

Introducció

Quan en una proposta com la que vull explicar avui aquí, fem el terme “utilització”, és clar que fem un eufemisme, perquè, en realitat, volem dir pagament per ús. Fins no fa gaire, però, el terme “pagament per ús” era un terme políticament incorrecte. Progressivament, aquesta idea l’hem anada matisant i avui ja es pot debatre sobre aquest concepte. La meua aportació amb relació a aquesta qüestió partirà de la base que, malgrat que jo parlo com a executiu d’una empresa d’infraestructures, que té en les autopistes el negoci principal, el meu discurs seria el mateix si el meu àmbit fos l’acadèmic; és a dir, en cap cas, la meua intervenció està orientada a satisfer cap interès particular.

Per començar, penso que el primer problema a què ens enfrontem respecte al pagament per ús de xarxa viària és el de la manca d’homogeneïtat. No ens rebel·lem a l’hora de pagar el telèfon o qualsevol servei públic, perquè tenim la impressió que tots ho paguem. En canvi, ens costa acceptar el peatge allà on hi és, perquè sabem que el peatge es paga a determinades autopistes i, a d’altres, no. El greuge comparatiu és l’essència del debat sobre el pagament per ús. Després, podem pensar si, des dels pressupostos públics, ha de sorgir el finançament per a determinats assumptes, però el principal problema, que ja vam determinar l’any 99, és aquest al qual m’he referit. Tenim un problema, doncs, principalment d’harmonia i, en segon lloc, de diners. I les fórmules que els resolguin han d’anar dirigides cap a un esforç d’harmonització. Per assolir-la, cal començar per dissenyar un model harmònic i un procés de transició des d’aquesta situació no harmònica a Espanya, i sí a França i a Itàlia —on no hi ha problemes fonamentals, perquè, tot i que paguen per ús, no tenen problemes d’inharmonització del seu propi sistema— cap a la resolució del problema. Una transició que no serà ràpida, atès que, com a mínim, caldran més de dues legislatures per dur-la a terme. D’entrada, doncs, cal acceptar el problema inicial d’harmonia, cal també reconèixer que hi ha un segon problema de manca de recursos econòmics i, finalment, saber que el temps és un requisit indispensable per resoldre aquesta qüestió. Aquestes són les tres claus per trobar solucions de futur als problemes que tots coincidirem, em sembla, a diagnosticar de manera similar.

Dit això a tall introductori, voldria exposar tot seguit una mena d’índex dels punts als quals em referiré avui. En primer lloc, parlaré dels conceptes clau en relació a l’elaboració del disseny harmònic que proposo. El primer concepte al qual cal referir-se és el de l’avenç tecnològic, gràcies al qual podem trobar solucions que ens permetin evolucionar en el sentit que apuntava. En segon lloc, analitzaré l’impacte i les novetats del sistema en l’àmbit nacional i en l’internacional. Posteriorment, duré a terme una simulació del que podria representar una tarifació de la xarxa per als vehicles pesants a Espanya, és a dir, la transcendència que aquesta mesura tindria si s’apliqués de la mateixa manera que es fa a Alemanya o a Àustria. La meua simulació està feta sobre la base d’un treball de l’Escola de Camins presentat al concurs de la Càtedra **abertis** que feia aquesta simulació i que, malgrat que no pretenia ser d’un rigor absolut pel que fa a les xifres, sí que donava les dades aproximades d’allò que implicaria una mesura com aquesta. Per acabar, provaré d’arribar a unes conclusions que englobin diferents punts de vista i sobre les quals estiguem tots d’acord.

Conceptes per al disseny d’un model harmònic

Una xarxa única

Quant als conceptes clau, el primer que cal dir és que la xarxa viària ha de ser dissenyada com una xarxa única. Conceptualment, no hi ha una xarxa pública i una xarxa concessionada ni una xarxa petita i una xarxa gran ni una de pagament i una de gratuïta. La xarxa, al servei de la mobilitat dels béns i de les persones, ha de ser concebuda com una xarxa única; única amb diferents elements complementaris: xarxa per a grans desplaçaments i xarxa de capil·laritat per arribar a les poblacions i als nuclis on es desenvolupa l’activitat econòmica. Per tant, hem de concebre el disseny de la xarxa com a xarxa única, al marge de com es va finançar la seva construcció i de qui la gestiona. És a dir, si volem resoldre el problema, no podem estar condicionats perquè hi ha unes concessions administratives que han de cobrar o perquè hi ha unes carreteres gratuïtes que es van fer amb pressupostos públics i, per tant, no les podem tarifar. No podem partir d’aquest punt i si no superem aquesta mentalitat, aleshores estem abocats a repetir els errors. Hem de partir, per contra, de la idea que la xarxa és única i que l’hem de dissenyar en funció de les necessitats presents i futures de la població.

Mobilitat a les àrees metropolitanes.

