

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

Reconsideraciones sobre el 'pago por uso' en las vías de alta capacidad

PEAJESAUTOPISTAS



23/04/2021 - Desde hace ya muchos meses el Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, **José Luis Ábalos**, ha venido lanzando, quizás a modo de sondeos de opinión, la posibilidad de "reconsiderar el pago por uso en las Vías Redes de Alta Capacidad". Es más, hace unos dos años abordó la necesidad de crear una subcomisión en el Congreso para estudiar un nuevo modelo de financiación –habló de un Acuerdo de Estado- que permitiera paliar el enorme déficit en la Conservación de Carreteras. Subcomisión que no ha llegado a crearse.

Ante ello, y dadas las obligaciones que -según noticias filtradas a la prensa que [Valencia Plaza ha recogido](#) y que el Gobierno no ha querido desvelar- nos impone Bruselas, considero oportuno, el reincidir, sobre el documento que ya en 2019, previo a su liberalización, dirigimos, desde la Cámara de Contratistas, al propio Ministro José Luis Ábalos, a la Delegada del Gobierno en la C. Valenciana y al conseller autonómico **Arcadi España**, y que titulamos *La Gratuidad de la Autopista de peaje AP-7, Señor Ministro de Fomento (hoy MITMA) requiere de una mayor reflexión, de actuaciones técnicas previas y disponibilidad económica, para no caer en una situación insostenible*. Sin embargo la oportunidad política y el eco mediático

pudo más que la realidad económica... y la AP-7 se liberalizó en enero 2020, corriendo el Estado/todos los contribuyentes, con su conservación.

Llegado este momento, en el que a la Unión Europea le pedimos y pretendemos que nos conceda, 140.000 M€ de Next Generation UE –de ellos 70.000 M€ a fondo perdido– para la Recuperación, la Transformación y la Resiliencia de la Economía Española, es lógico que nos afee y de algún modo nos esté exigiendo que implantemos la Euroviñeta y hagamos realidad los principios “el que contamina paga” y “el que usa la carretera debe ser el pagador... no todos los contribuyentes”, todo ello en concordancia con el Pacto Verde, el uso de Energía no contaminante ni resiliente, la Movilidad responsable y sostenible, etc. etc.

Para centrarnos en el porqué de las exigencias europeas, actualicemos algunos datos del documento que enviamos al MITMA ya en 2019. A nivel Nacional la Red de Carreteras del Estado (RCE) supone un total de 26.376 Kms: Autopistas de peaje, 2.550 Kms (incluyendo ya los 367 kms de la liberalizada AP-7 Tarragona–Alicante), y otros 23.826 Kms entre las Carreteras convencionales (14.387 kms) y las Autovías (9.439 Kms).



Analizados los últimos años (2012-2020), la inversión media nacional asignada para Mantener y Conservar los 23.826 Kms de la Red de Carreteras del Estado libre de peaje tan solo fue de 890 M€ (evidentemente los 2.550 Kms de peaje los han venido conservando los Concesionarios), y ello supuso un ratio de gasto de 37.354 €/kms/año/carretera nacional.

Ante tamaño deterioro y denuncias de las asociaciones implicadas en nuestra Red Viaria, los Presupuestos de PGE-2021, actualmente en vigor, ya dotaron de 1.033 M€ (programa 453) para Conservación y Mantenimiento de Carreteras, resultando un ratio medio de: 43.330 €/Kms/año que, si bien supone un incremento del 16 % sobre el decenio anterior medio, evidentemente, todavía resulta insuficiente para llevar el estado de conservación de nuestras carreteras a una calificación de aprobado.

