



▶ 14 Diciembre, 2022

El Gobierno aparca el plan de peajes en las autovías españolas

ALTERNATIVA AL PAGO POR USO/ Transportes prolonga el debate y deja la puerta abierta a fórmulas como la 'viñeta', el modelo suizo, que consiste en una 'tarifa plana' que da derecho al uso de la carretera.

C. Morán. Madrid
La reforma del Gobierno remitida a Bruselas para financiar la conservación y mantenimiento de las carreteras y contribuir a la lucha contra el cambio climático, mediante la introducción de un peaje blando en las vías de alta capacidad, no se concretará este año como, inicialmente, estaba previsto. "A estas alturas es imposible abordar esta reforma; no existe el suficiente impulso del Gobierno, ni el necesario consenso político y social", aseguran fuentes próximas al Ejecutivo, que indican que será un asunto que abordará e implementará el próximo Gobierno que salga de las urnas en 2023, si se cumple el calendario electoral.

España se comprometió este año ante la CE a implantar un sistema de pago por uso en los 12.000 kilómetros de red de autopistas y de autovías estatales y puso como fecha estimada 2024. El canal para introducir esta nueva carga impositiva iba a ser una ley de movilidad sostenible y de financiación del transporte, un texto que ayer el Consejo de Ministros aprobó remitir al Congreso de los Diputados para su trámite parlamentario, pero sin incluir la parte relativa a la nueva fiscalidad sobre el uso de las carreteras.

"No es un tema de dificultad técnica, porque existen trabajos muy avanzados sobre la implantación del peaje. El problema estriba en la voluntad política, que ha perdido fuerza en el Gobierno y que no está consensuada con el resto de grupos políticos", indican desde el sector, que ve en el calendario electoral de 2023 uno de los impedimentos para que la reforma se acelere.

Empresas a la espera

La imposición de un peaje blando en las vías de alta capacidad también tiene una importante lectura empresarial, ya que los grandes concesionarios de transporte y las firmas tecnológicas llevan tiempo esperando a que el Gobierno opte por un modelo de explotación apoyado en la iniciativa privada. Grupos como Abertis, Azvi, Ferrovial y tecnólogos como Indra, Kapsch, Gertek y **Revenga**



La red de autopistas y autovías en España se extiende a lo largo de 12.000 kilómetros cuadrados.

RECAUDACIÓN

Hay distintos estudios que indican que el Estado podría recaudar hasta 250.000 millones de euros por la imposición de un peaje blando a privados y transporte pesado en 15.000 kilómetros de red de autovías durante 25 años.

En el Gobierno cobra más fuerza la viñeta frente a un peaje blando por kilómetro recorrido

son los principales interesados en su desarrollo.

"Además de imponer una tasa o peaje, España podría anticipar ingresos mediante contratos de concesión para el mantenimiento y conservación de estas carreteras", aseguran los expertos. En su último informe, la consultora EY calculó que si la Administración concesiona los 15.000 kilómetros de vías estatales y autonómicas podría recaudar de manera anticipada o de

La ley de Movilidad Sostenible llega al Congreso

Expansión. Madrid
El Consejo de Ministros ayer el visto bueno al proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y lo remitirá a las Cortes para su tramitación por vía de urgencia en 2023 para cumplir así con uno de los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La norma regulará soluciones como el transporte a la demanda, los coches compartidos, el uso tempo-

ral de vehículos o la regulación básica del vehículo autónomo, y fomentará la digitalización y la promoción de datos abiertos tanto de administraciones, como de gestores de infraestructura, operadores públicos y privados.

Según el Gobierno, esta digitalización y la compartición de datos ayudará a abrir nuevas oportunidades de negocios a empresas emergentes y a mejorar la toma de decisiones sobre

movilidad. El texto incluye la reordenación del transporte de viajeros regular por carretera con un nuevo mapa concesional que se está trabajando con las autonomías para mejorar el servicio a fin de que el autobús pueda atender a más personas, con mejores precios, de forma más competitiva y con un mejor servicio. También se reconoce la importancia estratégica e indispensable del transporte de mercancías.

no envió en mayo a Bruselas para justificar los 140.000 millones en fondos y préstamos Next Generation, incluía la implantación de un "mecanismo de pago por uso" basado en el principio de "quien contamina paga". Según las

La reforma es uno de los compromisos adquiridos en el Plan de Recuperación y Transformación

fuentes consultadas, el Ministerio de Transportes ha barajado distintas fórmulas, aunque la que ha cobrado más fuerza en el equipo de Raquel Sánchez en los últimos meses es la denominada *Viñeta* o *Euroviñeta*, un gravamen dirigido principalmente al transporte profesional que funciona ya en varios países y que no está basado en el pago por uso sino en el derecho de uso. "Sería como una tarifa plana que da derecho a circu-

lar durante un periodo de tiempo determinado", indican los expertos. "Es un modelo recaudatorio que no tiene en cuenta aspectos medioambientales y su finalidad no tendría que ser la conservación de la red. La *viñeta* funciona desde hace tiempo en Suiza, Austria y Suecia. Es un modelo distinto al portugués o alemán, basado en sistemas de peaje tradicional".

De Aragón a las autovías de primera generación

El pago por uso no funciona en España, pero sí se ha extendido por otros países donde se ha introducido de manera parcial al transporte pesado (Alemania) o para todo tipo de vehículos (Portugal). La única experiencia española que, a día de hoy, funciona es el mecanismo empleado por la Diputación de Guipúzcoa, que amortizó en el primer año la inversión realizada en 2018 para la implantación de un peaje a los camiones que circulan por la N-1 y A-15. Existen otras experiencias, pero no son con cargo al usuario sino que emplean fórmulas presupuestarias periodizadas a largo plazo vinculadas al tráfico o a estándares de calidad de las carreteras. Aragón pretende licitar este año un plan de conservación de sus carreteras autonómicas apoyándose en la iniciativa privada. En juego, unos 3.000 millones de euros durante los 25 años de plazo de explotación de los once contratos en los que se ha dividido el proyecto del socialista Javier Lambán, unos 1.760 kilómetros de carreteras atendidas. El último gran plan privado de carreteras lo lanzó un Gobierno socialista en 2006 con los contratos de mantenimiento por 19 años de las autovías de primera generación, algo menos de 1.000 kilómetros de carreteras, basado en un modelo de **peaje en sombra** (el concesionario cobra en función del número de vehículos). Estos contratos vencen en tres años y el Gobierno aún no ha decidido qué va a hacer.