



El fin de las concesiones en las autopistas obliga a plantear un nuevo modelo viario

Los diversos Ejecutivos españoles, tanto del PSOE como del PP, se han resistido hasta ahora a plantear sistemas de pago por el uso de la red viaria. Sin embargo, la reversión de las autopistas concesionadas obliga al próximo Gobierno a afrontar el debate y a proponer un nuevo modelo de tarificación viaria una vez se hna descartado nuevos alargamientos de las actuales concesiones. En este contexto, el ministerio de Fomento en funciones está analizando diversas alternativas de pago por uso, según ha explicado El País, aunque Fomento ha puntualizado que aún no existe propuesta formal y definida porque estamos “en una etapa de reflexión inicial”.

A este respecto, el ministerio ha añadido que “aún no hemos realizado una propuesta formal, simplemente estamos intentando pensar en soluciones para asegurar la viabilidad de la red de carreteras del Estado”. Según fuentes de Fomento, parte de la recaudación de este nuevo modelo de tarificación se dedicaría a reducir el peaje de las

autopistas que aún se mantengan concesionadas en el momento de su implantación. El coste de mantenimiento de las autovías y autopistas de la red española supera actualmente los 1.100 millones de euros anuales, y en su opinión, es necesario “abrir un debate al respecto”.

El departamento de José Luis Ábalos ha precisado, que, llegado el momento, si decidiesen sacarlo adelante, “contaríamos con todos los segmentos de la sociedad, entre ellos, el del transporte”. Además, ha añadido que ya “en la anterior legislatura se propuso una subcomisión en el Congreso de los Diputados para abordar esta cuestión, pero no llegó a constituirse”.

El sector del transporte por carretera se ha posicionado tradicionalmente en contra de una medida como la Euroviñeta o cualquier otro sistema de tarificación adicional a los peajes actuales. Sin embargo, su posición ha variado con el transcurso de los años y, en periodos determinados, algunas de sus principales asociaciones sí han aceptado que es inevitable la llegada de una medida de estas características. De hecho, llegaron a plantear que no fuera discriminatoria y afectara a todos los vehículos, no solo a los pesados.

A raíz de la información publicada por El País, la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadisper) no ha tardado en rechazar el debate. La asociación sostiene que el transporte por carretera “ya contribuye suficientemente vía impuesto de hidrocarburos al mantenimiento de las carreteras”. En un comunicado, ha argumentado que el sector del transporte está soportando en la actualidad “más de 21.000 millones de euros anuales para el mantenimiento de las infraestructuras españolas”. Los transportistas han señalado además que esta medida “afectaría negativamente al mantenimiento de la recuperación de la economía española y a las exportaciones de productos españoles a los mercados europeos”.

DIVERSIDAD DE OPINIONES EN LAS AUTONOMÍAS

Por parte de los Ejecutivos autonómicos, también existe divergencia de opiniones

sobre la tarificación por el uso de la red viaria. Andalucía o Galicia, ambas gobernadas por Ejecutivos del PP y socios como Ciudadanos o Vox, son las comunidades que se han mostrado más reticentes. Por su parte, Catalunya, uno de los territorios más afectados por el modelo de peajes vigente hasta ahora y en el que gran parte de los tramos de autopistas concesionadas revertirán al Estado entre 2020 y 2021, ha defendido la llegada del pago por uso. De hecho, la Generalitat de Catalunya se ha mostrado dispuesta a que el territorio catalán se convierta en prueba piloto para un modelo que se pueda aplicar o no al resto del país.