



*Association Européenne des Concessionnaires
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

European Association of Toll Road Infrastructure Operators

MANIFIESTO DE ASECAP

Proteger la Movilidad Europea: Justa, Resiliente, Sostenible
y Competitiva a través del Modelo de Concesiones de
Autopistas

NO HAY CARRETERAS GRATUITAS



ÍNDICE

- 1 Contexto
- 2 Por qué importan las concesiones
- 3 La tarificación vial: una herramienta para el futuro
- 4 Brecha y necesidades de inversión
- 5 El principio de “pago por uso”: los cimientos de equidad y sostenibilidad
- 6 Beneficios socioeconómicos
- 7 Las concesiones de autopistas y la hoja de ruta de la UE basada en el Pacto Verde y Objetivo 55
- 8 Un llamamiento a una política visionaria
- 9 El modelo concesional y los mecanismos de tarificación: instrumentos para construir la infraestructura viaria del mañana

1. Contexto

La red de autopistas europea es un activo estratégico que sostiene el crecimiento económico, la cohesión territorial, la integración del mercado, los objetivos climáticos y la libre circulación de personas y mercancías. Sin embargo, recientemente varios Estados miembros han considerado o aplicado la eliminación parcial de mecanismos de tarificación. Italia, Irlanda, Países Bajos y Polonia están revisando sus marcos de tarificación, mientras que España y Portugal ya han retirado la tarificación en determinados corredores.

No son decisiones nacionales aisladas: están creando una tendencia desestabilizadora que pone en riesgo tres pilares de la política de transporte de la UE:

- la sostenibilidad medioambiental,
- la responsabilidad fiscal,
- y la provisión continua de infraestructuras de alta calidad.

La tarificación, basada en los principios de “pago por uso” y “quien contamina paga”, es mucho más que una herramienta de financiación: es un pilar de una movilidad resiliente, alineada con la protección climática y preparada para el futuro. Debilitar este marco compromete la capacidad de Europa para mantener, modernizar y descarbonizar su red viaria estratégica.

2. Por qué importan las concesiones

El modelo concesional es un marco robusto y ampliamente validado que ha permitido a Europa desarrollar infraestructuras de transporte de alta calidad sin sobrecargar los presupuestos públicos. La red operada por los miembros de AESCAP totaliza más de 82.700 km de carreteras tarifadas, conformando la columna vertebral del Mercado Único:

- el 92,9% del transporte interior de pasajeros se realiza por carretera;
- el 74,4% del transporte interior de mercancías depende de las autopistas;
- las emisiones del transporte por carretera representan el 73,2% de todas las emisiones de GEI del transporte y el 21,1% del total de emisiones de la UE;
- la demanda de transporte de mercancías ha crecido un +38,6% desde el año 2000.

Esta red es indispensable para la competitividad, el comercio, la resiliencia de las cadenas de suministro, el turismo, los desplazamientos diarios y la cohesión entre regiones rurales, periféricas y ultraperiféricas. Estas cifras se basan en el estudio de 2024 encargado por AESCAP a PwC.

El modelo garantiza:

- entrega eficiente de infraestructuras sin presión sobre los presupuestos públicos,
- transferencia de los riesgos operativos, financieros y de disponibilidad al concesionario,
- elevados estándares de seguridad, mantenimiento y responsabilidad ambiental,
- ciclos de inversión a largo plazo e innovación continua,

- transparencia a través de obligaciones contractuales claramente definidas,
- integridad reforzada a través de mecanismos de cumplimiento corporativo.

Los concesionarios financian, mantienen y operan la red a cambio de pagos de los usuarios. Esto alinea la responsabilidad económica con el impacto ambiental, haciendo que los principios de “pago por uso” y “quien contamina, paga” sean esenciales para el desarrollo sostenible.

Este modelo europeo se ha exportado al resto del mundo.



3. La tarificación vial: una herramienta para el futuro

La tarificación es mucho más que un mecanismo de pago: es un habilitador estratégico de la movilidad europea de próxima generación. Permite:

- una gestión integrada del tráfico y la reducción de la congestión,
- una rápida descarbonización del transporte por carretera,
- tener infraestructuras resilientes al clima,
- la digitalización de autopistas, incluida la implantación de sistemas de transporte inteligente cooperativos (C-ITS) y soluciones de movilidad cooperativa, conectada y autónoma (CCAM),
- estar preparados para la movilidad militar,
- la integración de vehículos eléctricos, autónomos y los servicios de movilidad compartida,
- un acceso equitativo a una movilidad segura y de alta calidad en todas las regiones.

Los ingresos por tarificación de la red viaria, cuando se reinvierten, permiten mejoras continuas: infraestructura de cero emisiones, sistemas de flujo libre (free-flow), corredores digitales y adaptación a largo plazo a los impactos climáticos.

