

**Conclusiones de la XXVIII Semana de la Carretera
(Santiago de Compostela, 22-24 de junio de 2010)**

Mateu Turró, Catedrático de Infraestructura del Transporte y Territorio de la Universidad Politécnica de Catalunya, ha sido el Ponente General de este congreso y el encargado de consensuar y elaborar este documento

- **La internacionalización de las empresas es clave para superar la crisis inversora, pero su competitividad depende de que puedan mantener a la vez una fuerte presencia en España.**
- **Las administraciones públicas deben equilibrar las políticas de inversión y gasto en los modos de transporte en función de su contribución al bienestar general y no olvidar que la carretera es el modo básico utilizado por toda la sociedad.**
- **El sector público debe adoptar políticas de continuidad que permitan mantener una mínima estabilidad de la contratación, un factor esencial para el sostenimiento de la competitividad.**

Madrid, 30 de junio de 2010

La internacionalización del sector viario ha sido el centro de los debates de la XXVIII Semana de la Carretera. En ella, se ha analizado cómo canalizar hacia otros países y, en particular, a los más reciente adhesión a la Unión Europea (UE) o que esperan entrar en ella, la experiencia acumulada en el sector viario español durante los últimos años.

El objetivo de esta internacionalización es alcanzar un Óptimo de Pareto, es decir, una situación en la que todas las partes salgan beneficiadas. Exportar los productos y el conocimiento de nuestras empresas debe permitir, por una parte, el desarrollo continuado del sector en España y la mejora de su competitividad y, por otra parte, procurar grandes beneficios a los países receptores. Muchos países incorporados en los últimos años a la UE, o que aspiran a acceder a ella, sufren todavía de la herencia de la etapa de economía planificada que los llevó a una dotación insuficiente en materia viaria. Otros, como Turquía, se están recuperando de un retraso en su desarrollo económico y territorial.

Todos ellos pueden beneficiarse de la experiencia española, entre otras cosas, de la capacidad que ha demostrado nuestro país en el aprovechamiento de los fondos estructurales y de cohesión europeos para conseguir completar, de manera eficiente y eficaz, una red viaria capaz de impulsar el desarrollo económico y social.

Intereses compartidos

Con el fin de alcanzar ese Óptimo en el que convergen todos los intereses nacionales, la XXVIII Semana de la Carretera ha partido de una visión de la situación a escala europea, estatal y autonómica. De este modo, ha sido posible identificar los muchos retos a los que nos enfrentamos en la actual situación de crisis económica y financiera. En este sentido, la presencia en Santiago de Compostela de Zoltan Kasatzay, Director General Adjunto de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, ha sido fundamental ya que no sólo conoce a fondo la política comunitaria, sino que es un destacado experto internacional en materia de transportes.

Cooperación y búsqueda de capital

Las opciones de financiación y el modelo público-privado desarrollado en nuestro país, así como el hecho de que España sea la cuna de la mayor parte de los grandes gestores de infraestructuras del mundo, han sido cuestiones centrales a la hora de analizar cómo dar respuesta a las necesidades de inversión existentes.

Por otro lado, este Congreso ha analizado importantes cuestiones como la complejidad del sistema de transporte y su capacidad para satisfacer las necesidades de una demanda derivada, sujeta a una fuerte evolución económica y social. Fenómenos como la globalización, la preocupación por el cambio climático, las líneas low cost o los sistemas de navegación por satélite GPS y Galileo están transformando los flujos comerciales, de información y turísticos, y con ello la formulación misma de la demanda de movilidad y de transporte de mercancías. Sólo abordando estas cuestiones de forma global, sistémica y flexible podremos ofrecer una respuesta adecuada a los desafíos del futuro.

En este escenario, la tecnología ha ido evolucionando en los últimos años y lo hará cada vez a mayor velocidad. Los modos de transporte que han aparecido y se han perfeccionado a lo largo de los siglos han ido dando respuesta a problemas concretos para confeccionar un sistema multimodal que se ha adaptado, con mayor o menor fortuna, a las exigencias de la geografía y de la sociedad a la que tenía que servir.

La carretera, prioritaria

En nuestra sociedad el modo de transporte básico es la carretera y continuará siéndolo por lo menos en el futuro inmediato. Lógica y afortunadamente, cada grupo de presión vinculado a un determinado modo intenta potenciar su presencia y peso en el sistema global de transporte. Sin embargo, todos los modos motorizados dependen en última instancia de la carretera, con la que tienen que asociarse en cadenas multimodales que exigen transbordos que acaban penalizando el transporte.

El éxito de la carretera en el ámbito del transporte a corta y media distancia es obvio y sólo está restringido por la incapacidad de las infraestructuras de responder a una demanda creciente, de manera que se crea congestión. Por otra parte existe una notable dificultad, por diversas razones, en presentarse como un modo de transporte "limpio".

Es en estas dos circunstancias en las que se apoya el fuerte sesgo a favor del ferrocarril observado en los últimos años tanto en España como en la política de transporte comunitaria. Sin duda, el ferrocarril tiene unos nichos de mercado concretos en el transporte de superficie, sobre todo en entornos saturados como los de muchas áreas metropolitanas donde ofrece una respuesta eficiente a las demandas de movilidad de los ciudadanos.

