



Asociación Española de la Carretera

Jornada de Debate
"Las Infraestructuras Viarias ante el 9M"

Los partidos coinciden en la necesidad de un pacto de Estado sobre política de carreteras

Madrid, 29 de febrero.- Representantes de PSOE, PP, IU y CiU han llegado a la conclusión de que es necesario alcanzar un gran acuerdo parlamentario sobre política de carreteras e infraestructuras durante la próxima legislatura. Así ha quedado de manifiesto en la Jornada de Debate "Las Infraestructuras Viarias ante el 9-M", organizada ayer en Madrid por la Asociación Española de la Carretera (AEC). En este sentido, el Portavoz de CiU en la Comisión de Infraestructuras del Parlament de Catalunya, Josep Rull, fue muy explícito y afirmó que "hay que blindar la planificación de las infraestructuras con un pacto de mínimos" que dure al menos 12 años.

Según Fausto Fernández, Portavoz de Infraestructuras de IU en la Asamblea de Madrid, "se está produciendo un cambio cultural en el marco tradicional de los transportes y las infraestructuras". Por ello, aspectos como los compromisos del Protocolo de Kyoto, la seguridad vial, la búsqueda de soluciones a los problemas de movilidad y la necesidad de nuevas fuentes de financiación ante la desaparición de los fondos comunitarios son nuevos elementos que van a entrar en juego en las políticas de infraestructuras de los próximos años.

Para Salvador de la Encina, Portavoz del PSOE en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT) es la respuesta a este cambio de paradigma. En este sentido, ha presentado el PEIT como "el instrumento que está dotando a España de una de las redes de transporte más modernas de Europa". Según De la Encina, "en 2010 nuestro país dispondrá de la mayor red de gran capacidad de Europa y superará los 15.000 kilómetros, contabilizando las vías de titularidad estatal y las de otras administraciones".

Todos los representantes políticos apostaron por seguir invirtiendo en creación de nuevas vías y conservación de las antiguas a excepción del portavoz de IU. En su opinión, “una inversión masiva en infraestructuras” no soluciona en muchos casos los problemas existentes.

Ralentización de la actividad

Para Andrés Ayala, Portavoz del PP en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso, el panorama general de la obra pública no es halagüeño: “El Gobierno del PP dejó aprobadas en los Presupuestos de 2004 unas inversiones en infraestructuras equivalentes al 2% del PIB, y apenas llegaron al 1,5%”. “Cuatro años después, comprobamos que la previsión del Gobierno en este sentido se queda en el 1,8% del PIB”, prosiguió.

Abundando en esta línea argumental, Josep Rull (CiU) ha lamentado “la exasperante lentitud” de las obras en algunos tramos de autovías fundamentales para las comunicaciones catalanas como es el caso de la A-2. Por ello, además de solicitar una Ley de Obra Pública con efectos directos en la garantía de ejecución de las obras, Rull se ha mostrado partidario de “la ampliación de las competencias en materia de infraestructuras y transportes en las comunidades autónomas que lo soliciten”.

Más conservación y respeto al medio ambiente

Pero en política viaria no toda la actividad se centra en construcción de nuevas carreteras; la conservación y el mantenimiento de las mismas es fundamental. El representante socialista ha destacado en este sentido “un aumento del 60% en el capítulo de conservación, lo que supone el 1,8% del valor patrimonial de la red viaria, cifra muy cercana al 2% contemplado en el PEIT”. En este capítulo, Miguel M^a Muñoz, moderador del debate y Presidente de la AEC, se felicitó por este incremento, pero no sin mencionar que dicho esfuerzo inversor se debe mantener en el futuro, al mismo tiempo que se aumenta la capacidad de las carreteras más saturadas. Además, apostó por un “procedimiento de urgencia” para erradicar los puntos negros de la red.

Dentro de ese cambio de modelo cultural en materia de transportes al que aludió el portavoz de IU, aspectos como el respeto al medio ambiente y la flexibilidad de la movilidad son esenciales. En este punto, todos los ponentes han coincidido en que la intermodalidad de los transportes es una pieza clave para el futuro. El portavoz de CiU ha abogado por “no caer en ese maniqueísmo que confronta carreteras y ferrocarriles como modos antagónicos”. Este planteamiento es compartido por Andrés Ayala (PP), pero, en su opinión, “pese a que la intermodalidad es necesaria y positiva no hay que olvidar que la carretera tiene un papel protagonista en el mapa



**Asociación
Española de la
Carretera**

español de los transportes”.

