



El Director General de la Asociación Española de la Carretera, Jacobo Díaz Pineda, invitado a la ponencia sobre financiación viaria de las Juntas Generales de Álava

“El reto de las carreteras no está en conservar lo recibido, sino en transformarlo”

- ✓ La conservación de la AP-1 y la AP-68, en los tramos que discurren por el Territorio Histórico de Álava, necesitaría más de 12 millones anuales a partir de 2026

Viernes, 12 de marzo de 2020

El Director General de la Asociación Española de la Carretera (AEC), Jacobo Díaz Pineda, ha participado esta mañana en una ponencia parlamentaria constituida por las Juntas Generales de Álava. El objetivo de esta ponencia, según sus convocantes, es analizar el sistema de financiación y gestión de las vías de alta capacidad de la red foral de carreteras.

En este contexto, y en relación directa a las necesidades de inversión de dicha red, Díaz Pineda ha señalado que “el reto no radica en conservar lo recibido sino en transformarlo: mejorar la calidad del servicio prestado al usuario, dotar de valor añadido los movimientos por la red, garantizar las máximas expectativas de seguridad, hacer más ecológicos los desplazamientos y dotar de inteligencia y conectividad los trayectos”.

Y todo ello, asegura el Director General de la AEC, en un entorno económicamente sostenible.

A lo largo de un año, la ponencia de trabajo de las Juntas Generales alavesas va a reunir a expertos procedentes de los ámbitos político, universitario, institucional y sectorial para realizar una reflexión conjunta que permita “mejorar la eficiencia en el mantenimiento y conservación de las vías de alta capacidad, avanzar hacia una gestión y uso más eficiente, así como establecer un sistema de financiación social y medioambientalmente sostenible”.

Todo ello, a través del análisis de alternativas desde el punto de vista técnico y del estudio de casos de éxito en el marco europeo y nacional: marcos regulatorios, experiencias de gestión, sistemas de financiación, alternativas tecnológicas, políticas de bonificación social, etc.

La iniciativa de la administración alavesa surge en un escenario muy concreto con dos protagonistas principales. Por un lado, el reciente traspaso de titularidad de la AP-1 (6 km) y la AP-68 (55.214 km), en los tramos que discurren por tierras alavesas, por parte de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco, y de ésta al Territorio Histórico de Álava.

Este traspaso supone un incremento de 61.214 kilómetros de la Red de Interés Preferente de Álava. A este cambio de titularidad hay que añadir, además, el fin de la concesión de la autopista AP-68, previsto para el año 2026.

El otro motivo de preocupación es la aplicación de obligado cumplimiento de la Directiva 2019/1936 de la Unión Europea sobre la seguridad de las infraestructuras viarias, que obliga a aumentar la inversión en conservación de vías de alta capacidad.

En este sentido y en relación a las necesidades de inversión de las vías de alta capacidad alavesas AP-1 (Burgos-Armiñón) y AP-68 en los tramos que discurren por el Territorio Histórico de Álava, Jacobo Díaz calcula que, a partir de 2026, habría que invertir más de 12 millones de euros al año en la conservación de esta red.

De estos 12 millones, más de ocho deberían destinarse a conservación ordinaria, mientras que la conservación extraordinaria necesitaría entre 3,7 y 4,5 millones anuales.

Para poder afrontar esa conservación y la mejora general de la red, el Director General de la AEC ha puesto sobre la mesa, entre otras propuestas, el Bono de Movilidad, una herramienta de financiación en cuya formulación la Asociación Española de la Carretera trabajó hace algún tiempo.

Este Bono de Movilidad permitiría recuperar los déficits acumulados, mejorar la calidad del servicio y optimizar la movilidad gracias a la digitalización y la gestión medioambiental. Todo ello asociado al pago por el sobre-uso de las vías. Es decir, solo se pagaría a partir de un determinado número de kilómetros recorridos o por razones ambientales.

No obstante, Díaz Pineda advierte: "La aceptación social de este Bono de Movilidad por parte de los ciudadanos se antoja imposible si las carreteras siguen ofreciendo el mismo estándar de servicio".

Por ello, apunta a que todo lo recaudado debería conformar un "fondo exclusivo para carreteras y transporte que hiciera posible acabar con el déficit, realizar acondicionamientos puntuales, minimizar emisiones, crear carriles reservados, reducir la accidentalidad o adaptar las vías a modos de movilidad que están por llegar".

Defiende, además, que este sistema, para que sea efectivo, debería implantarse en todas las redes viarias, independientemente de su titularidad.

Las intervenciones de los expertos en la ponencia parlamentaria alavesa, que comenzaron el mes pasado, se extenderán hasta febrero de 2022.

Más información: Departamento de Comunicación y RR Institucionales AEC
Marta Rodrigo - mrodrigo@aecarretera.com - 637 51 04 05
Susana Rubio – srubio@aecarretera.com