Dins de la xarxa, també cal distingir entre els grans corredors interurbans —les connexions entre els grans nuclis generadors de mobilitat— i les àrees metropolitanes. Els primers, en el mateix àmbit de tipus de contribuent, han de tenir un tractament homogeni; és a dir, la població ha de percebre que paga el mateix per un mateix servei. En canvi, les àrees metropolitanes han de tenir un tractament específic. Parlem d’una mobilitat de molta agilitat, obligada, la majoria de vegades, i que compta amb diferents solucions: diferents nivells de desenvolupament de transport públic —transport públic àgil en metro o no—, diferents sistemes de capil·laritat per accedir als moviments de béns i mercaderies que a vegades l’orografia determina, també els assentaments de la població determinen les seves necessitats i els seus colls d’ampolla... Cada àrea metropolitana requereix un disseny específic. No es pot elaborar una teoria general que ens digui si un túnel ha de ser de pagament o si un accés radial que connecti molts

treballadors ha de ser gratuït necessàriament per a tothom. Algunes solucions són vàlides per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i no per a les altres. Per tant, quan parlarem d'harmonització, ens referirem exclusivament als llargs recorreguts o als grans corredors interurbans estratègics.

Corredors interurbans i segregació de trànsits: altes prestacions i capilaritat

Un cop aclarit aquest primer concepte ens trobem amb la dificultat de decidir sobre la qüestió del pagament. Amb relació a aquest tema, cada cop es tenen més en compte els horaris, el tipus de vehicle, etc. És a dir, l'anàlisi cada cop és més complicada. Nosaltres partim d'una idea bàsica: quan un corredor estratègic o interconnector —no una carretera— tingui una IMD —intensitat mitjana diària— superior als 20.000 vehicles, és quan convé pensar a segregar, en vies diferents de les del curt recorregut, el trànsit de llarg recorregut. Si no s'arriba a aquest volum, ens podem esperar a realitzar aquesta segregació. La tesi general, segons la qual tota carretera de gran capacitat que sigui de pagament n'ha de tenir al costat una altra també de gran capacitat i gratuïta, no se sosté des del punt de vista econòmic. Ara bé, la realitat del territori i la del corredor és la que és i no partim de zero.

Tot i així, com a concepte, a partir de 20.000 vehicles —a partir de 35.000, una via de 2+2 comença a patir una certa congestió—, és vàlid pensar que el corredor de gran capacitat ha d'estar separat de les prestacions que exigeix el curt recorregut. Com a tesi general, hem establert que el curt recorregut poden ser 25 km o menys i el recorregut mitjà o més pot ser a partir dels 25 Km. Partint d'aquesta idea, el disseny final per a un corredor d'un cert volum de trànsit podria tenir una xarxa d'altres prestacions separada d'una xarxa complementària. És a dir, una xarxa d'altres prestacions que seria l'autopista (amb una velocitat límit permesa de 120 Km/h, tot i que, com sabeu, a altres països, la velocitat permesa és més alta; tot i així, els 10 Km/h de diferència no milloren gaire la situació, encara que, com a gestor d'autopistes, sé que una autopista els admet, però aquesta no és la pedagogia que cal fer de cara a la seguretat) i una xarxa complementària que es mogué al voltant dels 60-80 Km/h, atès que, per menys de 25 Km, no és important si aquests 25 Km s'han de fer a 60 o a 100 Km/h.

La qüestió important no és el temps, sinó la dimensió. El curt recorregut no ha de patir de manca de dimensió, sinó que ha de ser un disseny molt capil·lar, amb moltes entrades i moltes sortides, i ahora, ha de tenir capacitat suficient per donar resposta a les necessitats del transport privat i públic d'aquestes vies de curt recorregut. No podem dissenyar només pensant en dos factors: les vies noves han de ser autopistes i la resta han de ser carreteres petites. Aquest és un disseny que cal esborrar. El curt recorregut ha de tenir la dimensió que reclami, però amb el disseny que li pertoca, que no és el que facilita la velocitat. Al curt recorregut no li correspon una velocitat alta, sinó més seguretat i capacitat, per tant, no representa cap problema el fet que hi hagi rotondes. En definitiva, el disseny de la xarxa d'altres prestacions i el disseny de la xarxa complementària de capil·laritat per al curt recorregut són dissenys diferents que donen resposta a necessitats i demandes diferenciades.

És possible que per connectar poblacions de la costa calgui una carretera més ampla que la pròpia autopista, però el que no cal és fer una altra autopista al costat de l'autopista. Calen enllaços freqüents a la xarxa complementària, enllaços a cada 10 o 15 Km amb la xarxa d'altres prestacions —que ha de ser pensada en termes de velocitat; calen indicadors objectius de qualitat de servei a la xarxa d'altres prestacions per tal de saber que estem parlant realment d'altres prestacions; capacitat suficient per a la xarxa orientada a la seva finalitat i integració a la xarxa de capil·laritat. Quan no es fa així, ens trobem que calen tres xarxes: la xarxa d'autopista, la d'autovia i la de capil·laritat, que no hi ha diners per a les tres i que, al final, tampoc tenim els enllaços suficients —el drenatge— per sortir de les autopistes i arribar a les poblacions. És preferible solucionar-ho amb una xarxa per a les altes prestacions i una bona xarxa de capil·laritat que s'acosti als pobles amb capacitat suficient.

Segmentació de trànsits i pagament per ús: tipologies, horaris, freqüències, recorreguts

D'altra banda, nosaltres pensem que aquesta xarxa d'altres prestacions ha de ser de peatge i la complementària, lliure de peatge. És el model que funciona a França sempre i no només en certs horaris. Aquí també funciona en el cas d'algunes mercaderies: el transport pesant de llarg recorregut ha d'anar per vies de gran capacitat i de pagament. Si tenim un problema fiscal de costos, arreglem-ho d'una altra manera, però els vehicles d'aquest tipus han d'anar per vies de pagament, tant si duen matèries perilloses com si no. No podem col·locar els vehicles pesants per vies de curt recorregut al costat de les poblacions. Aquest problema fiscal es pot resoldre per la via dels carburants o per alguna altra via, però, des de la concepció de la mobilitat, els vehicles pesants han de tenir limitacions a l'hora de passar per les xarxes complementàries, especialment quan es tracta de desplaçaments de llarg recorregut.

Conseqüentment, els criteris de tarifació que hem de fer arribar a la població, per tal que s'entengui la tarifació per ús, han de ser criteris objectius i homogenis, que estiguin en funció dels volums de trànsit, dels horaris, del tipus de demanda —una demanda de mobilitat obligada o no—, de les característiques de la via —en general, les vies radials d'entrada i sortida dels àmbits metropolitans i de les connexions són vies on el pagament està més justificat que no pas a les vies orbitals orientades a salvar el pas per la ciutat—, etc. En totes les noves decisions que es prenguin, cal començar a aplicar aquests criteris de tarifació.

Per això, en el seu moment, vam comprendre la decisió de la Generalitat de crear peatges a l'ombra, encara que creiem que els peatges a l'ombra no representen una solució definitiva, sinó una solució circumstancial per a un lloc on no puc parlar de peatge. Cal ser políticament pràctics també. És natural que es faci, en un moment determinat, un peatge a l'ombra, però són solucions molt conjunturals. Segons el nostre criteri, quan es faci un peatge a l'ombra, cal incloure una clàusula sobre la possibilitat de transferir-lo posteriorment a peatge directe si les circumstàncies canvien i ho permeten. En el seu moment, vam parlar amb les administracions sobre aquesta possibilitat, perquè, si després volen convertir-ho en peatge directe, podrien tenir problemes d'impugnacions originades per aquells qui no es van presentar al concurs perquè es tractava d'un peatge a l'ombra i a partir del fet que se que n'han canviat les bases. Per contra, si es deixa prevista la transferència, s'estalviaran impugnacions i podran acordar un conveni directe entre concessionari i ens concedent. Totes les noves decisions [sobre peatge a l'ombra] haurien d'estar orientades en aquest sentit.

També ho haurien d'estar la reparació i conservació de les autopistes de primera generació. Cal pensar sobre el model de conversió d'aquestes autopistes es pretén seguir —aquestes vies són com autopistes, però perilloses, perquè tenen accessos delicats, peraltatges complexos, radis i corbes no adequats a la seva velocitat i les hem acceptades com a autopistes només perquè estan fetes segons el criteri d'autovia vigent en el moment en que van ser construïdes. Aquesta conversió podria afectar, per exemple, l'autovia Guadalajara-Saragossa i podria comportar també un problema polític i territorial, perquè sembla que, quan es paga, es fa perquè el grau de seguretat sigui més gran. Cal disposar d'uns criteris homogenis en base als quals una determinada via —en aquest cas autopista— sigui de pagament o no. Si aquesta via que he citat es convertís ara en una autopista —amb tots els estàndards que la qualificuessin com a tal— i seguís essent gratuïta, estariem excitant el problema polític-territorial en els termes de què parlàvem. Per tant, si les autopistes de primera generació es converteixen en autopistes, s'hauria de pensar de quina manera es tarifiquen. Això és el que significaria aplicar a partir d'ara un nou concepte a totes les decisions que es prenguin.

Pla d'adaptació. La tecnologia en el model

Un requisit per dur a terme aquesta tasca és elaborar un pla d'adaptació. Creiem que el pla d'adaptació és un problema de més d'una legislatura, és un problema de 10 anys. Ara bé, cal començar ara mateix aquest procés de transformació. I, per descomptat, cal fer-lo bé, amb un pla de negociació amb les concessions vigents. La peregució abans de privatitzar que en el seu moment es va fer a França, probablement l'hauriem de fer aquí després del mosaic de peatges cars, peatges econòmics i gratuïts que tenim. D'altra banda, cal dir que la tecnologia ens ajuda a dur-ho terme. Alemanya no hauria pogut posar un sistema de tarifació a tota la seva xarxa de gran capacitat per a vehicles pesants si no comptés amb una tecnologia avançada. La tecnologia, per tant, és fonamental per al desenvolupament d'aquest disseny. Avui comptem amb sistemes de posició per satèl·lit —el GPS americà i l' europeu Galileu—, amb sistemes de comunicació de telefonia —GSM i GPRS— i amb la tecnologia de microones de curt abast que són els pòrtics amb què nosaltres treballem. A Alemanya, la tecnologia per la qual han optat es basa en un sistema de posicionament per satèl·lit que funciona de la següent manera: hi ha un ordinador a bord regit per la lectura de satèl·lit i, quan passa per uns determinats punts de connexió de recollida terrestre, l'ordinador de bord envia la informació del recorregut que porta fet. És un sistema que possiblement s'acabarà estenent com a sistema general d'aplicació, atès que permet molta més flexibilitat en no haver d'instal·lar tants pòrtics de control de microones al llarg del territori.

