

El uso de las tasas

Ua saben, estamos en crisis: las administraciones públicas no consiguen ingresos suficientes, el déficit se dispara, las inversiones desaparecen y hay que recortar los gastos. Estamos en economía de guerra, o casi. Fiel a su papel tradicional en las cosas públicas, el sector de la carretera se pone en primera línea de batalla. Los gastadores del regimiento asfáltico, con su clásico uniforme negro, se aprestan a resistir como sea: se acabaron las obras nuevas, las rehabilitaciones, ni tan siquiera parece haber posibilidades de aplicar una política de mínimos en conservación de firmes. Lo poco que haya, dicen los generales, será para las unidades que más lucen, es decir, para las de aviación y ferrocarriles. Como era de esperar, aquellos que no tuvieron la precaución de deshacerse de sus brillantes entorchados inmobiliarios fueron inmediatamente localizados y cayeron bajo las balas de los hábiles *finanzotiradores* del enemigo. A estas alturas de los enfrentamientos ha caído medio regimiento, la mayor parte de hambre y frío, porque las soldadas y los suministros comprometidos se retrasan meses y meses. Reunidos los hábiles estrategas del Estado Mayor, surge una propuesta salvadora: cobrar por usar las carreteras. ¿Cómo dice? Sí, se trata de recaudar recursos con los que hacer frente a las necesidades de las carreteras. Y tiene toda la lógica. Como ha dicho algún avezado político dándole la vuelta a la tortilla, ¿por qué tienen que pagar la carretera los que no la usan? Sabia pregunta, con la que muchos estamos plenamente de acuerdo. Especialmente si se amplía a todos servicios públicos. Así pues, que los usuarios de la carretera la paguen. Y los de la educación, la sanidad..., porque la accesibilidad que proporciona el sistema viario es algo tan básico como estos otros servicios y, de hecho, sin la carretera no se podrían ni tan siquiera ofrecer a los ciudadanos. Es posible que algunos de esos usuarios, quizá un poco más informados, pudieran plantearse por qué, en realidad, tienen que pagar todavía más. Porque pagar ya están pagando el coste de las carreteras varias veces. El impuesto municipal sobre vehículos de tracción mecánica, los impuestos de matriculación, los impuestos a los diferentes hidrocarburos y el sempiterno IVA... Los pagan los propietarios de vehículos y

usuarios de la carretera. Así, entrando sólo en los impuestos a los hidrocarburos, siguiendo la información que ofrece la Asociación de Operadores de Petróleo en su página web, la carga impositiva de las gasolinás y gasóleos de automoción es, aproximadamente, de 0,7 y 0,6 €/l. Aplicando estos valores a las ventas durante el pasado 2012, resulta una recaudación, sólo por estos combustibles, de unos 20.000 millones de euros. Esto es, n-cientas veces el coste de las inversiones y gastos de las distintas administraciones en carreteras en 2012. Y si no nos referimos a este pasado y nefasto año, en años *normales* se recauda por este concepto unas cinco veces de media lo que se debería invertir/gastar en carreteras. Así pues, se trata de que los usuarios de la carretera paguen todavía más por lo que usan. Interesante, porque podría resolver los gravísimos problemas del sector, pero injusto, muy injusto.

Sin salirnos del inframundo del transporte, podríamos empezar por pedir que se empleen criterios similares en los modos de transporte alternativos. Así, por ejemplo, sería justo y deseable que los usuarios del AVE pagaran con sus billetes el coste del servicio que se les ofrece, en lugar de aplicar reducciones populistas a las tarifas. Probablemente, al día siguiente estarían vacíos sus vagones. Y las urnas, claro. Tampoco estaría mal que el queroseno que emplean los aviones comerciales tuviera un impuesto similar al de los combustibles de automoción. Sin embargo, no es así. Este combustible no está gravado con impuesto alguno, ni de carburantes, ni IVA, ni tan siquiera con el peculiar y solidario 'céntimo sanitario'. Curioso e injusto, muy injusto.

Aceptando de mala gana la necesidad del llamado Pago o Tasa por Uso de Infraestructuras (TUI), quedan por comentar algunos aspectos: cómo, cuánto, para qué... Empezando por el último, no parece confirmado que una eventual implantación de la TUI se realice de forma que lo recaudado en cada modo revierta en él de forma exclusiva y directa. Así pues, cabe que la TUI para los usuarios de la carretera termine usándose para seguir con el despropósito del AVE, llenando urnas, o para rescatar concesiones en quiebra, llenando cuentas y balances. Esto sería una burla a los usuarios de la carretera, esperemos que no ocurra.

Respecto al cómo, parecen existir varias alternativas, casi todas ellas bastante creativas. No creativas por lo que tienen de innovación, que no es mucho, sino porque parecen estar destinadas a crear nuevas oportunidades de negocio alrededor de la carretera. Se proponen sistemas de videocontrol, seguimiento satelital, cobro telemático... en un limitado conjunto de vías, las de más tráfico y, por tanto, a un amplio pero limitado número de usuarios, lo que constituye un claro fallo de estas propuestas: su carácter no universal. En alguna de ellas se mencionan costes de los sistemas requeridos con cifras que, simplemente, asustan. Varios miles de millones para la implantación inicial y bastantes cientos de millones de euros por año para mantenimiento y gestión de los sistemas. ¡Caramba! Parece que recaudar la TUI sale más caro que el mantenimiento de los firmes sobre los que se aplica. Chirriante, al menos.

Respecto al cuánto, en algún interesante estudio realizado a este respecto se nos habla de que la TUI debería segmentarse en función del tipo de vehículos y de su eficiencia ambiental. Así, para los vehículos ligeros se proponen tarifas de 2 a 12 céntimos por kilómetro. ¿Qué significa eso? Pues podemos compararlo con lo que gasta en combustible un vehículo medio (6-7 l/100 km de gasóleo y un precio de 1,35-1,4 €/l), o sea, unos 0,08-0,1 €/km. Resumiendo, los sufridos usuarios a los que les pille el área TUI podrían ver hasta duplicado su coste variable más importante: el combustible. Aterrorador, simplemente.

Sin embargo, existe desde hace tiempo una alternativa de recaudación que se practica con reconocido éxito. Consiste simplemente en destinar una parte, bastaría el 20% de los impuestos a los hidrocarburos con la intención finalista de recaudar fondos para la gestión del patrimonio viario. Ofrece indudables ventajas. Es universal, porque todos los que usan, pagan. Es ambientalmente justa, porque castiga a los vehículos menos eficientes. No requiere inversiones de implantación ni de mantenimiento... En fin, suena hasta razonable. Desde luego, mucho más que el céntimo sanitario o el despliegue tipo 'gran hermano' que se nos ofrece.

Esperemos pues, que nuestros responsables políticos, por una vez, hagan buen uso de las tasas en esto de las tasas por uso.