

Uso de Infraestructuras

Pago por uso, una apuesta que gana peso en Europa

Fomento estudia cobrar un peaje a los vehículos pesados. Diecisiete países de la UE ya lo hacen. Una opción para sostener el gasto en infraestructuras



Entrada a Madrid de la autopista de peaje R5 . -

Manuel G. Pascual - Madrid - 16/07/2010

Hay una frase que suena con renovado brío desde hace unas semanas en todo corrillo, conferencia o conversación formal que tenga que ver con la obra pública: hay que ir hacia el modelo del quien usa, paga. Un concepto que se puede aplicar a casi todos los servicios públicos -existe, de hecho, un debate serio también en sanidad-, pero que en el sector de las infraestructuras, concretamente en el de la red viaria, es visto cada vez más como una necesidad. El anunciado recorte del gasto de Fomento de 6.400 millones en dos años, que se suma a la crisis que ya atraviesa la construcción, ha reavivado en la patronal y las empresas la intensidad con que se reclaman nuevas fórmulas que permitan asegurar el flujo de inversión pública.

Es sabido que el Ejecutivo está explorando fórmulas para captar capital fresco y no tener que seguir recortando el gasto. Ahí se inscribe, por ejemplo, el anteproyecto de ley de reforma del sistema aeroportuario, que podría elevar la participación de capital privado en AENA más allá del 30%.

En cuanto a autopistas y autovías, fue el propio ministro, José Blanco, quien allanó el camino a los defensores del quien usa, paga. El mes pasado dejó caer durante una intervención parlamentaria que el Gobierno estudia la posible aplicación de una tasa que grave a los vehículos pesados (los de más de 3,5 toneladas). "Adiós a la cultura del todo gratis", sentenció. Lo que en el resto de Europa se conoce como la Euroviñeta: la directiva europea aprobada en 2006 que regula el sistema de tasas de los camiones y que armoniza el pago por uso de las infraestructuras. Fuentes del sector aseguran que ha habido conversaciones entre el Ejecutivo y el sector de transportes para evaluar el posible impacto de su implantación. Y que Fomento no tardará en presentar su propio proyecto de Euroviñeta.

Diecisiete países de la UE, entre ellos Francia y Alemania, ya aplican una tasa de este tipo. Y otro de ellos, Holanda, no contento con gravar a los camiones, pretende cobrar a todo tipo de vehículo a partir de 2016. La idea triunfó de manera notable en una reunión de ministros de Transportes y Fomento de la UE celebrada en Zaragoza, explica un alto cargo que estuvo allí, y añade que la presidencia belga de la UE pondrá mucho énfasis en la implementación de la directiva en el territorio europeo.

¿Qué impacto tendría la aplicación de la Euroviñeta en España? Desde el punto de vista de la recaudación, se barajan varias cifras. El primer punto a tener en cuenta sería la cuantía de la tasa. En Francia y Alemania asciende a 0,12 euros por kilómetro. Y la segunda cuestión a considerar sería en qué autopistas y autovías cobrar. En este apartado sí que parece haber consenso: tanto la patronal europea de concesionarias de autopistas Asecap como la española Aseta abogan por tarifar las vías que no cuenten ya con peaje.

Recaudación abultada

Tomando un precio más conservador que el franco-alemán (0,10 euros por kilómetro), un estudio del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos sitúa en los 2.700 millones de euros anuales la recaudación que se obtendría si se aplica a las autopistas sin peaje y en las autovías de titularidad estatal. En cambio, si se cobrase la tasa en toda la red interurbana de España (excepto en las vías que ya tienen peaje) la suma alcanzaría los 3.300 millones, según estimaciones del Centro de Investigación del Transporte de la UPM.

Un tercer estudio de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid estima que los ingresos oscilarían entre los 1.200 y los 1.860 millones, en función de si se cobra 0,08 euros o 0,12 por kilómetro, respectivamente.

Se tome la cifra que se tome, la cantidad superaría los 1.200 millones de euros anuales que cuesta el mantenimiento de la red viaria del Estado, por lo que se podría emplear el excedente para reestructurar el sector, según apunta Josep Lluís Jiménez, director de negocio de Abertis Autopistas.

Pero la aplicación de dicha tasa repercutiría también en la inflación. Desde el punto de vista macroeconómico, los datos que maneja la Universidad Internacional Menéndez Pelayo revelan que gravar con 0,10 euros por kilómetro a los camiones de más de 3,5 toneladas daría lugar a un incremento del IPC de entre 0,14 y 0,21 puntos. Aunque eso sería sólo en el año en que se establecieran las tarifas.