El cas d'Àustria, en canvi, és diferent i molt més similar al nostre. Funciona en base a uns pòrtics que capten el punt d'accés a la via i el punt de sortida. Han instal·lat uns 400 portals a tot el territori austríac; en tots els casos es pot fer un prepagament a l'ordinador de bord —similar al Teletac— o bé un postpagament mitjançant una factura enviada en funció dels quilòmetres recorreguts. Sobre això hi ha algunes variacions, per exemple, a Toronto s'utilitza la fotografia i l'escanejament de les matrícules i, posteriorment, es carrega el cost al compte de l'usuari segons les bases de dades de la direcció de trànsit. Tots ells són sistemes que fan possible combinar l'agilitat amb la tarifació.

A Espanya, ens trobem més a prop del sistema austríac. Els sistemes que s'utilitzen de Teletac i telepeatge estan harmonitzats a tot Espanya i amb els protocols europeus, amb el sistema *Cesare*. Sembla que en el nostre cas podríem començar amb el sistema de pòrtics fent evolucionar les barreres de peatge i els controls dels accessos. Un dels problemes que tenim, però, és la quantitat de vehicles estrangers que no estan homologats i que requeriran un procés de transició. Tot i així, un cop resolt aquest problema es podrà passar al sistema alemany si es continua amb aquest procediment. El fet és que disposem de les condicions tecnològiques per poder adaptar i adoptar els diferents models de *road pricing* en el moment en què es determini que es vol fer, per a la xarxa d'alta capacitat.

L'extensió del pagament per ús a Europa i al món

Cal tenir també en compte els impactes de tipus jurídic derivats de la política de transports de la Unió Europea: la proposta de modificació de la directiva de l'Eurovinyeta. Aquesta modificació manté el terme Eurovinyeta malgrat que aquesta denominació ha quedat endarrera, perquè l'Eurovinyeta era un abonament que es pagava un sol cop i ara es parla de pagar pels quilòmetres realment recorreguts i es

prova de buscar un sistema d'àmbit europeu d'harmonització del càlcul de la tarifa dels vehicles pesants de més de 3,5 tones en tota la xarxa d'alta capacitat. Caldrà combinar aquesta modificació amb l'existència dels peatges, per tant, hi ha feina per deu anys. Quant al PEIT, hi ha també efectes derivats. El PEIT preveu 6 mil quilòmetres de noves vies d'alta capacitat que poden ser gratuïtes o tarifades i la remodelació de les autovies de primera generació. En principi, aquest és el disseny físic. Pel que fa al disseny econòmic, caldrà veure fins a on es pot arribar amb diners de l'Estat i, fins a on, amb diners de l'usuari. Per últim, hi ha una sèrie de qüestions derivades d'aspectes internacionals com el fet que als Estats Units es comença a concessionar la xarxa d'alta capacitat que fins ara era gratuïta. Fins ara, es feia a ponts i túnels i ara comencen amb les autopistes. També cal mencionar que el peatge es consolida tant a Àsia com a Sud-Amèrica. I no es pot oblidar el fenomen dels entorns metropolitans (Londres, Estocolm, Singapur, etc.) que, mitjançant el peatge urbà, creen un sistema de gestió de la demanda. Totes aquestes mesures corroboren la meua tesi segons la qual no hem de pretendre generalitzar sistemes a les àrees metropolitanes. Un sistema que a una àrea pot anar molt bé, a altres llocs no va tan bé tant des del punt de vista social com des del punt de vista de la gestió de la mobilitat mateixa. Ara bé, tots els moviments estan orientats cap a un model de tarificació o pagament per ús en línia amb el que defensem.

