

► 23 Marzo, 2016



CREANDO
CULTURA DEL
AUTOMÓVIL

Carreteras del futuro

Lo vas a pagar

El pago por uso de las carreteras no está en la agenda política inminente, pero partidos políticos y asociaciones

LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA (AEC) no quiere aparecer como la mala de la película, pero es sin duda el papel que le ha tocado en esta historia. Sé que poco les importará a muchos el argumento, aunque voy a intentar explicarlo, pero de inicio ten claro cuál va a ser el desenlace: en las carreteras españolas se va a establecer un sistema de pago por uso que afectará a todos los usuarios. Y cuando toque esta implantación, sobre todo si hay algún partido con mayoría absoluta en el Congre-

so, el argumento para imponerla va a ser tan simple como tantas otras veces: para adecuarnos a Europa. Ciertamente, la Directiva Europea 2011/76 no solo establece este modelo como solución al costoso mantenimiento de las vías, sino que, además, contempla incluir en el precio el coste de construcción de estas carreteras.

En este último caso, para quien escribe, se trataría de un robo a la población, que por otro lado ya está aclimatada a situaciones similares a través de la factura de la luz, que in-

Esta señal podría desaparecer de las vías españolas



cuando, en un futuro lejano?, sean todas de pago

cluye el coste de la construcción de la red. ¿Y por qué te *enveneno* contando esto así? Para que estés atento en los próximos años, porque asociaciones como la AEC solo son los mensajeros, y ni siquiera se puede culpar de esto a las constructoras.

Han sido los políticos quienes han decidido que con el dinero de los impuestos de hidrocarburos, el de circulación y otros, que llevan tiempo destinando a otras cuestiones, no es suficiente para mantener la red de carreteras y que la única solución es que sean los ciudadanos



“No es el momento de abordar el pago por uso, antes hay otras prioridades, pero tiene justificación a nivel teórico”
Andrés J. Ayala, Partido Popular



del sector reconocen que el futuro pasa por ahí

los que paguen para conservarlas. Como puedes ver en la página siguiente, no son pocos los países europeos que ya han implantado un sistema de pago por uso. Evidentemente, esto también debería aportar ventajas. Para empezar, que así deberíamos circular por autopistas inmaculadas y que, según proponen desde la AEC, parte de ese dinero -como en Alemania- podría destinarse a ayudas directas a los transportistas para que dispusieran siempre de los camiones más modernos y mucho menos contaminantes.

Además, este sistema aseguraría cierta equidad, es decir, pagaría *mucho* quien estuviera todo el día en la carretera y *nada* quien no la usara nunca. Por supuesto, implantar algo así en todo el país generaría cientos, quizá incluso miles de puestos de trabajo, así que ya sabes cuál será la otra razón política. Te voy a dar hasta el argumento nacionalista: así, alojarán el bolsillo los extranjeros que vienen de vacaciones o los transportistas foráneos, como hacen los españoles cuando cruzan Austria o Alemania.

>>



“Es la solución a largo plazo, pero la medida tiene que ir acompañada de un acuerdo político e institucional”
Juan Luis Gordo, PSOE

FOTOS: RAUL SALINAS, AUTO BILD ESPAÑA, WIKIMEDIA COMMONS



► 23 Marzo, 2016

REPORTAJE | PAGO POR USO

SISTEMAS NACIONALES DE PEAJE EN EUROPA

Aquí tienes algunos de los países europeos que han implantado un sistema de pago por uso en parte de su red estatal. Las tecnologías usadas para el cobro son GNSS (basada en el posicionamiento por satélite) y DSCR (comunicación de corto alcance, como el del VíaT).

Francia GNSS
Kilómetros 15.000 · Secciones 4.000 pódicos · Equipos en coches 700.000

Portugal DSCR
Kilómetros No disponibles
Precio 20 euros por tres días

Holanda (cifras estimadas)
GNSS · Kilómetros 135.000 · Secciones 45.000 pódicos · Equipos en coches 800.000

Alemania GNSS · Kilómetros 12.500 · Secciones 5.200 pódicos · Equipos en coches 600.000

Rep. Checa DSCR · Kilómetros 1.300 · Secciones 230 pódicos · Equipos en coches 400.000

Polonia DSCR · Kilómetros 1.500 · Secciones 900 pódicos · Equipos en coches 300.000

Eslovaquia GNSS · Kilómetros 1992 · Secciones 1.098 pódicos · Equipos en coches 200.000

Austria DSCR · Kilómetros 2.100 · Secciones 800 pódicos · Equipos en coches 800.000

FUENTE: ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

» Lo bueno para Austria o Alemania es que tienen políticos que dimiten cuando se sabe que copiaron en su tesis doctoral, así que lo que allí se recauda tiende a gastarse íntegramente en su sistema de transporte por carretera. Mi naturaleza no es así, pero mi experiencia me hace desconfiar del resultado que tendrá algo similar en España.

