



## PSOE, PP Y UPyD ABOGAN POR UN PACTO QUE GARANTICE LA ESTABILIDAD DE LA INVERSIÓN EN CARRETERAS

**El Partido Popular contempla incrementar los presupuestos destinados a infraestructuras entre un 0,5 y un 1% del PIB en los próximos tres años**

**Madrid, 4 de noviembre de 2011.**

Desde el comienzo de la crisis, en apenas unos años, el presupuesto del Ministerio de Fomento ha pasado de 18.000 millones de euros a poco más de 13.000 millones. El objetivo de reducción del déficit público para relanzar la economía nacional y cumplir los criterios de la Unión Europea ha obligado a las autoridades a adoptar una política presupuestaria muy restrictiva que está afectando de forma especial al sector viario, al que, en 2011, ha ido a tan solo el 20% de la inversión total.

Sin embargo, este contexto de austeridad parece no afectar con tanta rigidez a la alta velocidad ferroviaria, que recibe más de la mitad del presupuesto del Ministerio de Fomento (un 60% en el ejercicio en curso). Una decisión, sin duda, controvertida, ya que el tren de alta velocidad da servicio a tan sólo cuatro de cada 10.000 viajeros que se mueven por tierra.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha celebrado esta semana un encuentro con representantes de las principales formaciones políticas que concurren a las próximas Elecciones Generales al Gobierno de la Nación: PSOE, PP y UPyD.

El objetivo no ha sido otro que poner sobre la mesa las líneas maestras que marcarán la futura política de transportes tras los comicios, desde la perspectiva de los potenciales nuevos responsables de planificar, ejecutar y dotar estas políticas, sin duda estratégicas para superar la crisis económica actual.

La mesa estuvo moderada por el Presidente de la Asociación de la Prensa de Madrid, Fernando González Urbaneja. El Presidente de la Asociación Española de la Carretera y anfitrión del encuentro, Miguel M<sup>a</sup> Muñoz, fue el encargado de abrir el debate, sentando la posición de la Asociación al respecto y poniendo el acento en el "trato desigual" que el sector viario viene recibiendo desde el punto de vista de la distribución modal del presupuesto. Como ejemplo de ello, el Presidente de la AEC alertó de que la inversión en rehabilitación de firmes se ha visto reducida a la mínima expresión, hasta el punto de desaparecer por completo en 2010.

### Proyectos faraónicos

Muñoz lamentó esta política de recortes tan restrictiva en materia viaria mientras otros modos de transporte reciben inversiones que calificó de “multimillonarias”. En palabras del Presidente de la AEC, muchos proyectos emblemáticos en materia de alta velocidad y aeropuertos están “sobredimensionados y ofrecen muchas dudas sobre sus cifras de rentabilidad”, hasta el punto de tener que ser clausurados al poco tiempo de ponerse en servicio, como ha sucedido con el aeropuerto de Ciudad Real o algunas líneas de AVE.

Estos errores también se han cometido en tramos de carretera que se han convertido en autovías y, finalmente, no han alcanzado las tasas de tráfico que aconsejan la construcción de infraestructuras de este tipo.

La llamada de atención de Muñoz Medina sobre la inversión en proyectos de dudosa rentabilidad económica y social fue recibida con tono crítico por el portavoz socialista, Rafael Simancas. Para Simancas, los posibles errores que se hayan cometido no deben traducirse en una “enmienda a la totalidad” de lo hecho durante las últimas décadas en materia de obra pública que ha servido, entre otras cosas, para situar a las empresas españolas entre las más prestigiosas en el panorama internacional de la Obra Civil.

### Infraestructuras utópicas

Sandro Rocci, portavoz de infraestructuras de UPyD, señaló que es preciso mejorar los análisis de viabilidad de los proyectos de obras públicas para evitar la construcción de infraestructuras sobredimensionadas y financieramente insostenibles. Muchos proyectos ferroviarios están en el ojo del huracán por esta razón. Rocci alertó, en este sentido, de que “el objetivo europeo de canalizar en 2050 por ferrocarril el 50% de las mercancías transportadas es una utopía”. La opción mucho más realista, según Rocci, pasa por profundizar en la liberalización del sector y apostar por una gestión más eficiente.

Durante el encuentro, el representante de UPyD lamentó en repetidas ocasiones que un modo de transporte como el ferroviario, incapaz de cumplir sus objetivos de negocio, acapare una cantidad de recursos financieros tan abultada. Y es que esta filosofía presupuestaria aboca a las carreteras al ostracismo, lo cual es contradictorio con sus elevados ratios de rentabilidad para ciudadanos y empresas.

Pese a ello, a juicio del portavoz de UPyD, “los ciudadanos no parecen muy preocupados por la delicada situación que atraviesan las carreteras”. Esta percepción de Sandro Rocci contrasta con el “mar de fondo” que se aprecia en un gremio profesional cada vez más convencido de que serán necesarias fuentes de financiación alternativas para, al menos, mantener el impulso inversor de cara al futuro.