Simulació d'un model de road pricing a Espanya

Tot seguit, voldria mostrar-los una simulació del *road pricing* basat en el treball a què m'he referit i que va ser presentat al Premi de la Càtedra **abertis**. Aquest estudi considerava què representaria l'aplicació del *road pricing* als vehicles pesants a Espanya i es va fer sota unes determinades hipòtesis: amb estadístiques del 2003, es va aplicar a camions de més de 12 tones, es van fer dos escenaris de tarifa de 8 cèntims i 12 cèntims d'euro per quilòmetre (força més econòmic que el que paguen els vehicles pesants de 3 eixos o més a les vies de concessió administrativa de peatge) i aplicació de la tarifa a xarxa d'autopistes lliures i autopistes de l'Estat, amb un total de 6 mil quilòmetres. Els quilòmetres recorreguts per vehicles pesants a l'any 2003 en aquests àmbits van ser de 20.300 milions de quilòmetres a la xarxa del Ministeri, incloent-hi les carreteres, i de 10.000 milions a la xarxa autonòmica, amb carreteres incloses. Els autobusos han suposat un 5% d'aquests moviments. Ara bé, el total de quilòmetres recorreguts per vehicles pesants de més de 12 tones a la xarxa d'autopistes lliures de peatge i a les autovies de titularitat de l'Estat han estat 10.000 milions de quilòmetres. D'aquests quilòmetres, 3.850 milions corresponen a vehicles estrangers. La dada la tenim sobre l'univers total, però es pot aplicar sobre la xarxa d'autopistes si agafem el 19%. Aquest 19% correspon a vehicles estrangers que han circulat per autopistes lliures de peatge, és a dir, sense pagar. En aquest cas, els ingressos de la tarificació, a l'escenari de 8 cèntims per quilòmetre, serien de l'ordre d'uns 800 milions d'euros anuals el 2003. D'aquests, 650 milions provindrien dels vehicles nacionals i 150 milions, dels estrangers. La repercussió sobre l'IPC nacional, suposant que això no hagués implicat cap benefici (és a dir, que no hi haguessin elements de sinèrgies positives del manteniment de la xarxa i que aquests diners no haguessin servit per a res), equivaldria a un 0,05. Aquesta dada no contempla increments de competitivitat, creació de riquesa ni reducció o moderació dels increments d'altres elements de la fiscalitat. Si tenim en compte els elements positius que se'n poden derivar, no és un impacte que ens hauria d'amoïnar des del nostre punt de vista i significaria un cost directe per quilòmetre dels recorreguts d'un 4% amb 8 cèntims i d'un 6% amb 12.

Amb aquests recursos podríem mantenir la xarxa principal i de capillaritat, es podrien afrontar noves inversions, podríem reduir els impostos sobre el carburant —als Estats Units, l'administració considera que, per introduir el peatge allà on no n'hi ha, cal reduir l'impost sobre el carburant— o bé podríem promoure el transport públic. En definitiva, la finalitat dels ingressos podrien ser moltes i, en realitat, els ingressos no són 800 milions d'euros anuals, sinó que són molts més. La generació de fons que es faria seria molt important i permetria construir el sistema de transport públic que es necessita, la xarxa de capillaritat que es necessita i una mobilitat coherent on les externalitats siguin suportades per qui les genera.

Conclusió

Com a conclusió, podem dir: cal un model de finançament coherent i harmònic —espero que hagi assolit l'objectiu de transmetre la idea que no defenso interessos particulars, sinó que defenso un model que pugui ser compartit, basat en una anàlisi tècnica en termes de mobilitat—; cal tenir present l'actual evolució favorable de les tecnologies de la mobilitat; s'ha d'establir, igualment, un pla de gestió del nou model amb calma, calen 10 anys, com a mínim, per dur-lo a terme i no es pot canviar res d'un dia per l'altre, però totes les noves decisions han de ser coherents amb el nou model des d'avui mateix; i, per últim, una possible implantació del *road pricing* hauria de beneficiar tots els interessos del món del transport, del món de la carretera i del món de l'administració. Així, es podria arribar a una fórmula pactada més viable que l'actual que és la discussió permanent pels pressupostos, la idea que calen infraestructures per a tothom i un sistema que no se sap mai si serà de pagament o gratuït —quan es programa ningú acaba de creure's que serà gratuït ni si s'arribarà a fer, perquè no se sap si hi hauran prou diners. Cal començar a treballar en aquest sentit ara i la nostra tesi és que convé dissenyar un escenari de futur coherent i sostenible per orientar cap a l'objectiu que he descrit tot allò que sigui políticament possible. Si avui és necessari fer peatge a l'ombra, no li ho discutiré al polític que ho posa en marxa, però que tingui en compte cap a quin futur camina. No és sempre possible fer el que la racionalitat

imposa, però sí que cal saber-ho dissenyar, perquè el que avui no és políticament possible, segurament serà obligatori demà i hem de dibuixar un escenari que ho faci viable.

Debat

Sra. Rocío Soria (Editorial El Vigía): —*A Europa s'estan plantejant el tema dels peatges. Aleshores, a Espanya, quin és el problema: econòmic, d'estratègia, de model...?*

