

## REFLEXIONES EN TORNO AL INCREMENTO DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS vs TASA POR USO

➔ La OCDE, el FMI y la C.E (Bruselas) nos han sacado la tarjeta Roja sobre las previsiones económicas presentadas por Pedro Sánchez & Nadia Calviño (Gobierno de España) en base a las cuales se ha confeccionado nuestra propuesta de PP.GG.EE-2019.

Es más, la Jefa del FMI – que “controla las finanzas de España Andrea Shaechter, asegura que con una deuda pública de casi el 100% del PIB, que ya triplica la cifra (ratio) de antes de la Crisis... España, está obligada a recortar el Gasto y a incrementar los Ingresos (vía impuestos)

Ante estos vaticinios y con un gasto de **Pensiones** desbocado. (La Seguridad Social destinará este mes de noviembre, la cifra récord de **9.287 M€ al pago de pensiones** (jubilación; incapacidad permanente; viudedad; orfandad y favor de familiares), un 4'85 % más que el mismo mes de 2017) y un equipamiento en infraestructuras de **Sanidad y Educación** cuyos niveles de inversión en retroceso y que equivalen a los habidos en 2002 y 1995 respectivamente. Que, frente a las cuatro mayores economías europeas, invertimos por habitante un 71% y 30% menos en educación y salud, y en consecuencia para igualarnos y abandonar el déficit inversor acumulado, se requiere invertir 10.500 M€ en ambas tipologías.

➔ ¿Alguien duda, ante esta realidad, descrita, que las Inversiones en Infraestructuras de transporte, - por ejemplo en Carreteras-, no se puedan financiar “adecuadamente” con los PGE y nos lleve INEVITABLEMENTE, a un Peaje “blando”, a una Tasa por uso, a una Colaboración público-privada... o a otro cualquier “eufemismo” que el Ministerio de Fomento nos quiera vender?.

➔ No podemos seguir “eludiendo e ignorando” Gobierno tras Gobierno (incluido las Autonomías) el compromiso con la modernización y mantenimiento de nuestra red **VIARIA**, que **sólo en Conservación presenta un déficit de 7.200 M€** a la vez que se hace cada día más evidente la escasez de los Recursos Presupuestarios. Los ingresos proporcionados con los impuestos de los ciudadanos, deben asignarse a aquellas infraestructuras en las que por razones de interés social-público, no se debe trasladar la carga de su financiación a los usuarios, como son nuestros **equipamientos básicos** (Sanidad, Educación, Bienestar Social, Residencias tercera edad, Centro de Día, Dependencia, etc.) pero para la mayor parte del resto de Infraestructuras, la carga de su Ejecución, Conservación, debe trasladarse, total o parcialmente, a los usuarios que de forma directa se beneficien de la misma (Usuarios, y no todos los Contribuyentes).

- El gasto público en Protección social en 2017 ( > 192.000 M€ ) en máximos históricos
- El gasto público en Educación en 2017 (< 46.000 M€), en niveles reales de 2007
- El gasto público en Salud en 2017 (< 70.000 M€), en niveles reales de 2008

Luego en el horizonte del año 2020 el **Incremento mínimo anual** estimado de gasto público en **prioridades sociales** (Protección Social, Salud, Educación, Innovación e Indexación de Pensiones) **supondrá un incremento de 34.000 M€**

➔ Frente a esta realidad (el propio Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana que EXIGE, los Ayuntamientos reclaman, y todos ellos, en plan populista – electoralista (perdónenme entrar en esta línea roja política) y obviando la realidad económica, venden a la ciudadanía que se van a revertir las Autopistas que vayan venciendo su Concesión, por ejemplo la AP-7 (Tarragona-Alicante, que sin contar el By-Pass libre alcanza unos 350 kms) y a continuación en un **“juego premeditado de confusión”** (Ábalos asegura la Reversión ...y su Secretario de Estado Pedro Saura, y su Secretario General de Infraestructuras Javier Izquierdo, lanzan la necesidad de imponer una tasa por uso para toda la Red Nacional de vías de Alta Capacidad- AUTOVÍAS ) (Jornada SEOPAN-FIDEX s/ **Infraestructuras Prioritarias Pendientes: Un País por Completar**, día 13 Noviembre- Casa de América- Madrid).

