



Asociación Española de la Carretera

Jornada de Debate sobre la Crisis de la Política de Carreteras en España. Perspectiva de los Grupos Parlamentarios

Madrid, 21 de septiembre de 2010

Los partidos mayoritarios en la Comisión de Fomento abogan por el pago por uso de las carreteras

Apuestan por al creación de la Agencia Estatal de la Carretera para gestionar los fondos provenientes de este nuevo sistema de financiación.

Madrid, 28 de septiembre de 2010.

Una de las noticias que han marcado el devenir informativo del verano ha sido el recorte presupuestario en materia de infraestructuras por valor de 5.700 millones de euros, anunciado en julio por el Ministro de Fomento, José Blanco. Pese al posterior “indulto” de varias obras de carreteras, la alarma ha saltado en el seno del sector viario nacional, preocupado por las actuaciones comprometidas que quedan en el aire, por la repercusión de esta política en el adecuado mantenimiento de la red y por los interrogantes que la misma plantea en el ya delicado ámbito de las carreteras secundarias.

Con el fin de analizar el impacto de todo ello en el sector y, por encima de todo, en la sociedad, la Asociación Española de Carretera (AEC) celebró en Madrid el pasado 21 de septiembre la Jornada de Debate “La Crisis de la Política de Carreteras en España. Perspectiva de los Partidos Parlamentarios”. En torno a esta mesa, que estuvo moderada por la periodista Pilar Cernuda, se reunieron los portavoces de los principales grupos parlamentarios en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados: Francisco Xesús Jorquera, Diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG)

perteneciente al Grupo Mixto; Pere Macías, representante de Convergència i Unió (CiU) del Grupo Catalán; Andrés José Ayala, Diputado del Grupo Popular, y Rafael Simancas, por el Grupo Socialista.

Junto a ellos estuvo el Presidente de la AEC, Miguel M^a Muñoz, quien destacó desde un principio que esta entidad no cuestiona los “fortísimos” recortes recientemente anunciados por el Ministerio de Fomento en materia de obras públicas. “La cuestión candente es el equivocado reparto modal resultante de este replanteamiento”, destacó Muñoz. A ello se suma, en su opinión, que las inversiones en conservación viaria se están reduciendo progresivamente, destacando el caso de la reposición de firmes, cuyas partidas han caído de forma abrupta hasta ser completamente inexistentes en el ejercicio 2010. Y todo ello sin perder de vista el hecho de que el 76% de las inversiones en infraestructuras van a recaer en la alta velocidad ferroviaria.

En este sentido, el Presidente de la AEC señaló que “la caída de las inversiones en carreteras va a provocar una pérdida notable del valor patrimonial de la red viaria española”. Y ello tendrá unas consecuencias claras puesto que “cada euro no invertido hoy en conservación se transforma en 5 euros que deberán destinarse a reposición de firmes en el corto plazo, y en 25 euros que serán necesarios para reconstrucciones futuras”. Por lo pronto, según datos aportados por la AEC, el déficit de conservación acumulado a día de hoy en las redes estatal, autonómica y provincial asciende ya a 7.250 millones de euros. Todo ello contrasta con la consideración por parte de esta entidad de las carreteras secundarias como un gasto social debido a la función esencial que desempeñan.

El 2 por ciento del 2 por ciento

Durante su intervención, Miguel M^a Muñoz lamentó el hecho de que el propósito de fomentar “a toda costa” la alta velocidad ferroviaria sea un planteamiento “tan completamente alejado de las condiciones reales de movilidad de nuestro país”. Y es que, a falta de la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado para 2011, las inversiones que se destinarán a la alta velocidad suponen el 76% de las inversiones en infraestructuras, es decir, el 1,28% del PIB nacional. Estas cifras contrastan con el volumen de viajeros que transportan las líneas férreas en general, y las de alta velocidad en particular. Según datos del Ministerio de Fomento, el tráfico ferroviario supone el 2% del tráfico total terrestre, mientras que las líneas AVE apenas dan servicio al 2%



**Asociación
Española de la
Carretera**

de los ciudadanos que escogen el tren para viajar.

Con todo, las inversiones previstas para el AVE en 2011 irán a parar a uno de cada 10.000 viajeros que viajan por tierra. Muñoz concluyó su intervención lanzando una última cuestión sobre la que pidió reflexionar: “En los últimos años, los mercados han pinchado las burbujas tecnológica e inmobiliaria. ¿No sería el momento de hacer lo mismo con la burbuja ferroviaria?”.

