

Apostemos por un modelo sostenible de infraestructuras

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

El próximo Gobierno de España debe apostar por un modelo social y sostenible para recuperar la inversión en infraestructuras que nos permita reducir el tiempo en tránsito, evitando la congestión de nuestras Carreteras y aumentando su fluidez a través de una gestión eficiente. Debemos considerar la implantación de modelos de tarificación inteligente que adapte el precio en los carriles tarificados, pero manteniendo siempre una alternativa libre de pago en los accesos a ciudades o circunvalaciones. Tarificación que contemple la congestión (intensidad de tráfico), la contaminación (categoría de emisiones), el deterioro de la red (ligeros vs. pesados) y la frecuencia de uso (esporádicos vs. habitual).

Consecuencia del 'efecto frenazo' en la inversión en accesos y circunvalaciones, los atascos en las grandes ciudades hacen perder del orden de 119 horas al año en Barcelona; 105 horas en Madrid; 85 horas en Sevilla o 74 horas en Valencia, según estudios elaborados por el Instituto de Prospectiva Tecnológica de Sevilla (IPTS) y Tom Tom Tráfico Index. El coste total de tiempo perdido en atascos en España asciende a 5.500 millones de euros anuales.

También se ha de mejorar la seguridad viaria a través de una mayor inversión en mantenimiento de las infraestructuras y en la suspensión de los puntos negros de la red interurbana. Todo ello reduciendo la contaminación mediante una adecuada gestión de la demanda y la implantación de soluciones de transporte más ecológicas.

Las víctimas mortales en el periodo 2013-2018 a nivel nacional, han aumentado el 4,05% alcanzando 1.180 fallecidos en 2018 de los cuales en la Comunidad Valenciana, con un incremento del 41,59%, alcanzamos el récord de 133 muertos al año en 2018.

Los costes relacionados con la siniestralidad vial (costes médicos, materiales, administrativos, pérdida de capacidad productiva o costes humanos) han sido cuantificados por la Dirección General de Tráfico en unos 10.000 millones de euros anuales.

Igualmente, la Organización Mundial de la Salud (OMS) en base a los datos facilitados por las comunidades autónomas vienen denunciando que Andalucía, Cataluña, Comunidad de Madrid y Comunidad Valenciana rebasan los límites de NO₂ o las partículas en suspensión menores de 2,5 micras, también conocidas como PM 2,5 (límite OMS- NO₂ = 40 y PM 2,5 = 10). Contaminación atmosférica por congestión tráfico, ruido y deterioro del cambio climático cuyo impacto negativo se estima en unos 5.520 millones de euros anuales sobre estudios de la Universidad Politécnica de Madrid, la Universidad de Alicante y de Las Palmas para Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA).

A su vez, se ha de aumentar la equidad social mediante una mayor financiación por parte de los usuarios y no solo con cargo a los impuestos de todos los ciudadanos, garantizando sus sostenibilidad futura, tanto en mantenimiento (cuyo déficit alcanza 7.200 millones de euros) como en nuevas infraestructuras (desdoblamientos, accesos a áreas metropolitanas, nodos logísticos e intermodales, etc. cifradas en unos 25.000 millones de euros), complementando la inversión pública con capital privado, desligándose de los ciclos económicos y de la disponibilidad de recursos públicos.

Es evidente y debe quedar en la memoria colectiva de los contribuyentes y usuarios, que el modelo español de las infraestructuras varias promueve la desigualdad frente al transporte ferroviario, marítimo o aeroportuario.

Los cánones y tasas finalistas que aporta el ferrocarril al erario público suponen unos 690 millones de euros anuales; las tasas aeroportuarias alcanzan los 2.950 millones de euros anuales y las tasas portuarias contribuyen en unos 1.000 millones de euros. El precio del billete de estos medios de transporte incorpora el coste por uso de las infraestructuras, sin embargo, en la carretera solo contribuyen los que circulan por la red de peaje tarificada (18% del total de la red de gran capacidad) cuando Francia tarifica el 79%; Italia el 86% y Alemania, Reino Unido, Portugal y el resto de Europa el 100% de sus

Vías de gran capacidad.

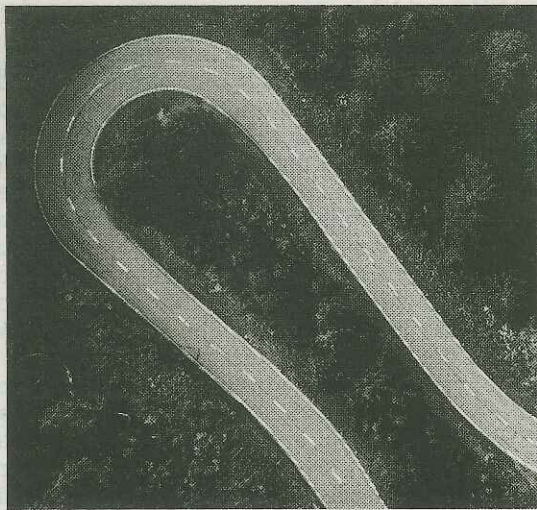
Se hace necesario, por todo lo expuesto, liberar fondos públicos para atender las necesidades de transporte público urbano (más de 30.000 millones de euros en actuaciones en Metro y Cercanías) y gasto social, sanidad, educación y protección social.

Países como Alemania, Francia, Reino Unido o Italia dedican mayores recursos públicos por habitante que España, a gasto social prioritario. Destinan de media casi un 60% más, de

recursos públicos por habitante que España. Por el contrario, la dedicación de recursos públicos a infraestructuras del transporte es menor que España. Así, el GPS (Gasto Público Social) en Francia es 11.600 euros por habitante; Alemania, 9.950 euros por habitante; Reino Unido, 8.900 euros por habitante; Italia, 8.400 euros por habitante y España, 6.200 euros por habitante.

Por otra parte, el IPT (Inversión Pública al Transporte) de España es de 256 euros por habitante; mientras que en Reino Unido es de 225 euros por habitante; en Francia, 195 euros por habitante; en Alemania, 154 euros por habitante; y en Italia, 148 euros por habitante.

En España debemos asumir que hay que acudir a recursos extrapresupuestarios de financiación Privada, con aportación por parte de usuario, liberando así y sin detraer Fondos del Estado, de por sí limitados, que deberemos destinar al Gasto Social para una población con elevadas tasas de envejecimiento.



:: LUDOVIC FREMONDIERE