

¿Alemania como modelo?

La República Federal Alemana es el país más poblado de la Unión Europea y el más rico si nos fijamos en su producto interior bruto (PIB). Sin lugar a duda es el Estado más importante y con mayor peso de nuestro “club europeo”. Por tanto, siempre es interesante conocer los modelos adoptados por los países referentes, ya que como dice el refrán “cuando veas las barbas de tu vecino afeitarse, pon las tuyas a remojar”.

Hoy me gustaría exponer el modelo alemán en el transporte terrestre (carreteras) y quizá abordemos en un futuro el transporte ferroviario. De forma resumida, en Alemania se aplica actualmente un sistema de tarificación a los camiones de más de 7,5 toneladas en sus 52.000 km de autopistas y carreteras troncales. La base legal de esta decisión son las directivas europeas 1999/62/CE, 2006/38/CE y 2011/76/UE que se materializan en la ley alemana de peaje en carreteras de 2011.

El sistema de tarificación se empezó a aplicar en 2015, (inicialmente solo en las autopistas, pero luego se ha extendido a las carreteras troncales al producirse trasvases de tráfico) pretendiendo internalizar los costes de uso de la infraestructura a los vehículos que más la desgastan, y también sus costes ambientales (contaminación atmosférica y ruido). Asimismo, el sistema utiliza las nuevas tecnologías digitales que hacen innecesarias las barreras de peaje.

El sistema de tarificación alemán comenzó en autopistas, pero se ha extendido por los trasvases de tráfico

¿Cómo funciona el sistema? Actualmente, la mayoría de los camiones que circulan por la red viaria del país tienen instalados unos equipos OBU (On Board Unit) que provee gratuitamente la Administración, los cuales calculan, mediante una combinación de localización GPS y transmisión GSM, los kilómetros recorridos en la red con peaje y permiten enviar al propietario del camión o empresa la correspondiente factura. También es posible, si no se dispone de OBU, pagar en unas máquinas específicas ubicadas en áreas de servicio interiores o próximas a la frontera.

El control se efectúa mediante unos equipos ubicados en los pórticos de las autopistas (unos 300) y en unas columnas (600) en las carreteras troncales, que detectan el vehículo en función de su volumen y comprueban -por la placa de

matrícula- si está registrado o ha pagado previamente el trayecto (señalar que estos equipos funcionan aleatoriamente para reducir la inmensa cantidad de información que -en caso contrario- recogerían). Además, existen unas camionetas que, circulando por la red, comprueban el pago del peaje.

La tarifa por kilómetro recorrido es la suma de tres componentes. Un componente de impacto ambiental acústico igual para todos los vehículos de 0,002€, otro por contaminación del aire que varía de los 0,011€ para un camión Euro 6 a los 0,085€ para un Euro 0, y, por último, el componente de infraestructura que va de los 0,08€ para los camiones de 7,5 a 12 toneladas a los 0,174€ para los de más de 18 toneladas y cuatro ejes.

No parece ser el “modelo de futuro” dejar que las concesiones caduquen sin trasladar costes

Los beneficios del sistema de peajes se utilizan para el mantenimiento y desarrollo del sistema viario alemán, en el que es interesante apuntar que el 35% de los camiones que lo utilizan son extranjeros. Además, la tecnología alemana es compatible con la austríaca que también aplica un sistema de peajes.

¿Qué lecciones podemos sacar de la experiencia alemana? Primero que no fue fácil ni rápido ponerlo en funcionamiento ya que tuvieron unos dos años de retrasos y sobrecostes. Que si no se elige bien la red sometida a peaje se producirán trasvases de vehículos que van a causar problemas colaterales, y que el modelo debe estar avalado por una legislación ampliamente apoyada como sucede en Alemania, que recordemos es un país federal.

Mi conclusión es que no necesariamente debemos trasponer miméticamente el modelo alemán, ya que somos países diferentes con problemáticas diferentes, (por ejemplo en España existen autopistas de peaje explícito, peaje en sombra, autopistas ‘rescatadas’, una amplia red de autovías gratuitas y con el 10% de los camiones extranjeros) y en el momento de crisis actual son más complicados los acuerdos con el sector, pero más vale tener un modelo que no tener ninguno. Dejar que las concesiones de las autopistas vayan caducando sin trasladar -como mínimo- sus costes de mantenimiento no parece ser el “modelo de futuro”, puesto que existe legislación europea y porque países más ricos y menos endeudados que nosotros lo hacen para internalizar costes externos, obtener recursos adicionales para el mantenimiento de la red viaria y conseguir un cierto equilibrio en el

reparto modal del transporte terrestre de mercancías.