

LA CARRETERA, EN LA CUERDA FLOJA

Desde la Asociación Española de la Carretera, somos conscientes de la situación que atraviesa el país y de que el reequilibrio del déficit público es la máxima prioridad en el momento presente.

Dicho esto, consideramos inexcusable tratar de situar las inversiones en carreteras en el lugar que les corresponde, acorde con su importancia social y económica.

El sistema de transportes por carretera en España podría tambalearse

Ante todo, recordemos el valor de la carretera -especialmente las redes convencionales- como elemento de vertebración social que garantiza que el ciudadano sea capaz de acceder a los servicios básicos a los que, como contribuyente, tiene derecho: sanidad, enseñanza, servicios públicos administrativos y judiciales... E incluso que pueda acceder al uso de los servicios de ferrocarril, autovías y autopistas, transporte aéreo..., los cuales, por definición, no están inmediatamente accesibles, sino que hay que desplazarse hasta ellos.

Tal y como se han planteado, los anunciados recortes en la inversión por parte de las Administraciones Públicas con competencia en la gestión viaria amenazan con dar al traste con los niveles de eficiencia y seguridad de que goza el actual sistema de transportes por carretera en España.

Según diversas fuentes, la red de carreteras española posee un valor patrimonial cifrado en 185.000 M€ Reducciones drásticas en las partidas destinadas al mantenimiento de este patrimonio podrían resultar catastróficas desde todos los puntos de vista.

Es por ello que, desde la Asociación Española de la Carretera, proponemos dos líneas de actuación que impidan llegar a esta situación:

1. Plan de actuaciones de choque
2. Programa de garantía de conservación de la red

1. PLAN DE ACTUACIONES DE CHOQUE

La inversión en carreteras, gasto social prioritario

Las carreteras convencionales –también llamadas “secundarias” o de “segundo orden”-, son las infraestructuras viarias que con mayor fidelidad representan el carácter social del fenómeno viario.

En total, esta malla está configurada por 150.000 kilómetros (aprox. 15.000 a cargo del Ministerio de Fomento; 67.000 bajo la gestión de las CCAA y otros 67.000 kilómetros en manos de las Corporaciones Provinciales), y representa el 90% del total de carreteras en España.

Estas vías además registran –según datos de 2008- el 79% del total de accidentes con víctimas en carretera (34.473 accidentes) e idéntico porcentaje de fallecidos por siniestro de tráfico, también en carretera (1.940 muertos).

Durante las últimas décadas, los recursos destinados a infraestructuras viarias se han dirigido a la construcción de grandes vías de comunicación, que unen dos puntos distantes y permiten un desplazamiento cómodo, eficiente y seguro.

Llegado este punto, desde la AEC consideramos prioritario volver la vista a los 150.000 kilómetros de red convencional, las únicas que garantizan la accesibilidad universal a los servicios públicos.

Este Plan de Actuaciones de Choque que, desde la Asociación Española de la Carretera, proponemos acometer permitiría paralelamente:

- Crear una red de itinerarios preferentes para mercancías y viajeros en itinerarios masificados.
- Desarrollar actuaciones orientadas a la segregación de tráfico (vías preferentes de acceso a intercambiadores, centros logísticos y red de Alta Velocidad Ferroviaria, puertos y aeropuertos; y BUS-VAOS exclusivos para pasajeros).

2. PROGRAMA DE GARANTÍA DE INVERSIÓN DE CONSERVACIÓN DE LA RED

No conservación = Fiscalidad encubierta

¡**Atención!** En este punto ya partimos de una situación mala, ya que existe un déficit acumulado, estimado en la actualidad en 7.250 M€

-Hay un consenso técnico-científico de que la inversión anual no debe ser inferior al 2% del valor patrimonial de la red—se estima que dicho valor es equivalente a su valor de reposición—; así el valor patrimonial de las diferentes redes se cifra en:

- Estado: 70.000M€
- CCAA: 75.000M€
- DDPP: 40.000M€

-A partir de ello, las necesidades de mantenimiento —bien entendido que serían las propias de una conservación “normal”, **sin aspirar, pues, a recuperar el déficit ya señalado**— se cifrarían para 2011:

- Estado: 1.400M€
- CCAA: 1.500M€
- DDPP: 800M€

-La disminución de las inversiones en conservación se traduce en un impuesto encubierto para el ciudadano, que además es improductivo e ineficiente:

- Seguridad: incremento probable de la siniestralidad
- Consumo: mayores niveles de consumo de carburante vs incremento de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera
- 1 euro no invertido en conservación ordinaria se transformará en 5 de conservación extraordinaria, y éstos en 25€ de reconstrucción futura.
- Construir un km. de autovía cuesta 5M€, con ellos se conservan 120 km de autovía.
- La conservación genera el triple de empleo que la construcción.

