

## Tráfico también se apunta al 'pago por uso de las carreteras'

Algunos estudios calculan una recaudación anual de hasta 25.000 millones de euros

FÉLIX CERREZO / Madrid

La fórmula del «pago por uso de las carreteras» –de aquellas que hoy son gratis– sigue ganando adeptos. Ayer fue el subdirector general de Tráfico y Movilidad de la DGT, Federico Fernández, quien apuntó a esta vía para mejorar la gestión de las infraestructuras en un contexto marcado por la dificultad para obtener financiación.

«Construir, mantener y explotar las carreteras no es gratuito. La decisión es si el coste lo pagan todos los ciudadanos o quienes las usan. Y la pista es que va por ahí» señaló.

Por citar sólo uno de esos costes, se estima que el gasto en mantenimiento de la red española (165.787 kilómetros a finales de 2010) precisa de unos 3.700 millones de euros anuales. Y por cada euro que no se invierte a tiempo, hay que gastar cinco en una reparación futura.

El pago por uso de las infraestructuras (no de peaje) hace años que se aplica en Suiza y Austria. Pero comienza a extenderse (Portugal lo aplica desde el año pasado en algunas vías) y, en el transporte por carretera ya existe la llamada *Eurovigneta*, de aplicación (voluntaria) por cada Estado a partir de 2013.

La cuestión es «cuánto, cómo y para qué se paga». Básicamente, que lo recaudado se destinará efectivamente a carreteras. Además, surge la duda de si no debería llevar

aparejada una reducción de la fiscalidad vinculada al automóvil, que generó en 2010 casi 24.700 millones de euros en todo tipo de impuestos y tasas pagadas al Estado, las CCAA y los Ayuntamientos. Es decir, tanto como el total de inversiones en infraestructuras en un año y 10 veces más del presupuesto de Fomento para carreteras en 2011.

Una fórmula podría ser la planteada hace un año por la Asociación Española de la Carretera (AEC). Se trataría de un «bono de movilidad» con una *tarifa plana* para los primeros 15.000 kilómetros, que serían

gratis. Los transportistas profesionales no pagarían por los primeros 100.000 kilómetros.

La cantidad a abonar por cada kilómetro extra no sería lineal, pues se contemplaban variables como la gratuidad de los recorridos nocturnos o por carreteras secundarias; mientras que circular en hora punta y en las vías con más congestión resultaría más caro.

El coste estimado sería de entre 10 y 12 céntimos de euros por kilómetro y podría generar unos ingresos anuales de hasta 25.000 millones. No obstante, la AEC proponía que el bo-

no fuese revisable según la coyuntura e incluso desaparecería si la situación lo permitiese.

El gran escollo, además del político, es que exige adaptar las infraestructuras y los vehículos. En estos se colocaría un dispositivo para conocer la distancia recorrida, el horario y la vía, lo cual puede crear un conflicto sobre la privacidad del usuario. Una fricción que dio al traste con iniciativas similares en EEUU.

También terminó en un cajón un proyecto abordado en Holanda y cuya fórmula de cálculo incluía hasta el consumo y emisiones del coche.