

JORNADA DE DEBATE

La crisis de la
política de Carreteras
en España.

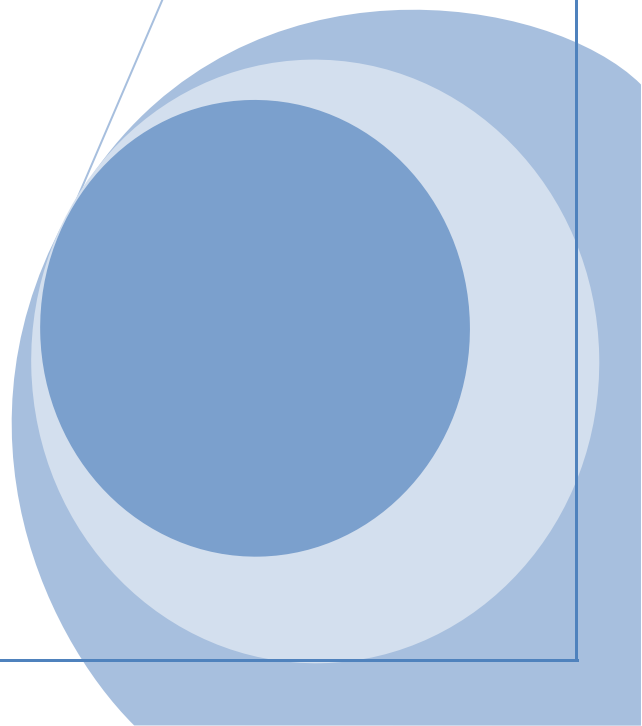
Perspectiva de los grupos
parlamentarios



**Asociación
Española de la
Carretera**

**CLAVES PARA
EL DEBATE.
LA POSTURA DE
LA ASOCIACIÓN
ESPAÑOLA DE
LA CARRETERA**

Madrid, 21 de septiembre de 2010



CLAVES PARA EL DEBATE LA POSTURA DE LA AEC

NOS PREOCUPA

1. LA PÉRDIDA DE VALOR PATRIMONIAL DE LA RED DE CARRETERAS

- 1.1. El valor patrimonial o de reposición de la red de carreteras española asciende a 185.000 millones de €, según el siguiente desglose:
 - Red de Carreteras del Estado: 70.000 millones de €
 - Red Autonómica de Carreteras: 75.000 millones de €
 - Red Provincial de Carreteras: 40.000 millones de €

- 1.2. Las necesidades mínimas de inversión anual representan el 2% del valor patrimonial, situándose actualmente en:
 - Red de Carreteras del Estado: 1,65% del valor patrimonial
 - Red Autonómica de Carreteras: 1,01% del valor patrimonial
 - Red Provincial de Carreteras: 1,12% del valor patrimonial

- 1.3. Presupuesto actual destinado a conservación:
 - Red de Carreteras del Estado: 1.250 millones de €
 - Red Autonómica de Carreteras: 700 millones de €
 - Red Provincial de Carreteras: 450 millones de €

2. EL PELIGRO DE ACUMULACIÓN DE DÉFICITS QUE REQUIERAN RECONSTRUCCIÓN FUTURA

- 2.1. Déficit acumulado por tipo de red (según datos de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras - ACEX):
 - Red de Carreteras del Estado: 2.750 millones de €
 - Red Autonómica de Carreteras: 3.000 millones de €
 - Red Provincial de Carreteras: 1.500 millones de €

- 2.2. Evolución conservación extraordinaria (refuerzo de firmes) 2007-2010:
 - Año 2007: 580 millones de €
 - Año 2008: 520 millones de €
 - Año 2009: 22 millones de €
 - Año 2010: 0 millones de €

- 2.3. Inversión en adecuación autovías de primera generación (A1 – A2 – A3 – A4 – A5 – A6): 350 millones de € al año durante 16 años (+ 3 años de carencia).
- 2.4. 1€ no gastado en conservación ordinaria se transforma en 5€ en conservación extraordinaria (refuerzo de firmes) y 25€ en reconstrucción futura.

3. LOS PLANTEAMIENTOS ALEJADOS DE LA REALIDAD DE LA MOVILIDAD DEL PAÍS

- 3.1. Aportaciones a las arcas del estado del transporte por carretera: 24.000 millones de €, que representan el 9,5% de la recaudación total vía impuestos.
- 3.2. Estudios comparativos realizados por la Asociación Española de la Carretera revelan que la amortización de la autovía A4 Madrid-Sevilla (construcción y explotación) se alcanzó en un período de 4,5 años vía impuestos a los carburantes. Estimaciones similares aplicadas a la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla señalan que serán necesarios 100 años para su amortización.
- 3.3. La inversión total del Ministerio de Fomento, según sus propios datos, en conservación asciende a 2.200 millones de € al año, es decir, 6 millones de € al día para un total de 12.000 kilómetros de autovías y 10.000 kilómetros de AVE. Este presupuesto se distribuye con sigue:
 - Autovías: 500 millones de € - 42.000 € / kilómetro
 - AVE: 1.700 millones de €- 170.000 € / Kilómetro
- 3.4. El ferrocarril transporta 21.856 millones de viajeros-kilómetro. La carretera transporta 405.083 millones de viajeros-kilómetro (19 veces más). Según estos datos, por cada viajero-kilómetro se invierte en conservación:
 - Ferrocarril: 0,13 € / viajero-kilómetro
 - Carreteras: 0,003 € / viajero-kilómetro (43 veces menos)