Sr. Salvador Alemany (abertis): —Particularment, penso que el debat del peatge hauria de sortir del debat electoral. Posaré un exemple fora del nostre àmbit: el cas d'Andalusia i, en concret, la Jerez-Cadis que es va alliberar d'un tram de peatge barat, d'un euro, i que era un recorregut que a més a més tenia alternativa, perquè hi havia una reivindicació històrica que va ser promoguda per qui abans estava a l'oposició i després va governar. Quan es va produir el canvi, el qui va passar a l'oposició va pressionar al seu torn amb aquesta reivindicació. A partir d'aquest moment, es va crear una dinàmica inaturable. Aquell tram de peatge era d'una de les companyies del nostre grup. Ara ens paga l'administració en comptes de l'usuari, però no tenia sentit treure'l. Aquesta decisió es justificava només per aquesta raó social i històrica potent que ho feia necessari. Ara bé, aquesta decisió que afecta aquest tram —que forma part de la Sevilla-Cadis— ha comportat que hi hagi una reclamació de la Sevilla-Jerez. Els usuaris no entenen perquè ells han de pagar i els altres, no. Cal dissenyar, per tant, un model i després extreure'l del debat electoral per concertació. Això no vol dir que no hi hagi peatges que, per raons instrumentals o raons de lògica de mobilitat, calgui reconvertir-los a no-peatge. Penso que el model, dissenyat partint de la realitat, implica que hi ha peatges que cal treure i d'altres que cal posar. El model ha de tenir coherència tècnica, però no pot dependre del fet que hi hagi una reivindicació o no. Per tant, el model s'ha de dissenyar i s'ha de consensuar. Tots els sectors demanen consens respecte al seu tema, però aquest no és un problema d'un sector exclusivament, sinó un problema de consens determinat pel temps que duren les solucions: des del moment en què es dissenya una infraestructura fins que s'executa passen de tres a sis anys. Així doncs, es traspassen legislatures. El qui ho aprova no és el qui ho inaugura. Per tant, calen solucions que vagin més enllà de les circumstàncies polítiques concretes. En definitiva, primer cal dissenyar el model, després cal assolir una convenció general sobre el pagament o no pagament —Europa ens hi ajuda— i disseny de la transició. A partir d'aquí, el problema deixarà de ser de diners. Si no ho fem així, el problema continuarà essent de diners. Si tinguéssim diners per fer-ho tot, ho fariem tot amb diners públics i tindriem només el problema medioambiental, atès que cal controlar els recursos, però també les aplicacions. Tots tres problemes, el del disseny del model —el consens—, el de tipus econòmic i el medioambiental, tenen la mateixa solució: la solució és global, atès que el problema és complex.

Sr. Miquel Nadal (Fundació RACC): —*En primer lloc, voldria felicitar-lo per la seva exposició. En segon lloc, voldria fer una reflexió i plantejar una pregunta. Quant a la reflexió, he de dir que comparteixo amb vostè el contingut de l'exposició, però no estic segur de compartir el continent, és a dir, alguns aspectes del punt de partida. Aquest punt de partida ha sigut l'afirmació que tots hem d'estar d'acord amb què l'usuari ha de pagar per usar. Amb aquest principi, hi estic totalment d'acord. Ara bé, el símil que s'ha fet comparant l'ús de carreteres amb el servei telefònic o altres serveis que es puguin utilitzar ja no em sembla tan pertinent, atès que l'usuari ja paga per utilitzar les carreteres mitjançant l'impost de matriculació, de circulació, l'impost especial d'hidrocarburs... Tots aquests són impostos no vinculats a la mobilitat general de la circulació, sinó vinculats específicament als desplaçaments i, per tant, són impostos especials. Si estudiem les xifres de recaptació, hem de concloure que el que paga l'usuari per tots aquests conceptes vinculats a la mobilitat és molt més del que rep en termes de retorn d'inversió de les administracions públiques en infraestructures de carreteres i de transport. Les xifres el que diuen és que allò que l'Estat inverteix en carreteres representa el 50% d'allò que l'usuari paga mitjançant aquests impostos especials. De fet, si estenem l'exercici, el que paga l'usuari de carreteres cobriria tota la inversió de l'Estat no només en carreteres, sinó en infraestructures aeroportuàries i, fins i tot, ferroviàries. Per tant, hi ha un pagament per ús molt clar. Això no vol dir que no cregui que els peatges no estan justificats, sí que ho estan, però per un altre motiu, el dels problemes pressupostaris que pugui tenir l'Estat i la incapacitat per fer front a noves inversions, el de donar major servei o, fins i tot, com a element de regulació de la demanda.*

Quant a la pregunta, fa referència a un problema que s'ha plantejat: penso que tenim un problema de definició de model, en primer lloc, i un problema d'harmonització, en segon lloc. És a dir, no hi ha un model i, quan finalment hi és, no el podem implementar sobre un paper en blanc sinó sobre una situació prèvia que ens condiciona. El Sr. Alemany ha dit que calia trobar un model de finançament coherent i harmònic. Voldria preguntar-li què ve primer. És a dir, voldria saber si creu que és possible començar a implementar el model si prèviament no hem fet front als greuges comparatius que la situació actual té. Posaré un exemple: si avui tinguéssim un model i aquest model ens digués que hem de fer una autopista de pagament a Catalunya, la pràctica ens diu que avui dia aquesta mesura és complicada per una qüestió de greuges, aleshores com ho solucionaríem això?

Sr. Salvador Alemany: —Pel que fa a la primera part, voldria dir-li que estic d'acord amb vostè i aniria més enllà, atès que penso que l'usuari paga i, a més a més, no té servei. Hem de trobar un sistema amb el qual l'usuari pagui quan usi i amb això generi servei. A més, això hauria de comportar

implícitament un control de la demanda que ens permeti adequar l'oferta a la demanda i el resultat sigui un sistema que tendeixi a l'equilibri. Per tant, estic d'acord amb la seva tesi i penso que el meu continent no la contradueix, fins i tot, he apuntat que a Estats Units pensen que per poder tarifari han de començar per reduir l'impost sobre el carburant. Cal provar, per la via del control de la demanda, d'equilibrar demanda i oferta i que l'usuari pagui per tenir realment un servei. Sobre aquest punt, queda clar que no fem funcionar bé aquest concepte dels impostos finalistes; o sigui, la idea que les infraestructures surten del pagament per ús o d'impostos finalistes o de pressupostos públics generals és un tema que ningú té sota control. A més a més, hi ha un altre factor que cal considerar: els impostos finalistes són impostos finalistes teòrics; en realitat, l'impost sobre el carburant com a forma de sostenir el sistema viari ha de partir de la idea que un 60% del combustible es consumeix en consum intraurbà. És a dir, no es fa servir per carreteres; molta gent que no fa servir carretera, la paga. Per tant, no es produeix la referència de justícia econòmica que teòricament l'impost finalista pretén.