"Evidentemente, habría que adecuar las otras cargas que tiene el transporte, como los impuestos de circulación o el de hidrocarburos, para que el usuario final no tenga que pagar más", como afirma Juan E. Lazcano. Desde luego, debería ser así, pero entre tú y yo, lo dudo. Hay una buena cantidad de estudios para la implantación del pago por uso de las carreteras en España desde hace más de una década, y todos ellos contemplan descuentos por uso frecuente y, en algunos casos, incluso tarifas variables en función del poder adquisitivo medio de las zonas que comuniquen estas vías.

Además, a los vehículos menos contaminantes también se les aplicarían tasas menores, supuestamente. Todo esto tranquiliza, pero asus-

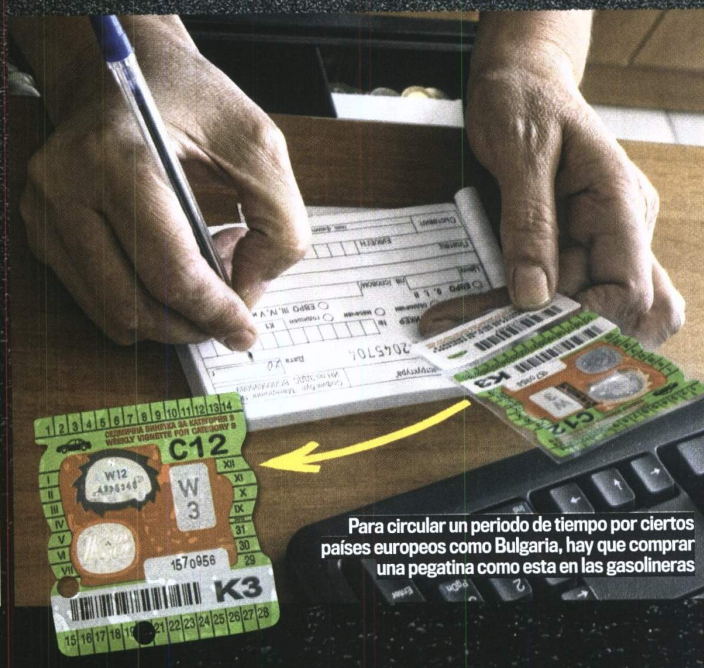


¿TE ACUERDAS DEL 'NON VULL PAGAR'?

En 2012, miles de conductores catalanes iniciaron una campaña contra las autopistas de pago de su comunidad bajo el lema de arriba. Pasaban los peajes sin pagar y a muchos les cayeron multas de 100 euros por viaje. Además, en enero de 2013, el Gobierno central convirtió a los trabajadores de los peajes en autoridades temporales, lo que puso punto y final a este movimiento.

"Solo se debería aplicar tras una auditoría del sistema viario, con criterios públicos y para reorientar los usos"

Laura Díaz, Podemos



Para circular un periodo de tiempo por ciertos países europeos como Bulgaria, hay que comprar una pegatina como esta en las gasolineras



► 23 Marzo, 2016

Entrevista

JUAN F. LAZCANO

Presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC)

"QUEREMOS QUE LA IMPLANTACIÓN SEA PACÍFICA"



Si se hace bien, la recaudación debería ser finalista y utilizarse para mejorar todo el sistema de transporte por carretera

¿Puede explicar por qué cree que el pago por uso es inevitable?

Es una recomendación cada vez más taxativa de la UE. Y no será el momento político, pero hay muchos motivos: medioambientales, de equilibrio entre los modos y de equitatividad (quien use más que pague más, igual que quien contamine).

¿Podrían incluirse los costes de construcción?

La directiva europea lo contempla, pero nosotros no. Eso sí, serviría para armonizar el sistema viario español que ya tiene peajes en sombra y otras modalidades de pago por uso. Las autopistas de peaje sí podrían incluir esos costes, así que seguirían siendo las más caras, pero dentro de un sistema más homogéneo.

¿Cuándo cree usted que se podría implantar en España?

Primero habría que eliminar o limitar al máximo los numerosos riesgos que lleva implícitos. La transferencia de costes al usuario final, la seguridad técnica y jurídica del sistema tarifario son los más importantes. En Alemania, recaudan anualmente 5.000 millones y aquí necesitamos unos 6.200 para poner nuestras carreteras en estado de revista.



