



Peajes en carreteras y autopistas: Pagar por su uso sí, pero de forma social y ambientalmente justa y equitativa

España tiene una red vial desproporcionada, que es el producto de políticas económicas y urbanísticas erróneas, que es el origen de la expansión insostenible del vehículo privado, y que está arraigada en las políticas clientelares entre el poder político y las constructoras. El mantenimiento y conservación de esta red conlleva un déficit multimillonario e inasumible con los presupuestos ordinarios, ya que tan sólo la red estatal de vías de alta capacidad genera un déficit de 10.000 M € anuales para las arcas públicas.

Las tasas (peajes o viñetas) por el uso de estas infraestructuras viarias son útiles, ya que por una parte pueden ayudar a combatir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos a combustión que circulan por ellas y, por otra, al tener un carácter finalista, parte de lo recaudado se puede destinar a la conservación de las infraestructuras o a inversiones que deriven hacia una movilidad segura, sostenible y justa, por ejemplo en transporte público, carriles bici y movilidad sostenible en general.

Por otra parte, la implantación generalizada de tasas en las infraestructuras viarias termina con el agravio comparativo respecto al resto de medios de transporte que sí pagan tasas por la utilización de las infraestructuras (puertos, aeropuertos, vías de ferrocarril). En este sentido, pueden suponer un estímulo para poner en marcha nuevos modos de transporte de mercancías más sostenibles desde un punto de vista climático, como pueden ser las "autopistas del mar" y las "autopistas ferroviarias".

Desde Verdes EQUO compartimos que el coste de las infraestructuras viarias debe ir a cargo de las personas usuarias, pero las tasas no deberían de implantarse como una medida puramente recaudatoria, sino que deben de tener un carácter desincentivador, en aplicación del principio "quien contamina, paga". Además de liberar recursos públicos que ahora se destinan a estas vías, esas tasas deberían ser una vía para financiar la "transición ecológica", en concreto la movilidad sostenible, algo que por desgracia la normativa europea todavía no contempla.

Sin embargo, para que las tasas sean efectivas deben fijar cuantías lo suficientemente elevadas como para desincentivar su uso, pero al mismo tiempo deben ser justas y proporcionales para no producir problemas de equidad; es decir, que deben ayudar a reducir el agravamiento de la brecha social actual. Así, debieran reflejar tanto el tipo de vehículo y su finalidad (uso público, profesional o particular) como la contaminación real asociada, la renta de la persona usuaria o la disponibilidad real de medios alternativos al uso del vehículo.

Desde Verdes EQUO somos conscientes de que, tras décadas de fomento del libre uso del vehículo privado, y como consecuencia de las insostenibles políticas de ordenación territorial y urbana aplicadas por parte de las instituciones y gobiernos, la implantación de tasas por el uso de las vías públicas debe ir acompañada de opciones alternativas al vehículo particular, sobre todo ligadas a una mejora del transporte público. Además, es necesaria una labor de concienciación social y, ante todo, abrir un periodo de reflexión y debate, no sólo acerca de los peajes, sino sobre el insostenible modelo actual de movilidad.



Sin embargo, vemos con preocupación que la estructura de pago de los sistemas de peajes imperantes (y los que se quieren implantar en el futuro, de acuerdo con las exigencias de la legislación europea en la materia) dan unas señales radicalmente opuestas a las de una movilidad justa y sostenible, a saber:

- A menudo sólo se aplican en las vías de alta capacidad, lo que provoca una transferencia de tráfico hacia las vías secundarias, más inseguras, peor conservadas y con peor fluidez del tráfico, con el consiguiente incremento del riesgo hacia otras personas usuarias de esas vías (ciclistas, peatones en las travesías interurbanas) y del impacto ambiental (mayores emisiones, contaminación y ruido).
- Cuando se arbitran medidas de rebaja de carácter social, suelen ser sobre la base de establecer un techo de gasto y unos descuentos en función del número de viajes realizados, lo que incentiva un mayor uso del vehículo privado para acceder a esos descuentos.
- No discrimina en función de la potencia del vehículo, su grado de ocupación o la renta de la persona usuaria, por lo que tiene un efecto fiscal regresivo para las personas con rentas más bajas.

Por todo ello, desde Verdes EQUO consideramos que la implantación de tasas en las infraestructuras viarias de nuestro país ha de cumplir los siguientes criterios:

- Las tasas por el uso de las infraestructuras viarias se deben calcular de una forma transparente y adecuada a la finalidad que se pretende, que es la de sufragar el coste real de la conservación de las infraestructuras viarias. En este sentido, no pueden estar dirigidas a equilibrar las cuentas públicas por el descenso en la imposición a los carburantes ni tampoco ir destinadas a sufragar el coste de los errores políticos cometidos en el pasado, como el pago de las indemnizaciones a las constructoras por el cese de las concesiones de las autopistas.
- Su implantación debe conllevar políticas complementarias dirigidas a desincentivar el uso del coche, con medidas activas de fomento del transporte público, la movilidad ciclista y a pie. No pueden implantarse únicamente con criterio puramente recaudador. Parte de lo recaudado debe destinarse a políticas de movilidad sostenible.
- Puesto que las tasas pueden agravar la situación de aislamiento y despoblación que sufren las comarcas periféricas, peor comunicadas y más alejadas de los grandes núcleos urbanos, consideramos que la población que habita en comarcas o núcleos de población con menor acceso a la red de transporte público deben de ser objeto de exenciones temporales (parciales o totales) en la aplicación de esas tasas, hasta que se mejore la infraestructura de movilidad sostenible a su servicio.
- De igual manera, exigimos a las instituciones que, con independencia de sus competencias y atribuciones, se pongan de acuerdo para evitar agravios comparativos entre comunidades autónomas y comarcas.
- Las tarifas se deben de ligar con el tipo de vehículo (peso, potencia fiscal, emisiones de CO₂, nivel de ruidos), su uso (profesional, público o privado) y grado de ocupación. Además, para que estas tarifas sean equitativas y evitar su efecto fiscal regresivo, las instituciones deben implantar bonificaciones progresivas en función de la renta de la persona usuaria y de las características del vehículo (potencia fiscal).