Quant a la segona part, ho tinc clar: el model és primer coherent i després harmònic. Coherent per tal que la gent entengui cap a on anem. Per exemple, als llocs on es paga per raons històriques, la gent preferiria que immediatament pagués tothom o que no paguessin ells. Això seria socialment popular, però no és viable. Cal entendre el model i saber cap on anem. No serveix, per exemple, la justificació de que a Madrid fan radials de peatge, perquè sí que les fan, però hi ha autovies paral·leles gratuïtes. Aquestes són actuacions no inserides en un model. Cal explicar què es pagarà i què no es pagarà i afirmar que serà així a tot arreu i hem d'organitzar una transició cap aquí. Això la gent ho entén. Aquell qui avui té una infraestructura que un altre no té i, per raons històriques, paga, si se n'adona que s'està organitzant consensuadament una transició cap a l'equitat, ho entendrà, perquè la gent sap que no li trauran un peatge d'un dia per l'altre. Si veu una transició organitzada, la gent entendrà els motius de les decisions. Primer, busquem la fórmula coherent, fem pedagogia, i després organitzem la transició cap a l'harmonia. El camí contrari és senzillament inviable.

Sr. Josep Oliva (arquitecte i urbanista): —*La seva conferència, tot i que podria subscriure en bona part el que s'hi ha dit, m'ha produït dues impressions diferents una mica contradictòries entre si. D'una banda, estic d'acord sobre el pagament per ús i em sembla molt bé la idea d'una xarxa viària única. És a dir, tota aquesta sèrie de conceptes em semblen molt bé, especialment per una raó i és que el conferenciant ha parlat com a gestor d'autopistes i amb la seva intervenció ha transcendit aquesta funció tan concreta i ha elevat el nivell fent reflexions en general sobre la xarxa viària. Per aquest motiu, la segona part no m'ha semblat estar a l'alçada de la primera. Per què no ha parlat de xarxa ferroviària i ha elevat més el nivell? Aquest és un plantejament autènticament global de la mobilitat en el territori, en el qual hi entren les xarxes de cotxes i camions, però també la xarxa ferroviària. Potser aquest tractament tan global no és feina del conferenciant, potser ho haurien de pensar els polítics i els urbanistes, però aquesta segona part, insisteixo, no ha estat en la línia d'elevat el nivell tal com ha fet la primera part. La xarxa ferroviària crec que ha de tenir un protagonisme important i més de cara al futur.*

Sr. Salvador Alemany: —A aquest aspecte, no m'hi he referit potser perquè em queda una mica lluny, però també i sobretot per manca de temps en una conferència orientada a la xarxa viària. Tot i així, li respondré que, fa alguns dies i en un debat del Cercle d'economia, vaig manifestar clarament el meu recolzament a la potenciació de la xarxa ferroviària. Crec en la necessitat de la intermodalitat i en la necessitat de potenciar la xarxa ferroviària de rodalies per a les persones i de llarg recorregut per a les mercaderies.

Sr. Llorenç Serrano (Secretari de salut, ambient i treball; CCOO): —*Les seves paraules han sigut molt estimulants i li he de dir que nosaltres, des d'enfocaments que parteixen de principis molt diferents, arribem a les conclusions més fortes del seu discurs: d'una banda, cal reflexionar sobre el pagament per ús de la xarxa viària i, de l'altra, pensem que no té sentit que doblem la xarxa d'alta capacitat. Els arguments per defensar aquestes tesis que ha donat, sobre l'impacte territorial, per exemple, també els subscriuríem. A partir d'aquesta constatació, voldria fer alguna reflexió. No sé si el que vostè proposa que sigui assumit pel conjunt del debat social és possible fer-ho sense explicitar que estem en un mode de mobilitat que és ambientalment, socialment i econòmicament —en un futur, per les empreses i per l'activitat productiva— insostenible i ineficient. És a dir, si no ens adonem que la nostra mobilitat no pot seguir creixent basant-nos només en la xarxa viària, camions i automòbils, difícilment el que vostè proposa pot ser assumit pel conjunt del cos social. Segona qüestió: la necessària internalització de costos de tots els sistemes de transport. Quant a això, voldria dir que el dia en què, en la mobilitat basada en el motor de combustió, internalitzéssim els costos que ara no hi són —des dels costos derivats de la sinistralitat fins als ambientals—, potser els comptes no serien tan positius tenint en compte els recursos recaptats mitjançant l'impost de carburant. Sobre la gestió impositiva de la mobilitat del motor de combustió, hauríem d'aconseguir que realment es pagui per l'ús i traguem aquells costos fixes que té el cotxe. En definitiva, en la seva conferència, m'ha faltat un objectiu que ens hem de plantejar i és deixar de créixer, en termes relatius, perquè en termes absoluts és inevitable, en mobilitat basada en camions i automòbils.*