En cuanto a los transportistas, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), organización mayoritaria del sector, manifestó al día siguiente de la intervención de Blanco ante el Congreso su "oposición radical" a la introducción de nuevos impuestos en su actividad y añadió que una introducción de la Euroviñeta traerá "consecuencias imprevisibles" y una "reacción" de los camioneros. Es decir, huelga. El Ejecutivo trabaja con la idea de compensar el efecto de la tasa en el sector con rebajas fiscales.

Del lado de los defensores de la Euroviñeta está, según ellos mismos, el de la justicia retributiva. ¿Por qué tenemos que pagar todos unas vías que, en algunos casos, usan muy pocos? "El sistema de financiación de las infraestructuras sería más armónico si se financiase de este modo", apunta un directivo del sector.

También serviría para fomentar el vehículo ecológico, aplicándole un tipo reducido, e incluso para regular con el procedimiento inverso la afluencia de tráfico en las zonas más congestionadas o contaminadas.

Está claro que, además de asegurar el mantenimiento de la inversión, la aplicación de la Euroviñeta supondría suculentos contratos para las concesionarias, constructoras y empresas tecnológicas. Abertis considera la implantación de la Euroviñeta "una oportunidad interesante" y tendría mucho interés en entrar. Como es obvio, sus competidoras Cintra e Itinere también ven con buenos ojos el posible negocio que generará. Lo que no será fácil es convencer a los usuarios de que de repente tienen que pagar una tasa por usar unas instalaciones que hasta ahora les salía gratis.

La tecnología satelital se impone al telepeaje

El fraude en el cobro de la tasa es uno de los quebraderos de cabeza a los que se enfrentan los países que ya implementan la Euroviñeta. Todo un desafío tecnológico, porque se parte de la base de no poner cabinas de peaje como los de toda la vida que entorpezcan el tráfico. Tampoco existe una regulación comunitaria que establezca cómo se debe llevar a cabo el cobro de la tasa.

Más allá de la labor legislativa, que asegure a los cobradores que pague todo el que tenga que pagar, se imponen dos sistemas. Por un lado, el satelital, que consiste en equipar a los vehículos con un dispositivo especial que permita saber cuántos kilómetros se han hecho en las vías de pago. Dicho aparato cuesta entre 250 y 300 euros, que deberían pagar los usuarios. Alemania, donde la Euroviñeta funciona desde enero de 2009, escogió este sistema, y Francia se está planteando hacerlo.

El otro método, usado en Eslovaquia entre otros, es el del telepeaje, que consiste en repartir a lo largo de las vías (especialmente en los accesos y salidas) unas antenas que hagan la lectura del vehículo cuando éste pase. De cara al transportista resulta más económico (sólo tienen que instalar un aparato que cuesta entre 15 y 30 euros), pero el desembolso del Estado es mayor debido a la colocación de las antenas.

La Europa de los peajes

Antecedentes

El 2 de julio de 1969 se estrenó la primera autopista de peaje de España: la prolongación de la carretera que une Barcelona y Montgat hasta Mataró, la C-32 (en la foto de arriba, imagen de uno de los primeros coches que pagaron

por usar la vía). La concesión, prorrogada dos veces, vence en 2021. Las autopistas de pago suponen hoy 3.378 de los 10.759 kilómetros de las vías de gran capacidad de la red de carreteras a cargo del Estado.

EuRopa

La UE lleva desde 1971 intentando establecer una política de tarificación por el uso de la infraestructura, de manera que sea equitativa y admitida por todos los países miembros. El proceso quedó detenido en su día por la oposición de algunos Estados miembros, concretamente Alemania (que hoy aplica la Euroviñeta), que deseaban que fuera suprimido el sistema de peaje aplicado en algunos países y que sufrían los transportistas de su país.

Pioneros

Suiza fue el primer país europeo en implantar una tasa que grava a los vehículos pesados, que son los que más desgastan las carreteras. Empezaron a cobrarla en 2001.

Euroviñeta

El 9 de febrero de 1994 cinco Estados miembros de la CE (países del Benelux, Alemania y Dinamarca) firmaron un acuerdo basado en el artículo 8 de la citada directiva con el fin de crear un "eurodistintivo regional". Esta directiva fue reemplazada el 15 de junio de 1999 tras la adopción de la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de determinadas infraestructuras, que ha sido recientemente sustituida por la 38/2006.

Camiones en vacío

Según los cálculos de la UIMP, con la Euroviñeta, los ingresos destinados a la mejora de la red viaria permitirán que aumente la productividad de las compañías de transporte. Éstas incrementarán sus flotas y podrán optimizar el manejo de cargas y reducir significativamente los viajes de retorno en vacío, que hoy suponen en España entre el 30% y el 45% del total.