4. Brecha y necesidades de inversión

La transición hacia un sistema viario más verde, seguro y digital exige inversiones significativas.

Según el estudio PwC–Strategy 2024 encargado por ASECAP, se necesitan 71.861 millones de euros adicionales en inversiones (2025–2035), más allá de las obligaciones concesionales actuales.

Distribución de las necesidades:

- 48.483 M€ para sostenibilidad (68%),
- 17.307 M€ para seguridad (24%),
- 6.071 M€ para digitalización (8%).

Estas inversiones no están contempladas en los presupuestos nacionales y son indispensables para cumplir con el Pacto Verde, el Objetivo 55 (Fit for 55), la RTE-T, así como responder a las nuevas prioridades de la UE en materia de Defensa, IA, Pacto Verde Industrial, y a otras necesidades que puedan aparecer en el futuro.

Sin un marco estable de concesiones y de tarificación de las vías, estas inversiones no se materializarán, trasladando la carga a los contribuyentes o provocando el deterioro de las infraestructuras.



5. El principio de “pago por uso”: los cimientos de la equidad y la sostenibilidad

Durante más de dos décadas, la UE ha defendido los principios de “pago por uso” y “quien contamina paga”:

- Directiva (UE) 2022/362 – tarificación diferenciada por emisiones de CO₂ para vehículos pesados.
- AFIR (2023) – para la implantación de infraestructura de recarga eléctrica y repostaje de hidrógeno.
- Reglamento RTE-T – que requiere la modernización de la infraestructura y la integración multimodal.
- Directiva Euroviñeta (1999/62/CE) y su última revisión (2022/362) – para la eliminación progresiva de las viñetas basadas en tiempo y refuerzo de la tarificación basada en la distancia.

Estas medidas, integradas en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (2020), confirman el compromiso de la UE con los principios de “pago por uso” y “quien contamina paga” como piedra angular para una financiación sostenible y una movilidad justa.

La tarificación es el único instrumento que internaliza completamente los costes, envía las señales de precio adecuadas y evita trasladar la carga a los usuarios. El principio de “pago por uso” garantiza que quienes se benefician del uso de la infraestructura contribuyan a su mantenimiento y modernización. Es un mecanismo justo que incentiva comportamientos de transporte eficientes y reduce externalidades como la congestión y las emisiones, al tiempo que se alinea con el principio de “quien contamina paga”. Al aplicar el enfoque de “pago por uso”, también se crea un marco para internalizar todas las externalidades relevantes, no solo las actuales, como el desgaste de la carretera o las emisiones, sino también posibles consideraciones futuras, como los impactos de la seguridad vial y el coste social de la movilidad, garantizando así un sistema integral y adaptable para la financiación sostenible del transporte.

Abandonar la tarificación debilita este vínculo. Elimina los incentivos para una movilidad responsable, compromete la capacidad de invertir en infraestructuras más limpias y transfiere la carga a los contribuyentes, muchos de los cuales posiblemente ni siquiera utilizan esa infraestructura. También pone en riesgo la sostenibilidad fiscal de los gobiernos, ya sometidos a presión para financiar servicios sociales esenciales.



Los miembros de ASECAP operan 82.700 km de autopistas a través de 130 empresas, empleando a 48.000 personas, generando 36.800 millones de euros en ingresos por tarificación de la vía y 7.500 millones de euros en inversión en 2024. La tarificación también generó 6.000 millones de euros en IVA, revirtiendo 13.500 millones de euros a los gobiernos para otras prioridades.

6. Beneficios socioeconómicos

Según el estudio de PwC, ejecutar el programa de inversión de 71.861 millones de euros generaría:

- 72.665 M€ adicionales de PIB en la UE,
- 96.006 empleos a jornada completa por año,
- 21.211 M€ en ingresos fiscales (53 % cotizaciones sociales, 25 % IRPF, 12 % IVA, 10 % impuesto de sociedades)

Las infraestructuras financiadas por medio de la tarificación no son un coste. Son un catalizador económico de alto retorno alineado con los objetivos de la UE.

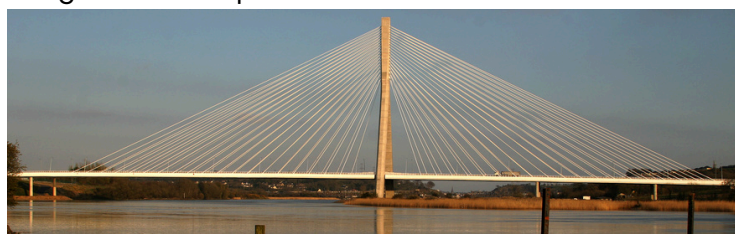
7. Concesiones de autopistas y hoja de ruta de la UE basada en el Pacto verde y Objetivo 55

El Pacto Verde Europeo establece un rumbo claro: la neutralidad climática en 2050 y una mejora de la protección de la biodiversidad. Lograr estos objetivos requiere más que declaraciones: exige la movilización de importantes recursos financieros y técnicos. El modelo basado en los principios de “pago por uso” y “quien contamina paga” ya está alineado con estos objetivos y debe aprovecharse, no desmantelarse.