4. LAS DECISIONES ALEJADAS DE LA RACIONALIDAD ECONÓMICA

- 4.1. Evolución transporte de mercancías por carretera entre 1999-2008, según el Observatorio del Transporte del Ministerio de Fomento: +103% (se duplicó en 10 años).

Es imposible dimensionar ningún modo de transporte tan siquiera para compensar una parte representativa de los incrementos anuales del volumen de mercancías transportadas por carretera.

- 4.2. El transporte de mercancías por ferrocarril ha descendido un 18% en los últimos 5 años.
- 4.3. El transporte por carretera aporta a las arcas del Estado 24.000 millones de €, esto es, el 9,5% de la recaudación total por impuestos.
- 4.4. El Plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI) contempla una inversión de 17.000 millones de € en 25 años, en base al siguiente reparto modal:
Carretera: 30%
Ferrocarril (alta velocidad, cercanías y mercancías): 70%

Según datos publicados en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento correspondientes a 2008, por ferrocarril se transportan 691 millones de viajeros, con la siguiente distribución:

Cercanías: 92%
Regionales: 4,1%
Largo recorrido: 1,7%
AVE: 2,2%

Así las cosas, se puede concluir que se va a dedicar el 1,2% del PIB a un modo de transporte en el que se mueve el 2% del total de viajeros que se transportan en los distintos modos.

A ello se añade que en AVE –el modo al que se dirige la parte más cuantiosa del presupuesto- sólo se transporta el 2,2% del 2% total de viajeros en España, es decir, 4 de cada 10.000 viajeros.

4.5. El Presupuesto del Ministerio de Fomento para los años 2009-2010 se desglosa como sigue:

Carreteras: 27%

Ferrocarril: 54%

Avión y barco: 17,5% avión y barco

El reparto modal del transporte en España atiende, a su vez, al siguiente reparto porcentual:

Transporte mercancías por carretera: 85%

Transporte de mercancías por ferrocarril: 4%

Transporte de mercancías por barco y avión: 11%

Transporte de viajeros carretera: 90%

Transporte de viajeros por ferrocarril: 2%

Transporte de viajeros por avión y barco: 8%

4.6. Trasvasar tan sólo un 5% del tráfico de mercancías por carretera al modo ferroviario requiere duplicar la inversión destinada a este modo (infraestructura + material rodante)

5. EL DISCURSO AMBIENTAL QUE TODO LO JUSTIFICA

5.1 El análisis comparativo de emisiones entre modos no es homogéneo, ya que no se considera las emisiones producidas en la construcción y mantenimiento de las infraestructuras, las emisiones de los vehículos y material rodante, y el consumo de energía asociado a la propia actividad de transporte (por ejemplo, si la energía se produce en una central eléctrica, deberían considerarse las emisiones de su construcción y funcionamiento, además de la línea de transporte de energía).

Según un estudio de la Universidad de California¹, las emisiones a lo largo de todo el ciclo de vida de la infraestructura aumentan los valores obtenidos al considerar únicamente la fase de operación de los vehículos en las siguientes proporciones:

- Considerar todo el ciclo de vida multiplica las emisiones del transporte por carretera por un factor de 1.4-1.6.
- En el caso del ferrocarril, ese factor es de 1.8-2.5.
- Y para el transporte aéreo, 1.2-1.3.

¹ Environmental assessment of passenger transportation should include infrastructure and supply chains. Mikhail V Chester and Arpad Horvath. University of California. 2009.