Sr. Salvador Alemany

Una proposta de model harmònic en el disseny i en la utilització de la xarxa viària

Següent qüestió: nosaltres creiem que els peatges han de ser un instrument de gestió de la mobilitat. Creiem, per tant, que els VAO han de tenir un tractament als peatges diferent del que tinguin els vehicles poc ocupats. Em fa l'efecte, però, que en un peatge en mans d'una empresa privada que ha de defensar el resultat, és més difícil implementar aquesta mesura de gestió que no pas si el peatge està en mans d'un gestor públic. És difícil que el públic i el privat puguin acceptar, quan ja estan establertes les condicions d'amortització que ha de tenir l'empresa que fa la inversió, la gestió diferenciada dels peatges en funció del tipus i ocupació de vehicles.

Darrera qüestió: com a sindicat, tenim molts dubtes sobre el fet que ens surti a compte que Catalunya sigui un país de pas per a mercaderies. Potser les propostes plantejades avui ens farien replantejar-nos el nostre punt de vista. Ara bé, sobre totes aquestes qüestions, sobre les qual tenim molta voluntat de diàleg, som encara a temps d'opinar? Perquè el PEIT pràcticament està acabat i acabem de conèixer la presentació del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, aleshores, en aquest debat que es vol suscitar, els agents socials som encara a temps de participar-hi i arribar a aquest consens necessari o potser estem fent tard?

Sr. Salvador Alemany: —Començaré per respondre aquesta última pregunta i li diré que només podem treballar a partir d'ara mateix. Demà farem més tard que avui, qualsevol tasca de conscienciació cal començar a fer-la avui mateix i cal mirar sempre endavant. Particularment, penso que encara hi som a temps. A Catalunya, hi som a temps, perquè hi ha un *background* econòmic i empresarial i uns costums, a vegades imposats, però que són útils de cara al futur, que ens permeten treballar. Sobre les altres qüestions que vostè ha plantejat, voldria dir-li que el concepte de sostenibilitat va implícit en aquest model. Aquest model orienta cap a la sostenibilitat, atès que implica un control de la demanda i control de la demanda és sostenibilitat. Conec el discurs que va pronunciar el seu secretari general aquí mateix fa uns dies i crec que hi ha molts elements de coincidència. Hi ha un punt en el qual potser divergim, però: hi ha qüestions que s'han de dur a terme inexorablement i que, si els apliquem la teoria general, no s'arriben a fer. Hi ha aspectes de la nostra xarxa que cal fer si volem sobreviure. Hem de dialogar, però hem de treure'ls el fre. En aquest punt és on divergim, atès que certes praxis de coincidència amb la teoria global no acaben resultant praxis de coincidència amb allò específic. Per tant, hi ha punts de divergència, encara que en un 90% el seu discurs coincideix amb el model que he proposat. Quant a la idea que el peatge ha de ser gestió de la mobilitat, aquesta idea també està implícita en aquest concepte. He parlat d'una qüestió que em sembla imprescindible dur-la a terme en 10 anys i és la de caminar cap a la perequació. Això vol dir tractar igual situacions iguals i avui les concessions no són iguals. Per tant, vist des de la nostra òptica, creiem que s'han de modificar les concessions per fer vàlid el sistema. Pel que fa al tema de l'alta ocupació, té algunes dificultats, però hi ha exemples de carrils VAO que funcionen a alguns llocs de l'Estat. En definitiva, amb relació al concepte de gestió de la mobilitat i al concepte que les concessions administratives s'han de transformar mantenint l'equilibri econòmic i financer del concessionari i del seu accionista —al qual cal donar seguretat jurídica—, el sistema ha demostrat una gran capacitat de flexibilitat quan les coses es veuen clares. Això fa pensar que tot es pot transformar per arribar a sistemes d'equitats. El sistema concessional, per tant, no és un sistema de rigideses que no ens permeti aplicar les polítiques que ens convindria aplicar avui.

Sr. Alfred Molinas (Fundació CETMO): —*No voldria plantejar-li una pregunta, sinó que voldria fer-li un comentari. Ha fet una crida a la societat civil en el món econòmic i en el món del transport. Estic d'acord amb aquesta idea. Avui, el món econòmic i el món del transport es troben en la situació que vostè ha descrit i cal que ens moguem tots en el mateix sentit. No és només una qüestió de discursos, sinó que és una qüestió de plantejament, de programa i d'executar-lo realment. D'aquesta manera, tindrem una mobilitat sostenible com la que plantejava. Especialment, aquí a Catalunya on passen les mercaderies de tot arreu d'Espanya cap a la resta d'Europa. Parlem de descongestionar carreteres amb el short sea shipping, però això són fórmules per agilitar; és necessari que es compregui que el qui utilitza ha de pagar. Si s'eliminessin tots els peatges, la congestió encara seria pitjor. Crec que pot comptar amb tots els transportistes per dur a terme aquest projecte, perquè estem disposats a treballar per tal que es pugui realitzar.*