Las concesiones de autopistas apoyan directamente los objetivos climáticos y de sostenibilidad de la UE al permitir:

- el despliegue de redes de recarga para vehículos eléctricos y de repostaje de hidrógeno conformes con la AFIR,
- sistemas de tarificación en flujo libre y sistemas inteligentes de transporte (ITS) que reducen CO₂, ruido y congestión,
- iluminación inteligente, tecnología fotovoltaica, ecodiseño y protección de la biodiversidad,
- C-ITS, gestión de activos basada en datos y corredores 5G/6G,
- infraestructuras resilientes al clima y preparadas para fenómenos meteorológicos extremos.

De hecho, el 38% de las inversiones requeridas ya cumple los criterios de la Taxonomía de la UE para la mitigación o adaptación al cambio climático.



8. Un llamamiento a una política visionaria

Instamos a las instituciones europeas y a los gobiernos nacionales a:

- **reconocer la tarificación como un habilitador estratégico de la movilidad sostenible** y mantenerlo como un pilar central de la política de transporte;
- **defender los principios de “pago por uso” y “quien contamina paga”** como mecanismos justos y equitativos para apoyar las inversiones verdes;
- **promover el modelo concesional** como un ejemplo de éxito de colaboración público-privada que ofrece infraestructuras de alta calidad, eficientes y alineadas con los objetivos climáticos;
- **garantizar la coherencia de las políticas públicas** para que los beneficios políticos a corto plazo no socaven los objetivos ambientales y fiscales a largo plazo;
- **reinvertir en marcos de tarificación** transparentes, socialmente aceptables y ambientalmente responsables;
- **reforzar la coherencia entre las normativas de RTE-T, AFIR, Euroviñeta y el Pacto Verde.**

9. El modelo concesional y los mecanismos de tarificación, instrumentos para construir la infraestructura viaria del mañana

El modelo concesional y los mecanismos de tarificación no son reliquias del pasado: son instrumentos para el futuro. Han permitido que Europa construya una de las redes de carreteras más seguras y avanzadas del mundo. Ahora son esenciales para transformar esa red y adaptarla a las exigencias de una nueva era.

Descarbonizar el transporte, respaldar el Plan de Movilidad Militar, mejorar la movilidad, proteger la biodiversidad y garantizar la cohesión económica en toda Europa requieren acciones audaces y coherentes, y una financiación sostenible.

No desmantelamos un modelo que funciona. Reforcémoslo, hagámoslo evolucionar y desbloqueemos todo su potencial para construir el sistema de movilidad verde, resiliente e inclusivo que Europa necesita urgentemente.

Los análisis, cifras y referencias a políticas públicas incluidos en este manifiesto se basan en las siguientes fuentes:

- PwC – Strategy & part of the PwC Network (2024), estudio encargado por ASECAP sobre la Cuantificación de las inversiones necesarias para la mejora de la red de autopistas europeas y evaluación de su impacto socioeconómico.
- Datos institucionales de ASECAP.
- Eurostat / DG MOVE.
- Marco legislativo de la Unión Europea: Directiva (UE) 2022/362, el Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR), el Reglamento RTE-T, y las iniciativas generales del Pacto Verde Europeo y Objetivo 55.



ASECAP es la Asociación Europea de Operadores de Infraestructuras de Carreteras de Peaje en 17 países miembros, que representa a 130 compañías. Estas empresas operan, mantienen y gestionan una red de 82.700 km con una visión a largo plazo que garantiza los más altos estándares de calidad para ofrecer una infraestructura viaria más segura, reducir la huella de carbono y preservar el medio ambiente, gracias a los principios de “pago por uso” y “quien contamina paga”, que proporcionan una financiación sostenible.



*Association Européenne des Concessionnaires
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

Registered Office

152 avenue de Malakoff - 75116 Paris

Headquarters

15, rue Guimard - 1040 Bruxelles

Tel. +32 2 286 26 20

E-mail secretariat@asecap.com



WWW.ASECAP.COM



[@ASECAP_EU](https://twitter.com/ASECAP_EU)



[ASECAP - EU ASSOCIATION](https://www.linkedin.com/company/asecap-eu-association)