de ferrocarril en les últimes dècades. Amb prop de 1.000 milions d'euros de pagaments diferits el 2016, el 50% del pressupost de la Conselleria de Territori i Sostenibilitat i amb compromisos futurs, fins el 2060. No podem hipotecar així les generacions futures, s'ha fet un mal negoci per l'interès públic, el concessionari s'ha convertit en una multinacional multi-milionària i el propietari de la concessió en un govern empobrit i endeutat. Segrestats per les elits extractives del mal capitalisme, com el mateix Conseller Santi Vila reconeixia en el Parlament, mentre en els despatxos signava més convenis/ampliació hipoteca, com el de l'allargament de l'autopista del Maresme fins a Lloret i que encara avui, amb el resultat d'una consulta popular en contra, el nou Conseller Josep Rull qualifica com una actuació estratègica pel Govern Català. La Conselleria de Territori i Sostenibilitat hauria de deixar de ser la mamella més preuada del finançament dels partits, com demostra la llarga llista de casos de corrupció.

La col·laboració públic-privada haurà de ser revisada, renegociada i compensada amb el fons comú de la nova taxa. Posant de nou els contractes a concurs obert a la lliure competència, separant-ne finançament de manteniment i serveis acabant amb el monopoli. Per això cal canviar els sistema de presa de decisions, amb la participació de la societat civil i

els experts, per programar un pla d'actuació que elimini els peatges físics i que permeti recuperar les regnes de la mobilitat, des de l'estat, vista com un dret bàsic, en favor de l'interès públic i la sostenibilitat.

Establir un acord entre la majoria de forces polítiques sobre quins són els elements bàsics d'un model de país en l'àmbit de les infraestructures sense que la confrontació natural i necessària entre partits alteri aquest model.

Aquestes són propostes recollides de l'experiència i reflexions en la lluita des dels moviments socials propositius, que lògicament caldrà consensuar entre tots els actors, incloses les organitzacions de la societat civil, adquirint un nou estatus que les faci imprescindibles per construir, entre tots un nou estat de bona governança amb procediments i mecanismes per fer-ne un projecte col·lectiu de futur pel bé comú.

[Aquest article forma part del Versus Què cal fer amb els peatges en una Catalunya independent? Cliqueu per llegir el versus de Mateu Turró.](#)