Francisco Xosé Jorquera (BNG)

Tras ello, tomó la palabra Francisco Xosé Jorquera, Diputado del BNG adscrito al Grupo Mixto en la Comisión de Fomento del Congreso. Su postura fue muy crítica con la política de recortes del Gobierno: “Aunque estemos en una situación de desequilibrio presupuestario, no somos partidarios de recortes en materia de infraestructuras, porque se trata de una inversión productiva de cara al empleo y la dinamización de la economía”.

En el capítulo de infraestructuras, Jorquera señaló que la prioridad en política de carreteras debe ser “la conservación, reposición y mejora de vías, ya que de lo contrario estaríamos comprometiendo aspectos vitales como la seguridad vial y el mantenimiento del valor patrimonial de la red”. En Galicia se concentra la mitad de los municipios españoles, “lo que significa que la red secundaria es básica para los gallegos, de ahí que estas vías deban tener una atención preferente”, remarcó el Diputado del BNG.

Llegando al final de su intervención, Jorquera hizo autocrítica señalando habría que “reeducar a la clase política, ya que tiene más impacto propagandístico inaugurar una actuación, aunque no haya una demanda justificada, que destinar esa inversión a la conservación y el mantenimiento”. Prosiguió destacando que “un uso más racional de los recursos requiere apostar por lo segundo y no por lo primero, y en tiempos de crisis esto es más exigible que nunca”.

Finalmente, en materia de pago por uso de carreteras, una herramienta de financiación cada vez más habitual en el entorno europeo, Jorquera dejó claro su desacuerdo, remarcando que su partido considera “más justa y progresiva” la financiación de la actividad viaria a través de los impuestos.

Pere Macías (CiU)

Quien se mostró partidario de introducir este nuevo sistema de pago fue Pere



**Asociación
Española de la
Carretera**

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

Macías, representante de CiU en la Comisión de Fomento del Congreso. En su opinión, que fue compartida por el resto de ponentes e excepción del representante del BNG, se trata de un sistema adecuado “siempre y cuando los ingresos que se generen reviertan exclusivamente en las carreteras”.

Entrando en materia, Macías comenzó afirmando que “la actual política de infraestructuras está marcada por una falta de racionalidad que parece atávica en la historia de España”. En este sentido, destacó el caso de algunas auto-vías de última generación infrautilizadas con intensidades medias de tráfico diario de entre 500 y 3.500 vehículos, pero también tuvo palabras para destacar las bajas cifras de ocupación de algunas líneas de AVE que, en algún caso, no sólo no aumentan, sino que disminuyen.

Por ello, Macías reclamó una “moratoria inmediata de la alta velocidad” en vista de la situación económica, eso sí, respetando las líneas que estén muy cerca de su puesta en servicio. En su opinión, esta “loca carrera por tener más kilómetros de autovías y AVE que nadie tiene la derivada inmediata de que se va abandonar la conservación viaria”.

Para salir de esta situación, el Diputado de CiU se mostró partidario de modernizar la Administración y sus criterios de planificación de obras públicas. En esta línea, abogó por la creación de la Agencia Estatal de la Carretera, un organismo con capacidad financiera autónoma cuya puesta en marcha ha sido retrasada en repetidas ocasiones durante los últimos años. En palabras de Macías, “este organismo debe ser el encargado de gestionar con eficacia los ingresos derivados de la carretera”.

Andrés José Ayala (PP)

Enlazando con esta cuestión, Andrés José Ayala, representante del PP, estuvo de acuerdo con la creación de esta nueva entidad, añadiendo que “debería incorporar tanto al Estado como a las Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos”. Al comienzo de su disertación, el Diputado popular entró de lleno en la dialéctica carretera-ferrocarril y apostó por la intermodalidad. En su opinión, “son modos complementarios, aunque para lograr una adecuada conexión intermodal la carretera es vital”.

En esta línea, Ayala fue muy crítico con la política comunitaria de transportes, que calificó de “nefasta” por la imagen negativa que, en su opinión, transmite



**Asociación
Española de la
Carretera**

de la carretera frente al ferrocarril. Ayala prosiguió destacando que “hoy en día se implementan políticas que ponen trabas al desarrollo adecuado de las infraestructuras viarias, pero a pesar de ello las estimaciones de tráfico de mercancías y viajeros por carretera anuncian incrementos de cara a 2020”.

En el capítulo de conservación y mantenimiento, el representante del PP afirmó que el objetivo de destinar a estas labores el 2% del valor patrimonial de la red viaria, tal y como establece el Plan de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020, es un objetivo “irrenunciable”. No obstante, “...no podemos olvidar que hay que seguir construyendo nuevas carreteras, ya que se trata de una inversión anticíclica y acelera la salida de la crisis”, añadió.