**Asociación  
Española de la  
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.  
28001 Madrid  
Tif.: 91 577 99 72  
Fax: 91 576 65 22  
[www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com)

### **Pago por uso de carreteras**

En este punto entran en juego la “Euroviñeta” y otros sistemas de pago por uso de carreteras con un espectro más amplio. Rocci destacó que UPyD está a favor de estas nuevas vías de financiación, “pero siempre y cuando se proceda a una eliminación progresiva de los impuestos de matriculación y circulación, y la recaudación vía pago por uso tenga retorno directo en las carreteras y no en otras partidas”. En este punto, Sandro Rocci recordó que “las carreteras sólo reciben una tercera parte del dinero que el sector allega a las arcas públicas vía impuestos”.

El portavoz de infraestructuras del PSOE, Rafael Simancas, mostró su acuerdo con Rocci en la necesidad de buscar nuevos yacimientos de inversión: “Pese a que medidas como ésta tienen un coste electoral, estamos a favor de la Euroviñeta porque para invertir más son necesarios mayores ingresos”. Además, recordó que Alemania recauda por este concepto alrededor de 5.000 millones de euros al año, lo que supone, según Simancas, el 80% de los gastos de conservación de la red viaria germana. No obstante, este sistema de pago debería articularse, en su opinión, de forma que afecte lo menos posible al sector del transporte, muy condicionado por una alta fiscalidad.

Por su parte, el portavoz del PP, Miguel Campoy, destacó también la conveniencia de desarrollar nuevas vías de financiación para la construcción y, fundamentalmente, para la conservación de infraestructuras viarias. Respecto a la fórmula concreta de pago por uso, añadió que, caso de que dicho sistema llegara a arbitrase, el modelo actual tributario de caja única no permitiría, a priori, que los ingresos percibidos por este concepto pudieran destinarse directamente a la mejora de las carreteras.

### **¿Frenazo o reajuste?**

Los problemas de financiación del sector coparon buena parte del debate organizado por la AEC. En palabras del portavoz popular, “la política de recortes drásticos en infraestructuras es suicida e irresponsable y pone en peligro la continuidad de más del 65% de las empresas dedicadas a las obras públicas”. Por ello, Campoy se mostró partidario de retomar el impulso inversor en materia de obras públicas. En su opinión, “si se aumentara la inversión en infraestructuras entre un 0,5 y 1% del PIB durante los próximos tres años, se podrían crear entre 90.000 y 200.000 puestos de trabajo, a lo que se debe sumar un incremento de la recaudación fiscal de 2.300 a 5.800 millones de euros”. Campoy también recordó que cada millón de euros invertido en este campo permite la creación de unos 14 puestos de trabajo directos.

Rafael Simancas admitió que es “una tentación” recortar el capítulo de infraestructuras cuando la situación económica exige sacrificios. En respuesta a Miguel



**Asociación  
Española de la  
Carretera**

Campoy, negó que los recortes en obra pública hayan supuesto un “frenazo” en la inversión: “Fomento ha pasado de invertir una media anual de 18.000 millones de euros a 13.000 millones, lo cual no es un frenazo brusco sino más bien un reajuste”. En este sentido, el portavoz socialista advirtió que también los responsables de infraestructuras de Castilla-La Mancha, Extremadura y la ciudad de Madrid han anunciado recientemente la paralización de proyectos de obras públicas con vistas a los próximos meses.

### **Los platos rotos**

Esta caída de las inversiones está afectando de forma especial al sector de la conservación de carreteras. El representante del PP lamentó que “los contratos de conservación hayan caído un 20% entre 2000 y 2010”. El compromiso de su partido en este terreno es incrementar las partidas para la conservación y mantenimiento de carreteras por encima del IPC hasta alcanzar el 2,5% del valor patrimonial de la red viaria estatal, “lo cual significaría duplicar las actuales cifras”.

Rafael Simancas mostró su acuerdo con esta defensa de la conservación de carreteras: “Es la opción más inteligente en estos momentos”. Acto seguido hizo hincapié en el incremento de las partidas en este sentido desde 2004, “pasando de unos 500 millones al año a alrededor de 1.000 millones”.

Con todo, los portavoces de PSOE, PP y UPyD compartieron la idea de que la conservación viaria debe ser uno de los objetivos de cara al futuro en materia de infraestructuras. Por ello, coincidieron en la necesidad de “sistematizar” estas labores de tal forma que gocen de continuidad y estabilidad a lo largo de los diversos ejercicios presupuestarios.

### **“Apagones” y seguridad vial**

Una programación estable del mantenimiento y la explotación viarios podría quizá evitar algo muy habitual cuando las administraciones tienen problemas de liquidez para abonar los gastos fijos de las infraestructuras a su cargo: apagar la iluminación de las carreteras.

El Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Iluminación (ANFALUM), Alfredo Berges, presente en el debate, destacó que España adolece de unos niveles de iluminación por ciudadano inferiores a los de países de nuestro entorno como Alemania e Italia. Por ello, lamentó que sea tan habitual recurrir al “apagón” de las carreteras para adelgazar la factura de gastos, a lo que habría que sumar los problemas de seguridad vial que esta política de recortes puede ocasionar.

PSOE, PP y UPyD empatizaron con estas inquietudes, pero se mostraron pesimistas sobre un cambio de situación en el corto plazo.



**Asociación  
Española de la  
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.  
28001 Madrid  
Tif.: 91 577 99 72  
Fax: 91 576 65 22  
[www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com)

**Más información**

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales

Tel. 91 577 99 72

Iván Corzo (icorzo@aecarretera.com)

Susana Rubio (srubio@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