Pedro Saura reconoce públicamente -por cierto, la Cámara de Contratistas C.V lo viene “asegurando desde hace años” – que no hay dinero, solamente vía presupuestaria, para mantener el Patrimonio que tenemos en Infraestructuras, cuyo valor patrimonial puede llegar a ser equivalente al 2% de nuestro PIB y que se está degradando!... y que, para mantenerlo operativo, conservarlos adecuadamente y mejorarlo (eliminar los “tapones o cuellos de botella” ...acometer de verdad, las variantes de población, (por ejemplo la N-332 de Valencia a Alicante, pasa por el interior y atraviesa unas 14 poblaciones - Favara, Xeraco, Gandía, Bellreguard, Palmera, Alquería de la Condesa, Oliva, Ondara, Gata de Gorgos, Benissa, Calp, Altea, Villajoyosa, El Campello Es inaudito pero real en pleno siglo XXI! – ídem ocurre en la N-340, etc. etc.). y “descongestionar las áreas peri-urbanas o metropolitanas, etc. **HOY ABANDONADAS TRAS 12 AÑOS DE RESTRICCCIONES...**tendrá que dedicar el Ministerio de Fomento y su Dirección General de Carreteras, cuanto menos el mismo t% o unas décimas más, que el incremento anual de nuestro PIB, a estas inversiones en Infraestructuras.

---

**(Sic)** En esta ardua tarea estamos, en seguir manteniendo contactos con el Sector (de ahí que me sienta muy cómodo y cómplice con entidades como SEOPAN) cuyos estudios, objetivos y acertados en gran parte compartimos.

Hay que darle una solución (copago, peajes en vías de Alta Capacidad, Colaboración Público-Privada etc. etc.) a esta Infracapacidad. **Debemos llegar a “un Pacto Nacional por la Viabilidad Social y Económica de las Infraestructuras”** ... por cierto, ¡nadie se queja – o quizás no sepa!! – que el usuario del transporte aéreo paga una tasa por usar el avión (tasa aeroportuaria), el ferrocarril (tasa que Renfe paga e incluye ADIF en sus tarifas) o lo mismo ocurre con la tasa portuaria y el barco... **¿Por qué no pagar el vehículo a motor (automóvil o Camión), por usar las Vías de Gran Capacidad? (1)**

---

- ➔ El Sector del transporte se queja sin demasiada razón – esa es mi percepción – no como Contratista sino como ciudadano informado– porque no valora adecuadamente lo que se gasta en horas perdidas en atascos, desgaste de neumáticos – por unas rodaduras o asfaltos infames- lo que supone en costes ambientales la emisión de unos escapes contaminantes de CO2 y NO2 que hace que España incumpla todos los preceptos de la U.E...y tengamos que **“comprar los derechos de emisión a terceros”** que pagan todos los Contribuyentes!!!...De eso nadie habla!...**¡Quien contamina, paga,** esa es la máxima de la Unión Europea! ¿Además el Transporte TIR internacional, no paga peaje al traspasar los Pirineos?

Nos tenemos que “descarbonizar” ... y muchos Sectores, entre ellos el transporte, no están asumiendo los costes externos e indirectos producidos por su contaminación... A su favor y queja está el que quizás los impuestos que gravan el combustible no hayan sido finalistas, ni para incentivar el mejorar la Flota ni para mejorar las Carreteras.

- ➔ Para cumplir con una reducción de emisiones contaminantes, emprender una lucha continuada contra el cambio climático y reducir, electrificar o hidrogenar (pilas de hidrógeno) nuestro parque automovilístico... se hace necesario **consensuar este proceso con el Sector eléctrico** (hidráulico, nuclear, gasístico, fotovoltaico, eólico, etc.) **y el Sector Automovilístico**. El Ministerio de Transición Ecológica y Cambio Climático y el Gobierno de España (Teresa Ribera Rodríguez & Pedro Sánchez) ...lejos de lanzar una serie de ocurrencias y titulares.... tendrán que conocer la realidad actual y prever futuras necesidades de generación eléctrica, las aportaciones y costes de la energía verde (eólica, fotovoltaica o hidráulica) renovable... su implantación y almacenamiento o transporte, etc. etc. y diseñar un mix-energético asumible económicamente. ¡No se puede acometer una nueva política energética seria, sin apoyarse en un Estudio de la Prospectiva energética!
- ➔ Más volviendo al transporte de mercancías por camión, igualmente tendrá que evolucionar en la larga distancia. El camión – sin la cabeza tractora- sin motor ni cabina, “se subirá al tren” y ya en destino, situado en las Zonas Logísticas intermodales, y una vez allí y para trayectos cortos, hasta llegar al usuario final, nuevamente otras cabezas tractoras en destino, distintas a las de origen... llevarán la carga contenerizada al consumidor.

Estas llamadas **Autopistas ferroviarias**, no son ciencia ficción. Esto ya está en práctica en gran parte de Europa y por supuesto en EE. UU y Canadá. El tren transportando camiones (sin cabeza tractora) para trayectos de largo recorrido (más económico y menos contaminante).

- ➔ Volviendo a nuestra TASA por uso, En EE. UU, la regulación de la demanda mediante modelos de tarificación inteligente, con precios Tm/Kms que varían en tiempo real según la intensidad de tráfico, está brindando importantes beneficios al ciudadano, con ahorros de tiempos de viaje de hasta un 40% y reducción de niveles de contaminación por vehículo de hasta un 15%, todo ello con una mínima contribución de fondos públicos y gran aceptación social. En Europa, existen tasas de Acceso a las grandes ciudades, por ejemplo, París, Londres, Estocolmo, que logran paliar la congestión urbana y por tanto, reducir la contaminación (un 10% de NO2 en Estocolmo) **(2)**

Constructoras-Concesionarias españolas – líderes mundiales en Construcción y Concesión - en EE.UU, CANADA o AUSTRIA, como vemos países más avanzados que España, están desarrollando modelos que buscan garantizar todas las necesidades de nuevas inversiones viarias y su mantenimiento por todo el periodo Concesional, orientados a mejorar el bienestar social a través de la regulación de la demanda y a promocionar alternativas de MOVILIDAD SOSTENIBLE... sin limitar el crecimiento económico liberando a los PP.GG.EE de la necesidad de dotar de fondos públicos (al 100%) a la promoción de Carreteras y su Conservación.

(1)

<b>La Red de Carreteras de Altas Prestaciones en España (AUTOVÍAS) alcanzan→</b>	<b>14.069 Kms</b>
<i>Las Autopistas de Peaje con vencimiento hasta el 2021 →</i>	<b>1.011 Kms</b>
<i>AP-1 (EUROPISTAS: Burgos-Armiñón) 84'3 kms</i>	
<b>AP-7 (AUMAR: Tarragona-Valencia) 225'3 Kms</b>	
<b>AP-7 (AUMAR: Valencia – Alicante) 148'5 Kms</b>	
<i>AP-7 (AUMAR: Sevilla -Cádiz) 93'8 Kms</i>	
<i>AP-7 (ACESA: Junquera- Montmeló) 135'8 Kms</i>	
<i>AP-7 (ACESA: Montmeló-Papiol) 26'6 Kms</i>	
<i>AP-7 (ACESA: Papiol – Tarragona) 96'6 kms</i>	
<i>AP-7 (ACESA: Zaragoza- Mediterráneo) 205'5 Kms</i>	
<b><u>SUMAN</u></b>	<b><u>15.080 Kms (3)</u></b>
<i>A deducir (a efectos de Tasa por Uso) la Red Peri-Urbana o Metropolitana, que recoge todo el transporte de vehículos automóviles – fundamentalmente – que transportan diariamente a personas de poblaciones de las áreas metropolitanas y zonas peri-urbanas, a sus centros de trabajo en las Ciudades. Estos tramos de Autovías suponen →</i>	<b>950 Kms (a deducir)</b>
<b>AUTOVIAS QUE PODRÁN GRAVARSE CON TASA POR USO SUMAN</b>	<b>14.130 kMS</b>

(2)

Igualmente, en los Accesos a grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, etc. etc. desde sus zonas peri-urbanas, se debería implantar un **CARRIL RÁPIDO, VIA T, CARRIL BUS**, etc...evidentemente también de pago tarificado, para evitar sino la congestión de todos los automovilistas, dar la posibilidad de que un t% “prefieran ir por la vía rápida previo un “bono-tasa”. a la vez que darían indirectamente mayor velocidad de crucero y menor congestión al resto de los usuarios.

(3)

De ellos en la Comunidad Valenciana podrían incluirse entre otras la A-3, la A-7, la A-35, la A-31, la A-23 y por supuesto la AP-7 (salvo los tramo peri-urbanos) +/- 700/750 kms, más los 360 Kms de la AP-7 **serían unos 1.050/1.100 Kms . C.Valenciana de TASA POR USO**, aparte y con carácter voluntario las Vías T o Vías rápidas periurbanas (por ejemplo, la V-31 desde Silla, o la A-3 desde el cruce con V-11 de acceso al Aeropuerto de Manises)