

# ¿PAGAR O NO PAGAR POR USO? ¡SI LAS CARRETERAS HABLASEN!



**José Antonio Soto**  
Miembro de la revista  
Asfalto y Pavimentación

 @soto228pepe

Imagínense por un momento que las carreteras pudiesen dar su opinión sobre algo que les afecta directamente, que pudiesen manifestar su punto de vista sobre algo que les atañe en primera persona: su salud.

Llevamos muchos años, desde estas páginas, levantando la voz en nombre de nuestras carreteras para manifestar la desinversión a que han sido sometidas por las diferentes administraciones responsables que han pasado por el gobierno desde 2008, y ahora, parece, que a todos les han entrado las prisas, apoyados en argumentos políticos, para decidir cómo tenemos que pagar lo que se ha destruido en estos últimos 13 años, aunque al menos, ya era hora, admiten que necesitan una rehabilitación urgente.

Estamos en plena discusión sobre si hay o no que pagar por el uso de estas carreteras sin escuchar lo que éstas nos están transmitiendo desde hace años y, lo que nos están transmitiendo no necesitan voz para entenderlo, basta con recorrer las diferentes autovías, autopistas, carreteras comarcales y autonómicas y MIRAR, simplemente mirar.

Se imaginan un enfermo que entra en la UCI, sin conocimiento, sin posibilidad de decir qué le duele, y los médicos, como no habla y no saben qué le duele le dejan, sin más, hasta que recupere el habla. Lo normal es que ese enfermo muera no tardando mucho. Pues lo mismo que un buen médico sabe lo que tiene que hacer en estos casos, un buen técnico de carretera sabe de sobra lo que hay que hacer para que una carretera recupere su salud, sin necesidad de que lo

manifieste y antes de que muera.

Ahora bien, partiendo de la premisa que las carreteras no pueden hablar, y como dijo J.J.Potti en la Semana de la Carretera de Santiago de Compostela “las carreteras no gritan, no lloran, no se manifiestan y los que trabajamos en ellas tampoco” los técnicos sí pueden ver cuál es su problema y cómo solucionarlo, queda el capítulo de quién paga eso. El debate sobre quién y cómo hay que pagar la conservación está servido.

Y en eso estamos y, puestos a imaginar, ¿qué dirían unas carreteras inteligentes y por ende parlantes, ante la falta de atención en cuanto a su mantenimiento y sabiendo que el poco presupuesto que tienen para ese mantenimiento lo tienen que compartir con otros cientos de kilómetros de autopistas que se incorporan a la dependencia del estado y sus presupuestos?

¿Qué nos dirían? Pues nos dirían que dejemos de “pensar tanto” y actuemos, que están en un estado crítico y no pueden aguantar más, que la medida que se adopte para el pago se adopte ya, que ni se les ocurra nombrar una comisión para estudiar el asunto porque entonces pasaremos a ser rutas tercermundistas antes de ver la solución. En fin, creo que todos estaríamos de acuerdo con ellas en que se pague como se pague y quien lo pague lo cierto es que hay que intervenir en su conservación ¡YA!

Los detractores de esta medida argumentan que por ser las carreteras un bien esencial dentro del estado deben continuar nutriéndose vía presupuestos generales ya que si no, y

## ¿PAGAR O NO PAGAR POR USO? ¡SI LAS CARRETERAS HABLASEN!

ahí surgen argumentos populistas pero no por eso sin cierta lógica, “que la enseñanza pública la paguen quien lleva sus hijos a esas escuelas”, y “los hospitales los paguen los enfermos que los usan”, “los ciclistas los carriles bici” y “los aeropuertos quien viaje en avión” y así se podrían citar decenas de servicios.

Por todo esto, dar una respuesta afirmativa o negativa a una cuestión tan compleja sería caer en un populismo barato. Ante esta complejidad, todo dependerá de a quién hagamos la pregunta.

