



[Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: Pagar por usar las carreteras a partir de 2024](#)

## En pleno debate, la Asociación Española de la Carretera lanza como propuesta para la reflexión el “Bono de Movilidad”

**Jueves, 6 de mayo de 2021**

Tras hacerse pública la intención del Gobierno de España de implantar un pago por usar las carreteras, de forma gradual, a partir del año 2024, tal y como se recoge en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia presentado a la Comisión Europea, la Asociación Española de la Carretera, mediante este comunicado, desea realizar algunas consideraciones.

La falta de conservación está haciendo mella en las infraestructuras viarias españolas, un patrimonio valorado en 215.000 millones de euros, y que, a partir del año 2009, ha sido abandonado a su suerte víctima de los sucesivos y reiterados ajustes en los presupuestos públicos. En concreto y para la red dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre 2009 y 2019 los recursos destinados a conservación y seguridad vial se han visto mermados en un 76%.

Según los datos de nuestro último *Informe sobre Necesidades de Inversión en Conservación de las Carreteras Españolas*, publicado en julio de 2020, la red viaria española acumula un déficit de mantenimiento cifrado en 7.500 millones de euros, cantidad mínima necesaria para devolverlas a un estado aceptable.

Este déficit de mantenimiento ha supuesto, además, un incremento en las emisiones de gases a la atmósfera que ciframos en al menos 25 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en la última década.

La situación es grave en términos económicos, medioambientales y también de seguridad. La Estrategia “Sistema Seguro” –que se orienta a reducir a la mitad el número de fallecidos por accidente de tráfico en 2030-, la Ley de Movilidad, la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, y el Pacto Verde Europeo son, sencillamente, una quimera en estas circunstancias.

Una situación que tampoco se prevé que mejore en los próximos años, dada la limitación de los recursos públicos y la necesidad creciente de atender el gasto social (desempleo, pensiones, sanidad, educación...).

Todo ello requiere replantear nuestro modelo tradicional de financiación de las carreteras, dando paso a nuevas fórmulas -como la *Euroviñeta*- recogidas en la *Directiva 2011/76/UE sobre la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras* y que se

sustentan sobre el principio de que 'quien usa paga y quien contamina paga'. Más aun considerando la oportunidad que supondría de cara a reducir los costes ambientales asociados al transporte terrestre, ya que por carretera se mueven el 83% de las mercancías.

Otro dato viene a avalar estas tesis. En el 82% de nuestra red viaria interurbana de alta capacidad, la más extensa de la Unión Europea, sus usuarios no pagan tasa alguna por el uso de la infraestructura. Entre otras ineficiencias, este modelo sistema una gran desigualdad territorial (cuatro Comunidades Autónomas concentran el 52% de la red de peaje), poniendo de manifiesto una clara falta de armonización con el modelo vigente en Europa, donde actualmente veintitrés países tienen tarifado el 100% de su red de gran capacidad (en España, solo el 18%, y bajando...).

Hace más de una década, la Asociación Española de la Carretera puso encima de la mesa una herramienta de financiación que permitiría recuperar los déficits de conservación acumulados, mejorar la calidad del servicio y optimizar la movilidad gracias a la digitalización y la gestión medioambiental. Todo ello asociado al pago por el sobreuso de las vías. Es decir, solo se pagaría a partir de un determinado número de kilómetros recorridos o por razones ambientales.

Lo recaudado debería conformar un fondo exclusivo para carreteras y transporte que permitiera acabar con el déficit, realizar acondicionamientos puntuales, minimizar emisiones, crear carriles reservados, reducir la accidentalidad o adaptar las vías a modos de movilidad que están por llegar.

Para que fuera efectivo, el "Bono de Movilidad" debería implantarse en todas las redes viarias, independientemente de su titularidad.

### RESUMEN DE LA PROPUESTA

- Circulación libre y gratuita de todos los vehículos, para todas las redes de carreteras –excluyendo las vías de peaje- hasta 10.000 kilómetros anuales los vehículos ligeros, y 50.000 kilómetros los pesados (+ de 3,5t)
- Control georreferenciado integral. Pago directo mediante un terminal embarcado (OBU) asociado a una cuenta corriente
- Entre 0,03 € (ligeros) y 0,10 € (pesados) desde el kilómetro 10.001 y 50.001, respectivamente
- Posibilidad de modificar variables (incluso dinámicamente) en función de las necesidades: horas valle, horas punta, nivel de servicio, emergencias, tipos de vía, necesidades ambientales...
- Optimización de la demanda (por ejemplo, gratuidad nocturna para vehículos pesados)
- Optimización de la información y servicios asociados
- Control de la accidentalidad y regulación de las emisiones
- Oportunidad de adaptación a las infraestructuras del futuro (digitalización, conectividad y automatización)
- Ingresos finalistas: creación de un fondo exclusivo para carreteras y transporte, gestionado por una agencia creada "ad hoc"

**Calle Goya, 23, 4º Dcha. - 28001 Madrid**

**Tfno.: 91 577 99 72 - Fax: 91 576 65 22 - [www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com) – [aec@aecarretera.com](mailto:aec@aecarretera.com)**

### CUESTIONES POR SOLUCIONAR

El esquema que planteamos desde la AEC tendría que resolver todavía algunas cuestiones:

- Los plazos de implementación son más largos que los de otros modelos
- Es necesario instalar una unidad embarcada en todo el parque vehicular del país
- Adaptación del modelo a los vehículos extranjeros

Más información: Departamento de Comunicación y RR Institucionales AEC

Marta Rodrigo - [mrodrigo@aecarretera.com](mailto:mrodrigo@aecarretera.com) - 637 51 04 05

Susana Rubio – [srubio@aecarretera.com](mailto:srubio@aecarretera.com)