

El debate sobre el pago por uso de carreteras salta a la opinión pública

El debate sobre si hay que pagar o no por circular por las carreteras españolas ha surgido con fuerza inusitada en estas últimas semanas. Coincidiendo con la celebración en Madrid de unas jornadas organizadas por la Asociación Española de la Carretera (AEC), esta cuestión ha traspasado el ámbito sectorial, en el que está muy presente desde hace tiempo, para saltar a la opinión pública.

Diarios nacionales y regionales, revistas especializadas y de información general, emisoras de radio, canales de televisión y medios de comunicación *online* se han hecho eco de esta polémica, que tiene como origen la situación que viven nuestras infraestructuras viarias tras los recortes sufridos a consecuencia de la crisis.

En este debate mediático que se ha generado, la AEC ha sido uno de los principales referentes. Su propuesta de pago por uso, el Bono de Movilidad, ha compartido por unos días protagonismo con los temas más actuales del panorama nacional.

La Asociación Española de la Carretera plantea este sistema como una fórmula provisional que permita defender el derecho de los ciudadanos a la movilidad, en su sentido más amplio, y, a la vez, disponer de un fondo de financiación exclusivo para la conservación y mejora de la calidad de servicio de las carreteras.

El Bono propone -como hipótesis inicial que podría modificarse en función del escenario económico- la circulación libre y gratuita de todos los vehículos privados durante los primeros 15.000 kilómetros que se recorran al año. En el caso del transporte profesional, la gratuidad llegaría hasta los 100.000 kilómetros. Por encima de estos baremos, unos y otros deberían aportar una cuota que podría oscilar entre los 5 y los 12 céntimos por kilómetro en el caso de los vehículos ligeros, y entre 10 y 20 céntimos para los pesados. Con ello se conseguirían unos ingresos anuales cifrados entre 15.000 y 35.000 millones de euros.

Con este sistema, los "kilómetros nocturnos" serían gratuitos, mientras que se pagaría en horas punta y en las carreteras que sufren mayor congestión (normalmente los accesos a las grandes urbes).

La propuesta de la AEC lleva implícito, sin ningún tipo de concesión, que la recaudación asociada al Bono de Movilidad se destine de forma íntegra a la carretera, a su conservación y a la mejora claramente perceptible de la calidad de servicio de la red. Por ejemplo, mediante la generalización de la iluminación nocturna de la red de autovías y autopistas promoviendo la circulación de vehículos pesados durante la noche. De esta forma se incrementarían de manera notable los índices de seguridad durante el día, al reducirse la "convivencia" entre ligeros y pesados, una de las principales causas de accidentalidad.

En la actualidad, sólo una quinta parte de la recaudación fiscal que genera este modo de transporte revierte en él.