El Diputado del PP analizó el recorte de inversiones anunciado por el Ministerio de Fomento en términos de empleo: “El parón de la obra pública puede generar entre 150.000 y 500.000 parados más, a los que hay que sumar los 700.000 españoles del sector que ya han perdido su trabajo”. Para estimular la actividad, su grupo parlamentario defiende la inversión privada, en combinación con las fuentes de financiación más tradicionales, pero “incluyendo el pago por uso, ya que en el resto de Europa es una práctica cada vez más habitual y próximamente puede haber directivas en este sentido”.

Rafael Simancas (PSOE)

Finalmente, cerró el turno de intervenciones Rafael Simancas, representante del Grupo Socialista en la Comisión de Fomento del Congreso, para quien el recorte anunciado por Fomento este verano “no es un capricho”. En su opinión, viene determinado por la exigencia de reducir el déficit público del 11,2% al 3% antes de 2013, “y esto no se consigue sin recortar el gasto social ni las inversiones productivas, porque de lo contrario nos encontraremos con la falta de crédito en los mercados internacionales”.

Aun así, el portavoz socialista señaló que “a finales de año España dispondrá de la red de alta velocidad más extensa de Europa y seguirá ocupando los primeros puestos en kilómetros de autopistas y autovías”.

En el caso de las inversiones en conservación y mantenimiento viario, Simancas remarcó el crecimiento experimentado en estas partidas desde 2004, año en el que se situaron en 632 millones de euros, mientras que en 2009 la cifra alcanzó los 1.258 millones. También recordó los 17.000 millones



**Asociación
Española de la
Carretera**

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

de euros de financiación público-privada que irán destinados a infraestructuras entre este año y el que viene. Además, declaró que es necesario “enfaticar en la conservación de las redes secundarias”.

Asimismo, se mostró partidario de crear la Agencia Estatal de la Carretera, así como del pago por uso de infraestructuras, que calificó de “realidad insoslayable que es necesario abordar desde el máximo consenso”. A este respecto, recientemente se ha creado una subcomisión en el Parlamento destinada a debatir los pormenores de un sistema de financiación que, a juzgar por la posición de los partidos mayoritarios, será una realidad en los próximos años.

En el capítulo de la alta velocidad ferroviaria, el representante socialista mostró sus reticencias ante la posibilidad de una moratoria planteada por CiU en este sentido. También recordó al resto de portavoces parlamentarios que “todas las fuerzas políticas del Parlamento” han dado su apoyo al impulso del transporte ferroviario tal y como está reflejado en los actuales planes de infraestructuras.

Tarifa Plana de Movilidad y otras propuestas de la AEC

Es muy probable que el sistema de pago por uso acabe imponiéndose en nuestras carreteras. Así sucede en diversos países de nuestro entorno, donde esta herramienta de financiación es habitual. Adelantándose a esta medida, la AEC propone establecer una Tarifa Plana de Movilidad para todos los conductores que recorran menos de 15.000 kilómetros al año. Estos usuarios sólo pagarían la cuota correspondiente a partir de ese kilometraje, estableciéndose así un sistema de tarificación muy similar al que ofrecen los operadores de telefonía.

Ésta es una de las propuestas de la AEC para atajar la actual crisis de la política de carreteras. La entidad ha presentado recientemente un decálogo de con las siguientes medidas:

- Consideración del reparto modal en la asignación presupuestaria en materia de infraestructuras del transporte. Redistribución de las inversiones.
- Garantía de inversión en conservación de un mínimo del 2% del valor patrimonial de la red viaria.
- Recuperación de los déficits en conservación y calidad de servicio acumulados en la red viaria.
- Programa de adecuación de carreteras secundarias.
- Plan de reducción de accidentalidad en carreteras secundarias (intersecciones, adelantamientos y salidas de vía).
- Red de itinerarios preferentes para mercancías y viajeros.
- Supresión de “cuellos de botella” y gestión avanzada de la congestión en accesos urbanos.



**Asociación
Española de la
Carretera**

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

- Programa de vías prioritarias para acceso a intercambiadores, centros logísticos, estaciones de AVE, puertos y aeropuertos.
- Equipamiento inteligente de las carreteras del futuro.
- Despliegue de “electrolineras” o puntos de recarga en la red de gran capacidad para garantizar la movilidad de los vehículos eléctricos.

Para más información:
Asociación Española de la Carretera (AEC)
Tel. 91 577 99 72
www.aecarretera.com
icorzo@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