Sin embargo, es inaceptable el mensaje maniqueo que se transmite desde muchos órganos de las distintas administraciones, según el cual el ferrocarril es positivo y el transporte por carretera es negativo per se, sobre todo si observamos los planes de futuro y la continua reducción de los impactos ambientales que se producen en el sector viario debido a nuevas técnicas de motorización muy poco contaminantes, así como la esperada disminución de la saturación de las vías gracias a sistemas de guiado automático y a otras tecnologías vinculadas a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

En las actuales circunstancias de crisis, es razonable replantearse a fondo el funcionamiento del sistema y apostar por la innovación al tiempo que se cuestionan los lugares comunes. Se trata de algo fundamental para España, que está inmersa en un grave problema de inversiones injustificadas en infraestructuras de transporte, sobre todo en los modos no carreteros y, en

especial, en ferrocarriles. Pero es aún más importante para los países que necesitan con urgencia un sistema de transporte eficiente con el que poder competir en el mercado global y conseguir niveles de desarrollo económico similares a los de la media comunitaria.

Base sólida

Así las cosas, tras la celebración de la XXVIII Semana de la Carretera en Santiago de Compostela, ha quedado de manifiesto que el sector viario español puede considerarse maduro y que tiene una posición de reconocido prestigio internacional, con empresas ocupando posiciones de liderazgo mundial en los sectores de la tecnología, la consultoría y la construcción, destacando de forma especial los gestores de infraestructura. No en vano, siete de las 11 primeras compañías más importantes a nivel global son españolas.

Asimismo, nuestro país atesora una experiencia muy positiva en cuanto al aprovechamiento de las ayudas comunitarias (subvenciones y préstamos del BEI), lo cual ha sido esencial en el adecuado desarrollo de nuestra red viaria.

A su vez, la modernización de la red de carreteras española ha desempeñado un papel clave en el desarrollo social y económico del país, dejando patente que el gasto en infraestructuras es el que tiene mayor impacto en el crecimiento. En este proceso, la experiencia de las administraciones y empresas españolas puede ser de gran utilidad para los países beneficiarios de ayudas comunitarias que disponen en estos momentos de redes de carreteras poco desarrolladas.

La amenaza de la situación actual, generada por las decisiones del sector público español de recortar la inversión y el gasto de conservación en carreteras, pone en grave riesgo un sector construido con dificultad durante muchos años y que posee un alto nivel tecnológico en todos los campos (planificación, diseño, construcción, conservación y gestión).

Estabilidad y competitividad

Con todo ello, los delegados de la XXVIII Semana de la Carretera han concluido que el sector público debería adoptar políticas de continuidad que permitan mantener una mínima estabilidad de la contratación, un factor esencial para el sostenimiento de la competitividad de las empresas españolas del sector.

De igual modo, las administraciones públicas deberían equilibrar las políticas de inversión y gasto público en los modos en función de su contribución al bienestar general. Por ello, se hace necesario rechazar cualquier tratamiento injusto hacia el modo de transporte básico empleado por el grueso de la sociedad, que no es otro que la carretera, bajo el pretexto no probado de su incidencia medioambiental negativa con relación a otros modos.

Por otra parte, la política de inversiones ha de basarse en una planificación más adecuada y que, en todo caso, dé prioridad a los proyectos que muestren una mayor rentabilidad socioeconómica, aplicando criterios de rentabilidad más rígidos que incluyan en su justa medida los aspectos ambientales y territoriales. En este terreno, la conservación de la red - preventiva y basada en planes optimizados- es el mejor ejemplo de gasto público imprescindible y de alta rentabilidad.

También sería muy positivo plantearse el establecimiento de una contabilidad específica destinada a valorar los activos infraestructurales para poder valorar el gasto en mantenimiento de las carreteras existentes y establecer, en el futuro, las bases para un eventual pago justo y sistemático por el uso de las infraestructuras de transporte.

En línea con lo propuesto por el Gobierno, la colaboración público-privada puede ser un elemento esencial para remontar la actual crisis de inversión. Sin embargo, para atraer al capital privado es imprescindible actuar rápidamente sobre ciertos factores técnicos (aprobar la ley de financiación o aclarar las normas de contabilidad) así como clarificar y racionalizar los criterios de la acción pública que afectan a los contratos de colaboración (duplicación de infraestructuras, responsabilidad de las expropiaciones, etc.).

Además, en este nuevo contexto, el Gobierno debería establecer mecanismos que garanticen la competencia en el sector de la construcción, protegiendo a las empresas medianas y pequeñas que hayan demostrado su eficacia facilitándoles el acceso a la financiación.

La sólida base empresarial del sector viario español permite pensar que el incremento de su peso internacional puede ser un factor clave para superar la actual fase de crisis inversora, pero su competitividad depende de que puedan mantener simultáneamente una fuerte presencia en España.

De cualquier modo, hay un gran potencial para las empresas españolas de cara a su internacionalización en los países que se han incorporado más recientemente a la UE o esperan hacerlo. No obstante, hay dificultades importantes, en particular para las participaciones con riesgos que no se pueden controlar (expropiación, demanda, políticos, etc.) y que son mayores que en otros países con un marco legal y administrativo más estable. En este sentido, para desarrollar estos mercados de forma adecuada, las administraciones españolas deberían ofrecer su indudable experiencia en la gestión de contratos y de fondos europeos.

Por último, tras la XXVIII Semana de la Carretera, se ha llegado a la conclusión de que, con el fin de asegurar una mayor competitividad, las empresas españolas deberían contemplar iniciativas de consolidación y cooperación a la hora de operar en estos nuevos mercados, donde su presencia es todavía muy inferior a la que se observa en el resto del mundo. También deberían contemplarse campañas de promoción que podrían contar con el apoyo de la Asociación Española de la Carretera (AEC).

Mateu Turró
Catedrático de Infraestructura del Transporte y Territorio
Universidad Politécnica de Catalunya
Ponente General de la XXVIII Semana de la Carretera

Más información:
Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales
Asociación Española de la Carretera
Tfno.: 91 577 99 72