-Algunas consideraciones económicas sobre la carretera.

- El transporte por carretera genera más de 23.000 millones de euros en recaudación fiscal para las arcas públicas; dinero que se invierte en hospitales, escuelas, comunicaciones, mejora del medio ambiente, recuperación del patrimonio histórico... para todos.

- El transporte por carretera contribuye significativamente al Producto Interior Bruto: 5.9% de manera oficial, que podría superar el 14% si se considera la participación del transporte por cuenta propia o el sector del automóvil privado.
- La facturación total del sector viario en la Unión Europea se estima próxima a 2,4 billones de euros cada año (datos de 2006)¹. Esta cantidad es seis veces mayor que la inversión total realizada por la Unión Europea en la Red Transeuropea de Transporte desde el año 1996 hasta nuestros días (unos 400.000 millones de euros²).
- El transporte por carretera genera más de 360.000 millones de euros en la Europa de los 15 (año 2005) recaudados en forma de impuestos de las arcas de los Estados Miembros³.

-Algunas consideraciones económicas sobre la carretera en relación con el ferrocarril.

- Conservación de 1 km de AVE (sólo infraestructura): 200.000 €
- Conservación de 1 km de ferrocarril convencional (sólo infraestructura): 118.000 €
- Conservación de 1 km de autovía: 42.000€

¹ Estadísticas de carreteras europeas (*European Road Statistics*). Año 2008. Federación Europea de Carreteras (ERF).

² Libro verde "RTE-T: Revisión de la política. Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes". (*TEN-T: A policy review. Towards a better integrated Trans-European transport network at the service of the common transport policy*). Año 2009.

³ "Los beneficios socioeconómicos de la carretera en Europa" (*The socio-economic benefits of roads in Europe*). Federación Europea de Carreteras.

(Recordemos que los anteriores costes relativos al ferrocarril se refieren sólo a la infraestructura y no incluyen el material móvil)

- Si a ello añadimos las subvenciones del Estado a RENFE, el coste de conservación de 1 km. de ferrocarril es cinco veces superior a 1 de la carretera.

La reflexión fundamental que tratamos de poner sobre el tapete es —y perdón por la obviedad— que todo aquello en lo que se invierta como nueva construcción hay que conservarlo: Por tanto, pensemos muy rigurosamente en las necesidades futuras de conservación de cara a ofrecer al ciudadano un servicio digno.

-Algunas consideraciones medioambientales sobre la carretera en relación con el ferrocarril.

- Se está produciendo una información errónea sobre este aspecto, cuando se habla de que las emisiones del AVE son inexistentes—o poco menos—partiendo de que la energía que consumen normalmente se imputa a los datos genéricos de producción de energía y no al transporte realizado.
- Según la Agencia Europea del Medioambiente, los autobuses con tasas de ocupación elevadas y los turismos respetuosos con el medio ambiente —es decir, los vehículos que se mueven por carretera— no contaminan

más por viajero que el tren de alta velocidad o los vuelos de corta duración.

La estimación de tales emisiones, expresadas en gramos de CO2 por kilómetro recorrido es la siguiente:

*Autobuses con tasas de ocupación elevadas: 45-80

*Turismos respetuosos con el medio ambiente:
100-150

*Ferrocarril de alta velocidad: 80-165

*Vuelos de corta duración: 77-240

-Y, pese a todo ello, nos enfrentamos a una realidad preocupante.

.Por citar un ejemplo, las partidas presupuestarias destinadas a conservación extraordinaria han evolucionado como sigue:

- Año 2007: 580M€
- Año 2008: 520M€
- Año 2009: 22M€
- Año 2010: 0M€