PROPONEMOS

1. CONSIDERACIÓN DEL REPARTO MODAL EN LA ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE. REDISTRIBUCIÓN DE LAS INVERSIONES
2. GARANTÍA DE INVERSIÓN EN CONSERVACIÓN DE UN MÍNIMO DEL 2% DEL VALOR PATRIMONIAL DE LA RED VIARIA
3. RECUPERACIÓN DE LOS DÉFICITS EN CONSERVACIÓN Y CALIDAD DE SERVICIO ACUMULADOS EN LA RED
4. PROGRAMA DE ADECUACIÓN DE CARRETERAS SECUNDARIAS
5. PLAN DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTALIDAD EN CARRETERAS SECUNDARIAS (INTERSECCIONES, ADELANTAMIENTOS Y SALIDAS DE VÍA)
6. RED DE ITINERARIOS PREFERENTES PARA MERCANCÍAS Y VIAJEROS
7. SUPRESIÓN DE CUELLOS DE BOTELLA Y GESTIÓN AVANZADA DE LA CONGESTIÓN EN ACCESOS URBANOS
8. PROGRAMA DE VÍAS PRIORITARIAS PARA ACCESO A INTERCAMBIADORES, CENTROS LOGÍSTICOS, AVE, PUERTOS Y AEROPUERTOS
9. EQUIPAMIENTO INTELIGENTE DE LAS CARRETERAS DEL FUTURO
10. DESPLIEGUE DE ELECTROLINERAS EN LA RED DE GRAN CAPACIDAD, QUE GARANTICE LA MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

SUGERIMOS ABRIR EL DEBATE SOBRE

1. OPTIMIZACIÓN DE LA OFERTA EXCEDENTE DE CARRETERAS

- 1.1. En itinerarios masificados (ej.: BUS-VAO), se plantea la opción de cobrar por el uso de estas vías a vehículos que circulen con un solo ocupante, con un coste variable en función del tiempo estimado que se ahorra, es decir, de la Intensidad de Tráfico Media Diaria (IMD) de la vía libre.
- 1.2. Carriles reservados, vías preferentes (preferiblemente asociados a segregación de tráfico).
- 1.3. Acondicionamiento de vías ferroviarias convencionales: ¿vías verdes o vías para mercancías sobre material eléctrico?

2. DESARROLLO DE LA EUROVIÑETA

- 2.1. Análisis de las implicaciones de la Euroviñeta y posibles compensaciones.
- 2.2. Acuerdos CETM-Mº Fomento en 2008: aplicar sólo a la red de peaje.
- 2.3. Transporte de mercancías: 1.000.000 camiones, 130.000 empresas, 600.000 empleos, 10.000 millones de € para las arcas públicas en concepto de tasa de hidrocarburos.
- 2.4. Zonas de baja emisión en centros urbanos.
- 2.5. Reutilización de ingresos por Euroviñeta en vías/carriles preferentes para mercancías.
- 2.6. Fiscalidad actual: 24.000 millones de € anuales de ingresos, casi el 10% del total recaudado vía impuestos.
- 2.7. Posible recaudación anual por pago por uso: Entre 3.000 millones de € (según estimaciones de la Confederación Nacional de la Construcción) y 5.000 millones de € (según estimaciones del Ministerio de Fomento).

Para toda la red de autovías (12.000 km), con un pago de 0,075€/km recorrido (sin penalizar a los vehículos pesados) y las IMD actuales..., se estima un ingreso anual máximo de unos 4.925 millones de € (habría que descontar costes de instalación y explotación, disfunciones, fraudes...).

- 2.8. Estimación de la recaudación anual por Euroviñeta: $0,075\text{€/km} * 100.000\text{km/año} * 1.000.000$ de unidades que integran el parque de vehículos pesados * (60% de factor corrector) = $7.500 * 0,6 = 4.500$ millones de €.
- 2.9. Posibilidad de pagos variables en función de horarios o intensidades para optimizar la demanda de carreteras. (ej.: gratuidad nocturna).

3. BONO DE MOVILIDAD CON ASIGNACIÓN FINALISTA DE LOS RECURSOS GENERADOS

- 3.1. Circulación libre y gratuita hasta 15.000 km/año; por encima de ese volumen, pago por uso.
- 3.2. Ídem para mercancías (150.000 km/año).
- 3.3. Creación de la Agencia de Carreteras para la gestión de los fondos extraordinarios y reinversión de estos recursos en mejoras del modo viario.
- 3.4. Atención a la tentación de asignar los recursos generados a incentivar-subservenciar otros modos de transporte deficitarios.
- 3.5. Ingresos por impuesto especial de hidrocarburos (2008): 10.500 millones de € aproximadamente por la venta de unos 40.000 millones de litros (63% gasóleo, 19% gasolina, 18% gasóleos bonificados).
- 3.6. Hipotética aplicación del “céntimo sanitario”: 400 millones de € por cada céntimo de subida.
- 3.7. “Céntimo sanitario” de inminente aplicación: Extremadura y Andalucía; posibles ingresos estimados: 16 millones de € y 64 millones de €, respectivamente.

- 3.8. Se necesita un horizonte temporal de implantación -en toda la red de carreteras- no inferior a 5 años; se podría ceñir a las autovías gratuitas: unos 15.000 km (que soportan casi el 60% del tráfico). Esto podría llevar asociado el peligro a un uso masivo de vías alternativas.
- 3.9. Tecnologías contrastadas y asumibles. Problema del coste de la unidad embarcada en el vehículo.