Para el usuario contribuyente le parecerá una subida camuflada de impuestos directos, amparada en la obligación que tenemos todos para contribuir a una disminución de emisiones de GEI, que se utilizarían en mantener los pavimentos en buen estado (cuando un vehículo circula por un pavimento en buen estado contamina menos), en la disminución de la accidentalidad y mejora del confort.

Los responsables de las administraciones de carreteras verán el cielo abierto ya que por fin tendrán presupuestos para aplicar exclusivamente en carreteras (¿?). Todos sabemos que desde 2008 los mayores recortes se han producido en la conservación de nuestras carreteras (de las que ellos son responsables), a pesar de ser bienes esenciales. Lo importante será cómo invierten ese pago en construir nuevos tramos y conservar adecuadamente las existentes.

Para las empresas del sector dedicadas a la construcción y conservación de los firmes, será una gran noticia ya que podrán salir del bache en el que las ha mantenido durante tantos años de baja actividad, los datos que se manejan sobre el déficit en conservación son escalofriantes por lo que urge encontrar la forma para poder financiar estas inversiones tan necesarias al mismo tiempo que conllevaría una creación importante de puestos de trabajo.

Naturalmente, el gremio de transportistas rechaza cualquier tipo de pago adicional, quizás porque no valoran que sus vehículos sufrirán menos averías si circulan por carreteras en buen estado de conservación.

Lo más complicado será encontrar el mecanismo recaudatorio más adecuado, se barajan varias iniciativas como la del SEOPAN que propone un peaje con tarifas medias europeas en las autovías libres, pero ocultan el coste de instalación, se estima en 22 mil millones de euros, de los pódicos así como que ellos colaborarían en la inversión a cambio de la concesión y ¿gestión? de los contratos de conservación.

Otro modelo que se baraja es el de la viñeta, por el que cada vehículo paga una tarifa por circular controlado por un distintivo en el coche. Sería el más fácil de implantar además que, teniendo en cuenta que España es un país turístico, nos visitaban más de 80 millones de turistas y muchos de ellos con vehículo propio o de alquiler, y con el flujo en verano de personas que se dirigen al norte de África, nos daría una rentabilidad inmediata.

Hay una propuesta de la AEC, más novedosa e inteligente que, según Jacobo Díaz, director general de la AEC, “propone bonus, que gracias a su tecnología y su validación por satélite, permita máxima flexibilidad para perfilar usuarios e incentivar políticas medioambientales”. Con este bono pagaría más quien más kilómetros haga en el año ya que habría una franquicia gratuita a determinar (podrían ser 10.000 km e incluso mayor según el tipo de usuario). Otra medida atractiva de este sistema es que podría modularse según las emisiones de cada vehículo, incentivando así a los menos contaminantes.

Naturalmente, salvo el sistema de la viñeta, cualquiera de los otros llevará tiempo diseñar e instalar, por lo que o bien se acepta éste o nos tocará seguir esperando al sistema que nos permita traer a buen término una solución que ayude a salir del bache que se inició en 2008 en cuanto a la política de conservación de carreteras.

Lo que sí debemos tener claro es que, con cualquiera de los sistemas que implante la administración, el ingreso que se genere debe ser UNICA Y EXCLUSIVAMENTE para carreteras, y en este factor, el sector de carreteras debe estar ojo avizor ya que alguien podría caer en la tentación de utilizarlo en otras infraestructuras terrestres como el ferrocarril.

La conclusión es que si es inevitable y necesario el “pago por uso”, y aun sabiendo que las carreteras generan muchísimo más de lo que necesitan para su correcta conservación, creemos que lo más operativo, dado el estado en que se encuentran, sería la implantación de la viñeta y mientras tanto dar forma a la propuesta de la AEC.

Permítanme que termine con una licencia bucólica: en este momento nuestras carreteras me recuerdan a los pajarillos asomando la cabeza por el nido, con los picos abiertos, y piando desesperadamente esperando recibir la comida que traen sus padres. Así esperan las carretas esos ingresos del Pago por Uso.