De esta misma opinión es el Presidente de la AEC: “Los argumentos del Gobierno para fomentar el transporte por ferrocarril frente al transporte por carretera no han convencido”. En su opinión, el ferrocarril contamina “no menos” que el transporte por carretera. Además, señaló que las líneas de alta velocidad ferroviaria no consiguen descongestionar el tráfico rodado porque compiten con el avión y no con el automóvil. En este sentido, Muñoz destacó que para absorber el actual incremento anual del 4-5% del transporte de mercancías por carretera se tendría que duplicar el número de líneas férreas en un año.

Fausto Fernández (IU) ha sido el más crítico con las carreteras y su impacto en el entorno: “El 40% de las emisiones de CO₂ se debe al transporte por carretera y, por ello, es un importante reto de futuro reducir estos niveles”. Por esta razón, Fernández destacó la necesidad de una “movilidad sostenible”. Al hilo de esta afirmación, ha aludido al reciente anuncio del Gobierno francés de reducir un 20% estas emisiones en un plazo de 12 años. La receta del portavoz regional de IU para seguir la estela del país vecino es poner en marcha una Ley de Transporte Sostenible que prime el desarrollo de modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

Menos accidentes de tráfico

La seguridad vial ha sido otro de los temas que más atención ha acaparado durante el debate. Según el portavoz socialista, “se ha pasado de 11 muertes diarias por accidente de tráfico en 2003 a menos de 8 en 2007, teniendo en cuenta que en este tiempo han circulado 3,5 millones de coches más”.

En este sentido, el Presidente de la AEC ha reclamado la necesidad de un pacto de Estado que sitúe la seguridad vial en el centro de la discusión política y social. Y para ello ha puesto el ejemplo de Francia y su ex Presidente Jacques Chirac, quien manifestó en reiteradas ocasiones durante su mandato que la lucha contra la “violencia vial” era prioritaria en su acción de Gobierno. No hay que olvidar que el país galo puso en marcha el permiso de conducir por puntos en 1992 y, desde entonces, las cifras de siniestralidad de las carreteras francesas han experimentado notables descensos.

En España el permiso de conducir por puntos entró en vigor más recientemente, concretamente en julio de 2006, y desde entonces, ha generado mucha polémica en diversos sectores. Durante el debate esto no ha sido una excepción. Andrés Ayala (PP) ha manifestado en este sentido el pro-



**Asociación
Española de la
Carretera**

pósito de su partido de revisar la aplicación del actual permiso de conducir por puntos. En cuanto a los límites de velocidad, Ayala ha apostado “por un análisis de las actuales limitaciones, ya que proceden de un tiempo en el que las carreteras y los automóviles no reunían las mismas condiciones de seguridad que en la actualidad”.

La reforma del Código Penal y la creación de una Fiscalía de Seguridad Vial ha sido otro motivo de confrontación entre los representantes de los dos partidos mayoritarios. En este sentido, Ayala ha calificado esta revisión de “excesiva”. Además, anunció que en caso de una victoria del PP en las próximas elecciones generales, “la seguridad vial formará parte del discurso de investidura de Mariano Rajoy”.

En cuanto al ámbito competencial de las políticas de seguridad vial, PP, CiU e IU apoyaron la creación de una Agencia Estatal de Seguridad Vial con nivel de Secretaría de Estado dependiente de la Vicepresidencia del Gobierno.

Financiación

El portavoz de CiU ha lamentado el hecho de que Cataluña sea “la única comunidad con más kilómetros de autopistas de peaje que de autovías gratuitas”. Por ello, ha solicitado “una armonización” del sistema de peaje en España.

Lo que ha quedado claro es que, ante la inminente desaparición de los fondos europeos, las Administraciones deben buscar nuevas fuentes de financiación que permitan el desarrollo de las infraestructuras del futuro. En este nuevo panorama, el PP apuesta claramente por un impulso de la iniciativa empresarial, mientras que el PSOE recalca que el 40% de la inversión prevista en el PEIT pertenece a la esfera privada.

Más información:

Asociación Española de la Carretera (AEC)
Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales
Tfno.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com
prensa@aecarretera.com



**Asociación
Española de la
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.
28001 Madrid
Tif.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com