"Estamos del todo en contra. Las carreteras ya están pagadas y repagadas con los impuestos de la gasolina"

Juan Rubio, Ciudadanos

Las diferencias del coste en las vías de peaje existentes llaman la atención

PRECIOS DE TODAS LAS AUTOPISTAS DE PEAJE EN 2016

Vía	Recorrido	Precio (euros)	Km	Precio/km
AG-57	Puñeros-Balona	1,60	28	0,05
AP-8	(**) Larraskitu-Santutzi	1,18/0,59	17,8	0,06
AG-55	La Coruña-Carballo	2,45	33,1	0,07
AP-4	Sevilla-Cádiz	7,20	93,82	0,07
AP-36	(***) Ocaña-La Roda	15,45/	177,30	0,08
AP-9	Ferrol-Tuy	20,15	219	0,09
AP-7	Barcelona-La Jonquera	14,25	150,04	0,09
AP-7	(**) Alicante-Cartagena	7,40/4,20	76,6	0,09
C-32	(****) Mongat-Palafrós	4,72/4,20	48,99	0,09
AP-15	Tudela-Irurzun	11,15	112,6	0,09
AP-53	Santiago-Alto Sto Domingo	5,95	56,6	0,10
AP-68	Bilbao-Zaragoza	31,85	294,42	0,10
AP-7	Barcelona-Tarragona	10,55	100,36	0,10
AP-51	(*) Avila-Villacastín	2,35/1,40/0,85	23,1	0,10
AP-41	(**) Madrid-Toledo	7,50/6,25	71,5	0,10
R-4	(*) Madrid-Ocaña	9,90/5,00	87,99	0,11
AP-8	Bilbao-Behovia	12,57	105,6	0,11
C-33	Barcelona-Montmeló	1,60	14,06	0,11
AP-2	Zaragoza-Mediterráneo	23,80	215,49	0,11
AP-7	Tarragona-Valencia	25,80	215,49	0,11
AP-7	Valencia-Alicante	17,05	148,52	0,11
R-2	(*) Madrid-Guadalajara	2,10/1,00 Tr. int.	80,7	0,11
AP-7	(*) Circunvalación Alicante	6,90/2,00 Tr. ext.	33,2	0,12
R-3	(*) Madrid-Arganda	4,00/3,15	33,9	0,12
AP-7	(*) Cartagena-Vera	4,30/3,80	115	0,12
AP-71	(*) León-Astorga	13,95/4,75	37,6	0,13
AP-1	Burgos-Armiñón	4,95/2,00	84,3	0,14
AP-61	(*) Segovia-San Rafael	12,10	84,3	0,14
AP-7	(**) Estepona-Guadilario	3,95/2,45/1,60	27,68	0,14
R-5	(*) Madrid-Navalcarnero	3,25/2,00	22,48	0,14
AP-7	(*) Madrid-Navalcarnero	4,50/4,00	28,3	0,15
AP-7	(****) Málaga-Estepona	12,40/7,65	82,66	0,15
AP-66	Campomanes-León	13,05	77,76	0,16
AP-6	Villalba-Adanero	12,30	69,60	0,17
AP-46	(****) Alto Pedrizas-Málaga	4,95/3,25	28,00	0,17
C-32	(****) Castelldefels-Vendrell	10,50/7,49	49,5	0,21
M-12	Aeropuerto de Barajas	1,95	9,2	0,21
C-16	(**) Túneles de Artxanda	1,10/0,66	4,89	0,22
C-16	(**) Sant Cugat-Manresa	10,18/5,60	41,8	0,24
C-16	(**) Túnel de Vallvidriera	4,16/3,70	16,65	0,24
C-71	Túnel del Cadi	11,57	29,7	0,38
C-71	Túnel de Soller	5 No residentes 1,30 Residentes	3,02	1,65

* Depende horario:
(Hora punta, normal o valle /
tarifa diurna o nocturna)

** Depende día:
(Laborable, sábado,
domingo o festivo)

*** Depende temporada:
(Alta o baja)
**** Pago en efectivo o Vía T

(En rojo los precios de las autopistas que este año han bajado)

FUENTE: AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS



ta ver las horquillas de las tarifas, que en algún caso irían de 2 a 12 céntimos el kilómetro (de 30 a 120 euros un viaje Madrid-La Coruña).

El cómo ya se verá, porque hay diferentes posibilidades técnicas, desde la implantación de pórticos que leerían las matrículas de los coches que pasan por determinados tramos a una especie de *Gran Hermano* que controlaría vía GPS los kilómetros recorridos por cada vehículo en circulación. El primero daría paso a un sistema viario dual en España: uno de carácter económico

con autopistas o carreteras usadas por camiones y para viajar y otro, de corte social -sin vigilancia-, que serviría para vertebrar el territorio.

No sé cuál de los dos sería el mejor, porque cuando todo esto sea una realidad, que lo será, seguramente llegue con una gran cantidad de vehículos en circulación ya conectados a Internet, entre sí y con las infraestructuras. Lo que sí me gustaría es que todo el dinero que se recaude se gaste, como afirman esperanzados desde la AEC, esta vez sí, solo en la carretera.

Vicente Cano