

TRIBUNA DIGITAL · Opinión 

SOS: peajes en 2024

Asistimos con desconcierto e indignación al lanzamiento de continuos globos sonda que amenazan con la implantación del pago por uso de la red viaria española



EFE

Desde la época en la que Fomento era el *apellido* del Ministerio que gestionaba los temas del transporte, **asistimos con desconcierto e indignación al lanzamiento de continuos globos sonda que amenazan con la implantación del pago por uso de la red viaria española;** la que aún está libre de ese gravamen, claro, porque peajes ya existen en modalidad concesional en algunas autopistas, y también se está pagando ya en Guipúzcoa, a pesar de las sentencias en contra del Tribuna Supremo.

Una pretensión fruto de la incapacidad de cuadrar las cuentas de nuestros gobernantes que, **en lugar de gestionar debidamente el dinero público, quieren optar por una vía mucho más cómoda:** imponer una tasa a todos los usuarios de las carreteras, incluidos los profesionales que los 365 días del año prestan sus servicios de transporte a la industria, el comercio, la agricultura o al turismo.

La ironía es que, desde el Ejecutivo y desde algunos grupos de presión que ven un beneficio directo para sus cuentas de resultados, **nos quieren hacer creer que estos peajes, de afán meramente recaudatorio, son por nuestro bien;** para mantener nuestras carreteras y que sean más seguras o para reducir el impacto ambiental. Y la excusa principal es la de siempre: lo manda Europa.

España debe transcribir en su ordenamiento jurídico la última directiva sobre la *Euroviñeta*, aprobada en 2022, antes del 25 de marzo de 2024. Si no lo hace, se queda sin miles de millones de euros de los fondos *Next Generation*. O dicho de otro modo: **el Estado tiene un año para diseñar e implantar este gravamen y para decidir a qué colectivos afectaría,** teniendo en cuenta que la UE deja la puerta abierta a aplicarlo a turismos, vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas, autocares, autobuses, minibuses o furgonetas. Desde el pasado verano, el Gobierno ya se ha puesto manos a la obra, contratando a la consultora pública Ineco para que elabore varios informes sobre posibles sistemas de financiación de nuestra red de carreteras.

Según la última revisión de esta legislación comunitaria, estas tasas deberán basarse en la distancia recorrida y no en el tiempo de conducción ya que así se recoge mejor, supuestamente, la huella ecológica de estos vehículos... Y, desde luego, se recauda mucho más.

Está claro que **los gobiernos, incluido el nuestro, no van a renunciar a esta oportunidad para ensanchar las arcas públicas**. Además, no están obligados a invertir en carreteras o transporte el dinero obtenido gracias a los peajes. Algo a lo que no le encontramos mucho sentido, teniendo en cuenta que, ya que nos vemos obligados a este injusto repago, al menos que estas partidas sirvan para eliminar los 'puntos negros' y 'cuellos de botella' que salpican nuestra red viaria.

Y hablo de repago porque los usuarios de las carreteras ya costeamos de sobra el mantenimiento de estas infraestructuras mediante el Impuesto Especial de Hidrocarburos, que anualmente supone para la Hacienda pública unos ingresos superiores a 10.000 millones de euros. Esta cantidad sería suficiente no solo para costear su mantenimiento anual, estimado en los Presupuestos Generales del Estado en unos 1.300 millones, sino también todo el déficit acumulado de estas carreteras, que asciende a unos 8.000 millones de euros. Me temo, señor Sánchez, que **la excusa de hacernos pagar para preservar adecuadamente nuestras autovías no cuela**.

"Quien contamina paga". Este argumento se ha colocado en el centro de la política medioambiental de la UE, al que se han sumado los *lobbies* de constructoras y gestores de autopistas, organizaciones ecologistas y, por supuesto, la DGT y el Gobierno. **Este principio establece que los que perjudican el medio ambiente deben pagar.** Un *castigo* que debería ayudar en la consecución de los objetivos climáticos que se han fijado los 27, que se resumen en ser un continente neutro en emisiones de CO2 en 2050. Sin embargo, ningún dato avala que en ninguno de los países donde la *Euroviñeta* está en vigor, como por ejemplo Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Dinamarca, Alemania o Suecia, se haya reducido el impacto ambiental gracias a esta medida. Otra excusa fallida.

La *Euroviñeta* **afectará muy negativamente a todos los usuarios, sobre todo a aquellos que no viven en grandes núcleos urbanos y tienen que utilizar estas vías de manera habitual;** y dañará gravemente al transporte de mercancías y pasajeros por carretera, es decir, a todo el tejido productivo español. Puede fingirse que esto no se sabe y encargar, por tanto, un estudio a expertos para evaluar el impacto. Ya veremos qué sale de esta encomienda.

Este gravamen supone un golpe directo a nuestro pujante sector exterior de bienes, uno de los principales cimientos de nuestro PIB, cuyo vector principal lo forman precisamente nuestras empresas de transporte de mercancías por carretera, que destacan por su flexibilidad, eficiencia y rapidez para entregar los productos puntualmente a sus clientes europeos.

Dos tercios de lo que España exporta va a la UE y el 75 % de estas exportaciones se realiza en camión, por lo que estas tasas restarían competitividad a nuestra economía.

Recordemos, además, que **gracias al medio millón de camiones que circulan por nuestras carreteras, la población española puede acceder a más del 95% de los bienes que demandamos** (el otro escaso 4 % lo facilita el transporte ferroviario de carga).

No hace falta dinero para sufragar los gastos de mantenimiento de las carreteras; lo que sí es perentorio es que el Gobierno realice una coherente y sensata asignación de recursos siguiendo criterios de maximizar el retorno en beneficio del conjunto de la población.

Marcos Basante es presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC).