



## Peajes para pagar carreteras

La falta de inversión plantea nuevas tasas **PÁGINAS 30 Y 31**



## Más listas ilegales de morosos

Las empresas vulneran los datos protegidos **PÁGINAS 32 Y 33**

## Argentina aprieta a los medios

Declara de "interés público" el papel para prensa **PÁGINA 34**



# Urdangarin quiso cobrar 500.000 euros por una 'cumbre' de salud

El duque negoció en Barcelona jornadas "como las de Valencia"

J. GARCÍA / R. CARRANCO  
Barcelona

Iñaki Urdangarin y su principal socio en el instituto Nóos, Diego Torres, negociaron en 2005 con los consejeros catalanes de Economía, Antoni Castells, y de Sa-

lud, Marina Geli, la organización de un evento sobre salud y deporte por el que pedían 500.000 euros a la Generalitat de Cataluña. Se trataba de celebrar en 2006 un encuentro de tres días con expertos, "un foro similar al de Valencia", explicaron Urdangarin y Torres, que lograron contratos de 5,8 millones en Valencia y Baleares. "Urdangarin era el *vernísimo*. Teníamos que recibirlo", recuerda un exresponsable del Gobierno catalán. La Generalitat no firmó finalmente el acuerdo, pero sí otros de menos cuantía, como uno de 30.000 euros suscrito entre Nóos y la Consejería de Salud. La Diputación de Barcelona y el Ayuntamiento de la ciudad también suscribieron contratos cercanos a los 12.000 euros, el límite que obliga a ofertas públicas abiertas. **PÁGINA 10**

### EL ÚLTIMO RECURSO

## La perversa presunción de duque de Palma Arena

¿Cómo defenderse si la vida es "no ejemplar"? **PÁGINA 12**



JUNJI KUROKAWA (AP)

## El Barcelona vuelve a ser el rey del mundo

Con una lección de fútbol total, el Barça ganó al Santos por 4-0 en el Mundial de Clubes, en Yokohama, y receditó el título logrado en 2009. Messi, mejor jugador del torneo, Xavi y Cesc firmaron la superioridad azulgrana. El Barça ha ganado 13 títulos de 16 posibles con Guardiola. **PÁGINAS 43 A 45**

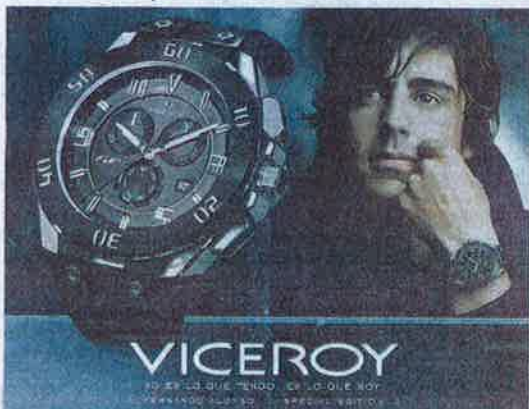
## Más de 1.400 muertos y desaparecidos en Filipinas por las lluvias

Las torrenciales lluvias y las inundaciones de estos días en la isla de Mindanao, al sur de Filipinas, han causado al menos 650 muertos y más de 800 desaparecidos. Los equipos de rescate no han accedido aún a zonas anegadas, por lo que se teme que la cifra de víctimas aumente. Las autoridades del país culpan de la tragedia a la población, a la que acusan de no atender las alertas de seguridad. **PÁGINA 8**

## Los nietos de Renault exigen reparaciones

La firma fue nacionalizada por colaboracionista

Los nietos del fundador de Renault han emprendido un proceso contra el Estado francés para exigir reparaciones por 40 años de nacionalización. La polémica ha estallado al entenderse como un intento de revisión de la imagen de Louis Renault, que colaboró con el régimen nazi. **PÁGINA 24**



CARLOS E. CUÉ, Madrid

Llegó el día. Mariano Rajoy será investido con toda probabilidad mañana presidente del Gobierno en una votación para la que el PP buscará hoy el apoyo de CiU y del PNV. En el primer caso, bastará con que Rajoy no sea beligerante contra el pacto fiscal. Para el segundo, será determinante su postura sobre el final de ETA.

Rajoy prepara una intervención dura y realista que prepare a la opinión pública para los recortes que permitan cumplir los compromisos del déficit. Como ya avanzó la semana pasada, el nuevo Gobierno adoptará medidas "gratas y no gratas". **PÁGINA 13**

El mundo de la cultura defiende su ministerio **PÁGINAS 36 A 38**

XABIER ERREKONDO Portavoz de Amaiur  
"No tenía que haber habido ningún muerto" **PÁGINA 20**

El reingreso en la vida civil de Zapatero **PÁGINA 14**

## Fallece Václav Havel, el héroe de Praga

El intelectual y opositor al comunismo presidió Checoslovaquia y Chequia

MIGUEL ÁNGEL VILLENA, Madrid

Václav Havel, dramaturgo y ensayista opositor al comunismo, primer presidente de la Checoslovaquia democrática tras la caída del muro de Berlín, falleció ayer en Praga a los 75 años. Admirado y amado por su pueblo, fue jefe de Estado de dos países: primero de



Václav Havel.

Checoslovaquia entre 1989 y 1992 y luego de la República Checa entre 1993 y 2003. **PÁGINAS 4 Y 5**

## Quien más lo utiliza, más paga

El frenazo de la inversión en carreteras plantea la creación de nuevos peajes ● Los conductores se niegan, pero asociaciones de consumidores, ecologistas y empresarios lo ven con buenos ojos

PATRICIA R. BLANCO

Puede que cuando planees un viaje por carretera solo cuente con el gasto del combustible y que sorteas, si es que existen, las vías con peaje. Pero eso no significa que las autovías por las que circulan sean gratuitas. Ya las ha pagado con sus impuestos. Sin embargo, en el actual contexto de crisis económica y de más que previsibles recortes, los presupuestos para construir, mejorar y mantener carreteras pueden quedar muy mermados. O ser casi inexistentes, según alertan algunas empresas concesionarias de carreteras, que aseguran que las inversiones en 2011 se han reducido a la mínima expresión. De los 5.114 millones de euros que el Ministerio de Fomento destinó a la red viaria en los presupuestos de 2010, en el ejercicio de este año la partida cayó a 2.529 millones. La sostenibilidad de las carreteras "pasará por el pago por uso", alertó el subdirector de Tráfico, Federico Fernández, hace unos días, actualizando un debate que los expertos llevan discutiendo "desde hace tiempo".

¿Es justo que todos los ciudadanos paguen por utilizar las infraestructuras mediante sus impuestos? ¿O sería más equitativo que solo los usuarios de las mismas sostengan el coste de su construcción y mantenimiento? El mayor gasto público en infraestructuras conlleva, inevitablemente, la disponibilidad de menos recursos para otros fines. Pero los conductores, por el momento, no parecen estar dispuestos a pagar más por disfrutar de buenas carreteras.

Solo hay que mirar a Portugal. La medida del Gobierno del conservador Pedro Passos Coelho de imponer peaje en cuatro autopistas, tres de ellas fronterizas con España, ha desatado las protestas de los afectados, portugueses y españoles. El momento de máxima tensión se produjo en la madrugada del pasado lunes, cuando uno de los arcos metálicos que leen las tarjetas magnéticas del peaje fue tiroteado.

Además, la puesta en marcha del canon ha provocado un aumento en las visitas a los pueblos de Huelva a los que se llega sin pasar por los arcos de pago, según las asociaciones empresariales de la zona; y ha triplicado el tráfico por la carretera alternativa, la Nacional 125, conocida en



Unos 2.000 kilómetros de carretera son con peaje en España. / J. P. (EFE)

Portugal como *carretera de la muerte*.

"La financiación de vías de gran capacidad a base de impuestos ya no es sostenible" con la crisis económica actual, considera la Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA), que sugiere como alternativa la intervención del sector privado. El pago por uso "permite invertir en la red viaria sin mermar los fondos públicos", sostienen.

La mayor parte de las carreteras en España son gratuitas. De los 15.000 kilómetros de vías de alta capacidad, tienen peaje algo

más de 2.000 kilómetros —por los que para circular el ciudadano tendrá que pagar un 3,2% más a partir de enero—. Además, hay unos 150.000 kilómetros de carreteras convencionales, que gestionan entre el Estado (15%), las comunidades autónomas (40%), las diputaciones y los cabildos (45%), por las que puede transitar cualquier vehículo sin abonar retribución alguna.

"España es récord en kilómetros de autopista y autovías en Europa, y en el mundo solo Estados Unidos y China la superan", explica Paco Segura, portavoz de Ecologistas en Acción. Segura lo califica de "locura de nuevo rico".

## El peaje se extiende por Europa

La tendencia del peaje es un recurso en aumento en los países europeos. Incluso en algunos, como Portugal, donde pagar por circular por las carreteras era una práctica casi inexistente, los efectos de la crisis económica han obligado a su Gobierno a recurrir a este sistema. "El hecho de que otros países apliquen de manera generalizada el pago por uso y que en España no se haga, implica que los conductores españoles estamos financiando la red de carreteras de estos países sin que exista reciprocidad, ya que los extranjeros que circulan por nuestro país no pagan por ello", argumenta la Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes

y Vías de Peaje (ASETA) para implantar el pago por uso.

La fórmula del peaje, es decir, el pago que hace el usuario por utilizar una determinada infraestructura, se utiliza, además de en España, principalmente en Francia e Italia. Aunque los porcentajes son muy diferentes. Mientras que en España actualmente tienen peaje unos 2.000 kilómetros de los 15.000 kilómetros que existen de vías de alta capacidad —es decir, un 13%—, en Francia se eleva al 40% de las autopistas y autovías y en Italia a más del 80%. En Portugal, existían hasta el pasado 8 de diciembre tres carreteras con peaje. Pero a partir de esa fecha, el Gobierno implantó el sistema en cuatro auto-

"Se construyen autovías en tramos donde no es necesario el desdoblamiento, porque no pasan más de 2.000 vehículos al día, mientras que los manuales recomiendan desdoblarse a partir de los 15.000 o 20.000 vehículos diarios", explica.

Las empresas dedicadas a la conservación de las carreteras ven el vaso medio vacío. "Ha habido un crecimiento muy importante de la red viaria en los últimos 20 años y de repente un estancamiento", critica Jacobo Díaz Pineda, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC). "El problema es que ha habido una decisión estratégica de cambio de modo de transporte hacia el sector ferroviario y la red de aeropuertos, que han recibido importantes cantidades de dinero, aunque tienen una rentabilidad muy discutida", sostiene. "No se pueden conectar todas las capitales de provincia por AVE", protesta el director de la AEC, que lamenta que el transporte por carretera, "que maneja el 95% de los pasajeros y el 85% de las mercancías del país, va a estar jugando en segunda división".

Pero las carreteras, sean demasiadas o insuficientes, necesitan inversión una vez construidas. Desde el comienzo de la crisis económica, "aumenta cada año el déficit en el estado de conservación y de mejora de la red viaria", observa la Asociación Es-



pañola de la Carretera. También lo confirma Juan Manuel Álvarez, presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (Simeprovi), que destaca los efectos perversos en la seguridad del frenazo en las inversiones. "Si dejas de hacer una carretera, lógicamente no la proteges porque no la tienes y puede ser malo para las comunicaciones del país; pero lo más grave es

vías más, tres de ellas fronterizas con España. La medida ha generado fuertes protestas entre los usuarios portugueses y españoles. E incluso algún sabotaje. El último el pasado viernes, cuando un grupo de personas incendió los cables de fibra óptica a través de los que uno de los pódicos electrónicos transmite la información de los pagos.

Pero hay otros sistemas. En Austria y Suiza es obligatorio pagar una cuota para usar la mayor parte de su red de autopistas. Para ello, es necesario comprar una tarjeta, cuyo precio varía en función de la duración. En el caso austriaco, que implantó esta fórmula en 1997, la más cara cuesta 40 euros y sir-

ve para un año. Toda la recaudación —unos 600 millones de euros, según un informe sobre las tarifas de peajes en Europa— se invierte en carreteras. En Suiza, la tarifa asciende a 60 euros.

Alemania ha adoptado, por el momento, la Euroviñeta, una tasa voluntaria aprobada por la Eurocámara que grava a los vehículos de más de 3,5 toneladas, lo que supone que los turistas no pagan peajes. España, por el momento, ha rechazado su implantación. Además, en algunas ciudades europeas, como Londres y Estocolmo, las autoridades exigen el pago de una cuota para acceder al centro como fórmula para regular la movilidad y descongestionar las ciudades de tráfico.



## La red viaria de España en cifras

► **Peaje.** La mayor parte de las carreteras españolas son gratuitas. Tienen peaje algo más de 2.000 kilómetros de los 15.000 kilómetros de vías de alta capacidad.

► **Carreteras.** Los vehículos pueden circular de forma libre y gratuita por toda la red de carreteras convencionales, unos 150.000 kilómetros, de los que el Estado gestiona un 15%, las comunidades autónomas un 40% y las diputaciones y cabildos un 45%.

► **Inversión.** El Ministerio de Fomento destinó en 2010 un presupuesto de 5.114 millones de euros a las infraestructuras de la red viaria. En 2011, la partida se redujo a 2.529 millones.

► **Déficit.** La Asociación Española de la Carretera cifra el déficit acumulado hasta 2010 por falta de inversión en las carreteras en 7.250 millones de euros.

► **Autopistas.** "España es récord en kilómetros de autopista y autovías en Europa, y en el mundo solo Estados Unidos y China la superan", sostiene el portavoz de Ecologistas en Acción.

cuando lo que ya tienes, y está obsoleto, ni lo sustituyes ni lo repones ni lo reparas".

Pero si dejar de invertir puede ser un ahorro momentáneo para las arcas del Estado, también es un perjuicio aún mayor para el futuro. Además de los peligros para la seguridad vial, "la caída de las inversiones en carretas va a provocar una pérdida notable del valor patrimonial", según la AEC. De acuerdo con los cálculos de la asociación, "cada euro no invertido hoy en conservación se transforma en cinco euros que deberán destinarse a reposición de firmes en el corto plazo, y en 25 euros que serán necesarios para reconstrucciones futuras". El déficit de conservación acumulado hasta 2010 en las redes estatales, autonómicas y provinciales asciende a 7.250 millones de euros, siempre según cálculos de la AEC.

La Dirección General de Tráfico (DGT) se aparta del debate del pago por uso. "No hay ningún estudio ni lo ha habido, entre otras razones porque nosotros no hacemos carreteras y no es nuestro problema", asegura de manera rotunda el actual director de la institución, Pere Navarro, que desvincula a Tráfico de las afirmaciones de su subdirector, Federico Fernández, sobre la implantación del pago por uso. "En todo caso son opiniones a título particular", dice.

Los que sí claman ante la posibilidad de que se implante la me-

didada son los automovilistas. "Es injusta, ya pagamos 20 impuestos diferentes", protestan. "Es como resucitar el derecho de portazgo de la Edad Media", lamenta Automovilistas Europeos Asociados, que eleva la propuesta de peaje a "una quiebra del Estado del derecho". "Hay otras alternativas", proponen desde el Real Automóvil Club de España. Una mejor gestión de los recursos y de la movilidad, con la potenciación

## La Asociación Española de la Carretera propone una cuota por uso

## Ni PSOE ni PP están a favor de una tasa cuando son ellos los que gobiernan

del transporte público e, incluso, el desarrollo del teletrabajo podrían reducir el uso del vehículo.

Sin embargo, los ecologistas creen "razonable que paguen por las carreteras quienes las utilizan" porque un 30% de los hogares españoles no tienen coche. "La idea de que el coche es el método de transporte en general es una falsedad difundida por la industria del automóvil", critica

Segura, de Ecologistas en Acción.

Las asociaciones de consumidores tampoco lo ven con malos ojos. "No es una idea descabellada", asegura el portavoz de Consumidores en Acción (Facua). "Entendemos que sería una fórmula para que quien use más las carreteras pague más por ellas". Sin embargo, según Facua, existen dos problemas. El primero es que debe ser una medida "fruto del consenso" y todavía no se ha producido el debate adecuado, y el segundo es que el pago del peaje "sea desproporcionadamente superior a la inversión final en la red viaria".

La Asociación Española de la Carretera plantea la creación del bono de movilidad como alternativa al peaje. Esta solución propone la circulación libre y gratuita de todos los vehículos privados por toda la red viaria española durante los primeros 15.000 kilómetros que recorran al año, o 100.000, en el caso del transporte profesional de mercancías. Por encima de estos baremos se pagará una cuota en función de unos criterios determinados. "Que el límite de gratuidad sea de 15.000, 10.000 o 25.000 kilómetros es una decisión que tiene que tomar la Administración", considera el director general de este organismo, Jacobo Díaz. Tecnológicamente es viable. Bastaría con instalar una terminal en todos los vehículos, una cuestión no problemática, según Díaz, porque

## Portugal acaba de imponer peajes en cuatro autovías, tres de ellas fronterizas.

(JULIÁN PÉREZ EFE)

"las empresas españolas están montando estos sistemas en todo el mundo".

Uno de los beneficios del pago por uso, para la AEC, es que serviría para regular la movilidad. Por ejemplo, si se garantiza la gratuidad a los vehículos pesados por la noche o si se imponen costes más elevados en los accesos a las ciudades, como ya se ha hecho en Londres y en Estocolmo. Según la asociación, hay dos condiciones indispensables, para que este modelo funcione con eficacia: que todos los ingresos vayan destinados a mejorar la red viaria y que se aplique a todas las vías y vehículos. "Lo primero que queremos evitar es que haya unas carreteras de pago y otras libres, porque en ese caso se produce un trasvase inmediato de circulación a las carreteras convencionales, que tienen estándares de seguridad inferiores", explica Jacobo Díaz.

Pero los ecologistas y los consumidores discrepan de estas "condiciones indispensables". Según Ecologistas en Acción, el destino de los fondos recaudados con el pago por uso "no debería ser construir más carreteras sino apostar por otro tipo de movilidad, por ejemplo, el transporte

público o evitar otro tipo de recorres". Las asociaciones de consumidores sí aprueban la inversión en carreteras pero consideran que siempre se deben ofrecer itinerarios alternativos.

En última instancia, la implantación o no del pago por uso es una decisión política. El Gobierno de Zapatero rechazó la creación de la *Euroviñeta*, una tasa de aplicación voluntaria que aprobó el Parlamento Europeo en junio y que afecta a vehículos de más de 3,5 toneladas. El PP, por el momento, no se ha pronunciado. "El pago por uso de las carreteras es una decisión políticamente muy dura de asumir y muy difícil de explicar", admite el director general de la Asociación Española de la Carretera. Según Díaz Pineda, "el Gobierno saliente, que no lo ha implementado, considera ahora que es un debate que hay que abrir, mientras el futuro Gobierno, que hace años no lo veía con malos ojos, dice ahora que no se puede tocar". Díaz cree que es el momento de plantear la cuestión. Mientras, PP y PSOE pelean sobre cómo actuar frente al peaje de la autopista del Algarve portugués, que provoca, según los socialistas "graves daños a la economía y al turismo en Andalucía".

## + EL PAÍS.com

### ► Partícipe

¿Estaría dispuesto a pagar más por tener mejores carreteras?