

¿QUÉ MODELO DE FINANCIACIÓN ELEGIRIAN LAS CARRETERAS DE ESPAÑA ...SI ELLAS PUDIESEN ELEGIR?



José Antonio Soto
Miembro de la revista
Asfalto y Pavimentación

 @soto228pepe

Existiendo ya varias alternativas al posible Modelo de Financiación para la Conservación de Carreteras (Peaje por tarifas medias europeas, "Bonus" y Viñeta), por el compromiso adquirido desde el Gobierno Central ante Europa, sobre la instauración de un sistema de "Pago por Uso" de la red de carreteras del Estado para 2024 (tal como se recoge en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia presentado a la comisión europea) y teniendo en cuenta que actualmente todas nuestras vías de comunicación están necesitadas de una conservación curativa, sería interesante, haciendo un esfuerzo de imaginación, escuchar qué opinan ellas al respecto, qué orden de prioridad según sus necesidades más urgentes y cuál de los sistemas propuestos les parecería más interesante, antes de que unos algoritmos, basados en los Big- Data, sean los que decidan qué camino tomar, ya que al fin y al cabo son ellas las sufridoras directas de la desinversión en conservación de los últimos años.

Visualicemos pues un Congreso en donde los asistentes fuesen representantes de las carreteras – Vías Rápidas (VR), Carreteras Nacionales (CN), Carreteras Autonómicas (CA), Carreteras Comarcales (CC) etc. – y se debatiera cuáles deberían ser las primeras en recibir esos presupuestos, tan deseados, obtenidos del Pago por Uso de los vehículos.

A la propuesta del **Peaje por tarifas medias europeas**, previa instalación de pórticos controladores en las V.R., las opiniones derivarían en este sentido:

VR.:

"Si los vehículos van a pagar por el uso de nuestras vías, lo lógico es que la recaudación se aplique en la conservación que necesitamos y así podrán circular más cómodamente y, si sobra algo que lo utilicen en las vías que más lo necesiten". Y no se preocupen por el aumento de kilómetros que supone la incorporación de las autopistas de peaje ya que, el haber dependido su conservación, hasta ahora, de las concesionarias, ha hecho que estén estructuralmente sanas, por lo que con unos simples Microaglomerados en Frío las dejarán como nuevas. Esto también sería aplicable al resto de nosotras salvo alguna excepción".

Este argumento sería rápidamente cuestionado por el resto de carreteras.

CN, CA, CC":

¿Se están dando cuenta del incremento tan brutal de tráfico que vamos a tener debido al aumento de vehículos, especialmente pesados, por ahorrarse ese peaje?, por no hablar de la peligrosidad que supondrá ese incremento de tráfico y el deterioro que se produciría en nuestros pavimentos, ya de por sí deficientes, amén del incremento de emisiones de GEI como consecuencia del tráfico más lento y el mal estado en que nos encontramos. Por todo esto, opinamos que si adoptan esta solución, los primeros presupuestos sean para nosotras y así tener vías alternativas en buen estado y seguras para los que no quieran pagar ese

¿QUÉ MODELO DE FINANCIACIÓN ELEGIRÍAN LAS CARRETERAS DE ESPAÑA...SI ELLAS PUDIESEN ELEGIR?

nuevo peaje. Y no nos extrañaría que en unos años, a todos los vehículos que circulen sobre nosotras, por ser más contaminantes, les apliquen una tasa medioambiental" "Así pues, no empeceemos la casa por el tejado y antes de adoptar este tipo de pago, reforcemos nuestras vías para evitar su ruina total".

"Por cierto, hasta ahora, se nos ha catalogado como T2, T3 o T4 y con el incremento de vehículos pasaríamos a ser tráfico más pesados por lo que exigimos que nuestra conservación sea acorde con esta nueva clasificación".

Otra propuesta de financiación más novedosa pero que implicaría una puesta en marcha más compleja, es la implantación de un "bonus" por el que pagarían más los vehículos que más utilicen las carreteras con una franquicia de un número a determinar de km sin coste alguno para el usuario, y los más contaminantes. Pero qué dirían las carreteras ante este sistema:

VR.:

"Las VR estamos de acuerdo, pero ya que los vehículos que más km hacen al año son nuestros usuarios esta recaudación debe redundar en nuestra conservación ya que además repercutiría de forma positiva en la disminución de GEI"

CC, CA.CN.:

"El resto de vías, y especialmente las CC, no podemos aceptar el argumento de las VR ya que conllevaría una gran desinversión en el resto de vías por ser mucho menor el número de usuarios, aunque estaríamos de acuerdo siempre que la recaudación repercuta según las necesidades de cada una de nosotras. Si estamos de acuerdo en que los vehículos más contaminantes se les penalice, pero si quieren que disminuyan las emisiones hagan una conservación adecuada de todas nosotras"

El tercer sistema que se discutió fue el denominado de la **viñeta**. Con este sistema cada vehículo paga un impuesto, similar al "numerito" de los ayuntamientos y con el cual los vehículos podrían circular por cualquier carretera dentro del territorio nacional.

CN, CA, CC, VR.

"Creo que todas estamos de acuerdo con este sistema por ser el más fácil y rápido de implantar y por tanto de comenzar a tener fondos para los proyectos de conservación más urgentes. Pero siempre y cuando, lo recaudado **se destine a la red de carreteras**

Si las carreteras vamos a ser protagonistas en la Agenda de la UE 2030 para el Desarrollo Sostenible, queremos que este protagonismo se perciba en la mejoras de nuestros pavimentos y de esa manera contribuiremos a esa reducción de GEI y a una mejora en seguridad vial.

Y no se olviden los representantes del Ministerio, que sobre nosotras y gracias a que existimos circulan vehículos que se dejan al año, en impuestos, la friolera de 30.000 millones de euros, por lo que nuestro objetivo prioritario es satisfacer a nuestros usuarios de la mejor manera posible y es que cuando circulen sobre nosotras se sientan cómodos y seguros, que no se distraigan por evitar un bache ni por la mala señalización.

Otro tema que no hemos tocado es el relativo a los empleos directos, amén de los indirectos, que generarían estas inversiones.

Resumiendo, no pedimos inversiones por pedir, pedimos porque con estas obras de conservación estaríamos reduciendo las emisiones, aumentando la seguridad y creando empleo, sin olvidar que la gran política de nuestra conservación debe ir orientada y basada en prevenir no en curar. Más no se puede dar teniendo en cuenta que lo que pedimos nos corresponde".

El moderador, vistos los comentarios sobre el pago por Viñeta, da por terminada la jornada, comprometiéndose a enviar al Ministerio esta propuesta como la elegida por unanimidad por las carreteras.