A la Comunidad Valenciana, para los 1.577 Kms de la Red Estatal (REC) a los que se incrementaron desde enero del 2020, los 367 kms de la AP-7 cuya Conservación y Mantenimiento también asumió el Ministerio, nos deberían haber correspondido 84,23 M€ en PGE (1.944 Kms de RCE X 43.330 €/km/año). Además, como quiera que la IMD (intensidad media diaria de tráfico) de las carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana es un 15% superior a la media nacional -dato contrastado con la Dirección General de Tráfico- es evidente que sus gastos de mantenimiento (reposición de firmes, señalización viaria, horizontal y vertical, limpieza de cunetas, balizamientos, tramos de 2+1, barreras quitamiedos etc. etc.) ha de ser mayor. Luego nos iríamos a “fuera de ser equitativos” a: 96,86 M€/año (84,23 M€/año/CV X 1,15) de Gastos de Conservación y mantenimiento de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, lo que supone unos 45.825 €/ Kms/año/ CV.

Ante estas necesidades de inversión para Conservación de Carreteras, nos encontramos que según estudios recientes, de toda solvencia, realizados por la Asociación Española de la Carretera (AEC), Asociación de Empresas de Conservación y Mantenimiento (ACEX), Real Automóvil Club de España (RACE), y la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN), la Red de Carreteras españolas, tanto las de Red Estatal (RCE), como las Autonómicas y las Provinciales, presentan un Déficit de Conservación endémico y ya prolongado en las últimas décadas (pavimentos en mal estado, marcas viales, balizamientos o iluminación deficientes etc) de unos 7.500 M€, cifra un 8% superior a la auscultación hecha, sólo hace 4 años, ya que el deterioro es exponencial. Necesitaríamos asignar una inversión de unos 1.500 M€ mínimos anuales adicionales en Conservación durante al menos cinco años consecutivos para alcanzar un estado de normalidad.



En la Comunidad Valenciana, con estos estudios que nos sitúan como la 7ª Autonomía en déficit de Conservación, de los 7.500 M€ a nivel nacional, necesitaríamos unos 625 M€ de sobredotación para el mantenimiento para toda nuestra Red Viaria (Central, Autonómica y Diputaciones) de los cuales, la Red de Carreteras del Estado en la Comunitat, necesitaría un plan de choque de 275 M€, y el resto, de 350 M€, necesarios para una correcta “puesta a punto” de Red Autonómica y Red de la Administración Provincial.

Las inversiones claramente insuficientes, que desde hace años venimos sufriendo en Conservación ordinaria y, por supuesto preventiva de nuestras carreteras...conducen con frecuencia, a tener que abordar reparaciones URGENTES y exponencialmente costosísimas (Reparación del Viaducto de Contreras; Túneles de L'Ollería; Gran reparación Puente en Alcoy N-340; Cambio de Apoyos Puente N-330 s/Río Turia, Reparación de estructura en la A-77 en Alicante, Adecuación al RD 635/2006 de la normativa europea del Túnel San Juan - Alicante N-332, que veníamos incumpliendo desde hace más de 10 años.), etc.

La gratuidad en nuestro caso de la AP-7 entre Tarragona y Alicante ya está produciendo y producirá en lo sucesivo una migración de tráfico que anteriormente circulaba por las N-332 y N-340, hacia la “nueva gratuita A-7” que, a corto plazo, para evitar su colapso y el evidente incremento de siniestralidad por el importante aumento de tráfico, tanto de camiones -principalmente- como de turismos, deberá acometerse la ampliación de carriles en algunas incorporaciones, incremento del espesor y de capacidad portante de firmes asfálticos, de base y rodadura, y asimismo, necesitará con urgencia de vías colectoras para dar permeabilidad suficiente con los municipios próximos a la AP-7.

Si acudimos a la Memoria de 2019, y de la prestigiosa consultora norteamericana de Ingeniería y Management de infraestructuras CG/LA Infrastructure Inc.de

Washington D.C. observamos como España figura en el puesto 58 del ranking mundial en Inversión en proyectos estratégicos de infraestructuras, pese a ser paradójicamente la 16ª economía del mundo... ¡Toda una muestra inequívoca, de desatino y errática planificación económica a futuro que hemos llevado en la última década... evidentemente por fiar todas las infraestructuras a la vía presupuestaria, y menospreciar la vía Concesional Público-Privada!



Ante este panorama de insuficiente capacidad inversora, y dado que 2021 está siendo nuevamente un año muy difícil y el décimo cuarto consecutivo de restricción inversora desde el inicio de la Crisis... -agravada por la covid -¡y esto va para largo!,- nos debemos preguntar:

¿Está la Administración General del Estado y el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio de Hacienda, muy especialmente, como velador del Erario Público, en condiciones de invertir en la Conservación y Explotación de las Carreteras del Estado, y, en concreto, en su parque en la Comunidad Valenciana para las siguientes necesidades ineludibles de gastos?

- Inversión en “Plan de choque en Conservación” de unos 275 M€ para que recuperen las carreteras del Estado en la Comunidad, los niveles de calidad y seguridad perdidos, considerados como URGENTES, y a ejecutarlo no más allá de los próximos 5 años. “Anualidades extra” para que el deterioro actual no se convierta en exponencial, e incida gravemente en el incremento de la Siniestralidad y Contaminación.

- Asignar anualmente *sine qua non* para Conservación de Carreteras en la C.V unos 96,86 M€/anuales para atender a los actuales 1.944 kms de Vías del Estado (RCE),

equivalentes a 49.825 €/Kms/año/CV. Recordemos que ahora (desde comienzo de la crisis presupuestaria) solo se invertirán en los PGE-2021 no más de 70,16 M€ para Conservación (30'071 prov. Valencia; 29,61 M€ prov. Alicante; 10,48 M€ prov. Castellón)

•¿Estará en condiciones MITMA, a partir del 2022 de incrementar las inversiones para refuerzos de firme, nuevas vías lentas y de incorporación (ampliación de carriles) que serán necesarios al MIGRAR el tráfico de “pesados” (más carga por eje) y que podrá suponer en la AP-7 otros 60 M€ a invertir en no más de los próximos 2 años? (mantenimiento que hasta ahora asumía anualmente la Concesionaria).

Cuando incumplimos manifiestamente el techo de Gastos y de Déficit (Déficit de 113.172 M€ en 2020 que supone el 10,09% del PIB – 1.121.698 M€ - y una Deuda Pública de 1,345 billones de euros, que supone el 120% del PIB, un ratio que no se veía desde el año 1902) ¿Nos permitirá la UE, que a la vez practiquemos esta Liberación de Vías de Gran Capacidad (VGC), cuando en el resto de los países de Europa tienen Euroviñeta o peaje tradicional? ¡Evidentemente, como hemos visto, la UE no nos lo va a permitir!

Todo ello viene sucediendo cuando 23 países de Europa tienen tarifadas el 100 % de sus Carreteras de Alta Capacidad, Italia el 86%, Francia el 79% e Irlanda el 38%... De ahí que en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que el Gobierno presentará a la Comisión Europea antes del próximo 30 de abril, se comprometa a desarrollar el sistema de “pago por uso”, consolidando el modelo de Autovías/Autopistas sostenibles y respetuoso con los estándares de Seguridad, que cubran los costes de mantenimiento e integren las externalidades negativas del transporte por carretera, potenciando vía canon, el uso de combustibles no contaminantes, y al igual que sucede con los otros modos de transporte (ferrocarril, marítimo, aéreo) pague el usuario de la Infraestructura y que los ingresos de peaje sean finalistas.

Finalmente apuntar que el MITMA ha sometido a consulta previa, para que se puedan emitir observaciones hasta el 30 de abril (nos ha llegado también a la Cámara de Contratistas CV) el Real Decreto que incorporará a nuestro ordenamiento jurídico las disposiciones de la Directiva Europea 2019/520 que hasta ahora habíamos ignorado – relativa a la interoperatividad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la U.E... *Alea iacta est* (atribuida a Julio César al cruzar el río Rubicón) la suerte está echada... ¡No hay vuelta atrás!

A partir de ahora será el MITMA, las Concesionarias, los Fondos de Inversión y los Agentes implicados los que tendrán que trabajar con eficacia, eficiencia y profesionalidad, llevar a cabo este mandato y consigamos una movilidad viaria sostenible.