

# La República Catalana tindrà peatges a la xarxa viària bàsica

written by Mateu Turró | 9 de maig de 2016

La República Catalana tindrà peatges a la xarxa viària bàsica. Això vol dir que caldrà pagar per utilitzar autopistes, autovies i vies ràpides. **No hi ha alternativa si volem tenir un sistema de transport eficient i sostenible.** Ara bé, globalment els usuaris del sistema viari acabaran pagant menys que ara i podran gaudir d'unes infraestructures de millor qualitat.

Abordar la qüestió del peatge des de l'òptica "espanyola", que ha justificat els moviments socials contraris a pagar per l'ús de les carreteres, ens portaria a un atzucac econòmic i financer. **L'argument del greuge comparatiu (amb moltes regions d'Espanya) com a justificació per eliminar els peatges, certament potent, no té validesa en el context d'independència.** A Catalunya caldrà aplicar els mateixos criteris a tot arreu i a tothom. En aquest sentit s'ha de remarcar que **Catalunya esdevindrà un Estat "de trànsit"** per a una bona part dels moviments per carretera entre la península ibèrica i la resta d'Europa. No sembla lògic que aquells que no paguen impostos a l'Estat català n'esperin un servei gratuït, sobretot quan els nostres ciutadans i els nostres transportistes hauran de pagar per utilitzar les autopistes de peatge espanyoles i franceses i les xarxes de molts altres països, com Alemanya o Suïssa. De fet el pagament per ús de les infraestructures de transport anirà esdevenint la norma a tot Europa, a mesura que es vagi aplicant la directiva anomenada "eurovinyeta".

Més difícil de rebatre és l'argument de que ja es paguen les carreteres amb l'impost especial sobre el combustible i les

taxes sobre el vehicle. Alguns càlculs fets a Catalunya per al 2014 indiquen que els usuaris paguen uns 2600 milions d'euros (sense IVA, 728 dels quals són de peatges que van a les concessionàries. La Generalitat ara només recapta uns 800 milions), que provenen d'una part de l'impost sobre hidrocarburs i de la totalitat de l'impost de matriculació (uns 60 milions/any). En front d'aquests pagaments, les diverses administracions i les concessionàries dediquen a inversions, peatges a l'ombra, conservació i explotació menys de 1500 milions. Aquesta quantitat és una mitjana dels darrers 30 anys (el 2014 van uns 1350 milions). Cal tenir en compte, però, que el transport per carretera genera a la societat unes externalitats importants, sobre tot per la contaminació i els accidents (la part no assumida per les assegurances), que s'han estimat en uns 700 milions a l'any i que haurien de ser cobertes pels qui les produeixen.

Aquestes xifres s'han de distribuir correctament, sobretot entre trànsit urbà i interurbà i entre transport de mercaderies i de viatgers, però globalment **ens assenyalen que es pot aconseguir un equilibri financer per al transport per carretera fins i tot cobrint les externalitats**. Ara bé, si es pretenen realitzar les inversions pendents a la xarxa catalana, caldrà dedicar-hi, molts més recursos que en aquests (darrers?) anys de penúria. A més, la llei de finançament del transport públic preveu que una part de la recaptació vagi a subvencionar el transport col·lectiu. **Sense l'aportació dels peatges no pot aconseguir-se l'equilibri financer del sistema.**

A l'hora de fer els números per al futur Estat català, cal preveure que la recaptació per l'impost especial sobre hidrocarburs anirà a la baixa. Per una banda, com a país "de trànsit" ens convé tenir preus competitius amb els d'Espanya i França i, per l'altra, la reducció del consum per vehicle i l'electrificació poden portar a una reducció continuada del consum i, per tant, dels ingressos de l'Estat. Els impostos sobre el carburant cada cop estaran menys vinculats a la

utilització de les carreteres. Aquesta tendència i la necessitat d'obeir els principis de política europea "qui utilitza, paga" i "qui contamina, paga" també ens porta a mantenir el peatge. Ara bé, no sembla necessari augmentar els ingressos totals actuals per aquest concepte. **El que cal és que les tarifes responguin a criteris econòmics.**

La provisió de les carreteres que necessitarà Catalunya pot, en definitiva, assolir una certa neutralitat en els pressupostos públics, a partir d'impostos i peatges, o ser subvencionada, en part, pels contribuents amb l'argument que l'Estat ha d'assegurar l'accessibilitat viària al territori. En aquest darrer cas és obvi que l'aportació a la xarxa viària seria en detriment d'altres despeses en sectors més crítics per a l'estat del benestar o suposaria un augment de la fiscalitat general. Sembla difícil d'imaginar, en l'entorn polític dominant, que es vulgui transformar la situació actual afavorint els automobilistes i els transportistes per carretera.

**Cal esperar, doncs, que a Catalunya hi continuï havent peatges però amb un model molt diferent de l'actual.** El "sistema" català retindria tota la recaptació (uns 1000 milions més que ara) i l'automobilista mitjà acabaria pagant, en conjunt, força menys que ara per un millor servei. En el model futur s'hauria de pagar en funció de la qualitat de la infraestructura utilitzada. Les autopistes de peatge actuals tindrien tarifes per kilòmetre molt inferiors a les d'ara, però més altes que a les autovies i aquestes que a les carreteres exprés. Difícilment es pot pensar en aplicar peatge a la xarxa secundària i local, que es pot considerar com un servei públic d'accessibilitat al territori, potser amb l'excepció de les vies que es puguin utilitzar per eludir el pagament. Aquest sistema tarifari elemental es podria modificar, en determinats períodes i vies, per tal de gestionar la congestió i fomentar una utilització més adient de la xarxa viària.

El problema del model de peatge presentat rau principalment en la seva aplicació pràctica. **Amb la tecnologia actual és ja possible establir una operativa d'identificació de vehicles**, de control de la seva utilització de les vies i de pagament segons els principis que s'han comentat. Ara bé, això no es pot fer en un temps curt, amb costos raonables i preservant la privacitat, de manera que caldrà segurament anar-s'hi acostant poc a poc. Per això és possible que s'hagi de començar aplicant algun model semblant al que fan servir els suïssos i els austríacs. Aquests països "de trànsit" exigeixen el pagament d'una "vinyeta", que s'enganya al parabrises, per poder fer servir la seva xarxa bàsica durant períodes determinats. No és un sistema gaire recomanable perquè incentiva la mobilitat, ja que es paga el mateix independentment de l'ús.

Resta decidir què cal fer amb les concessions actuals, algunes a punt de concloure, i si el sistema futur ha d'estar en mans privades o públiques. És una qüestió més que res política, però que, a última hora, cal analitzar des del punt de vista de l'eficiència econòmica. En aquest sentit cal tenir cura de les especificitats financeres de les infraestructures. En particular cal comprendre que les inversions, molt elevades, per a la construcció d'autopistes s'han de recuperar al llarg de molts anys i que, com bé sabem els qui vam patir inflacions molt altes en temps passats, no es poden sumar ingressos de tots els anys de la vida d'una concessió i comparar-los amb la inversió inicial sense descomptar-los al seu valor en un any concret. Al final de les concessions els beneficis anuals poden semblar escandalosos si no es té en compte això.

En definitiva, estem davant decisions importants en la gestió pública que caldrà abordar amb criteris tècnics i econòmics sense deixar-se portar per visions elementals, com "peatges no", esbiaixades per una política espanyola d'infraestructures de transport ben nefasta. Si som capaços de gestionar bé el finançament del sistema, Catalunya tindrà finalment les

infraestructures de transport que li convenen i es mereix.

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