

La gratuidad de la autopista de peaje AP-7. ¿Una quimera?

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (CCCV)

El no tan lejano 31 de diciembre de 2019, los 367 kilómetros de la autopista de peaje AP-7 desde Tarragona hasta Alicante, actualmente gestionada por Aumar, finalizarán su plazo concesional y revertirán al Estado, si bien se mantiene la incógnita sobre si finalmente pasará a ser gratuito o no este corredor viario rápido, eficaz y magníficamente conservado y explotado.

La falta de planificación y de ejecución por parte de Fomento de variantes y circunvalaciones en los municipios atravesados por la N-332 y N-340, y alternativamente la carencia de nuevos enlaces de conexión entre ambas carreteras nacionales y la AP-7, está movilizando a los representantes municipales y ciudadanos de las poblaciones afectadas... y es usado recurrentemente como 'arma política' entre la Generalitat y el Gobierno central, como ocurrió en anteriores legislaturas entre gobiernos de distinto signo político.

En mayo la consellera María José Salvador, en presencia de unos veinte alcaldes, anunció una 'hoja de ruta' a presentar al Ministerio, reivindicando el rescate de la autopista y rechazando todo tipo de peaje o Euroviñeta.

Desde la Cámara de Contratistas queremos aportar una serie de argumentos que ayuden a tomar una posición reflexiva.

a) El 3 de mayo la Comisión Europea lanzó la Propuesta de Modificación de la Directiva 1999/62/CE (denominada Euroviñeta), incidiendo nuevamente en el principio 'quien contamina paga'. Aboga por el usuario pagador, frente al contribuyente (usuario o no del vehículo), y evidencia la degradación que vienen sufriendo las carreteras en los estados miembros por falta de inversiones en conservación (en 1.975 los gastos en conservación ascendían al 1'5% del PIB comunitario, en 2008 disminuyeron al 0'8% y en 2013 sólo llegaron al 0'5). Se reafirma en aplicar una tasa para hacer frente a la contaminación ambiental, acústica, de congestión, que se utilizará para incrementar la conservación, reducir la siniestralidad y disminuir los perjuicios sociales y ambientales que causan los vehículos, haciendo más eficiente el transporte por carretera.

Debido a la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el Ministerio de Fomento que en 2010 invirtió 3.746 millones de euros en carreteras (creación de infraestructuras y conservación de las existentes) en este 2017 destinará 1.716. En el mismo periodo la partida de conservación ha disminuido un 30%, quedando reducida a tan sólo 884 millones.

b) A nivel autonómico, para los 1.577 kilómetros de la red estatal en la Comunitat -sin contabilizar la AP-7, a cargo de la concesionaria- la conservación en el periodo 2010-17 tan sólo supone una media de 37'5 millones anuales.

c) Según estudios recientes de toda solvencia publicados por la Asociación Española de la Carrete-

ra, la Asociación de Empresas de Conservación y Mantenimiento, el Real Automóvil Club de España y la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras, los 25.975 kilómetros de la Red Nacional de Carreteras del Estado presentan un déficit de conservación de 2.035 millones de euros.

d) El plan de choque para la red estatal de carreteras alcanzaría los 152 millones (mejora de firmes, balizamientos, señalizaciones, medianas, barreras, arcenes...) Las inversiones, claramente insuficientes en conservación preventiva, conllevan acudir con frecuencia a reparaciones urgentes y exponencialmente costosísimas (viaducto de Contreras, túneles de l'Olleria, gran reparación del puente en Alcoy...)

e) De producirse la reversión de la AP-7, su conservación correrá a cargo del Estado. Así, Fomento deberá asignar a la Comunidad Valenciana 152 millones para el 'plan de choque' de conservación, 60

millones anuales para conservar la actual red estatal y otros 62 para conservar los 367 kilómetros de la heredada AP-7 que actualmente gasta AUMAR.

f) La gratuidad producirá una migración de tráfico que hoy circula por las N-332 y N-340 hacia la nueva A-7, que a corto plazo, para no colapsarse, deberá ampliar carriles, aumentar la capacidad portante de firmes por el incremento de tráfico de camiones, crear vías conectoras para dar permeabilidad entre las nacionales y la A-7...

Ante esta situación, si la Administración central no nos asigna en sus presupuestos

anuales de conservación la dotación suficiente para mantener y conservar eficientemente esta herencia de 367 Kms, debemos renunciar a ella y buscar alternativas.

En nuestro balance de peticiones, tengamos en cuenta que los 356 millones anuales (estimación de la cifra de negocio de la concesionaria de la AP-7 en la Comunidad) reportan al Tesoro un retorno fiscal del 42'9% (suma del IVA, el IBI ingresado por los municipios por donde discurre la autopista, el IRPF, las cargas sociales de los empleados y el Impuesto de Sociedades), ello supone unos 150 millones al año que dejaría de percibir el Estado.

Aunque el debate está en la calle, conocedores de la realidad financiera y presupuestaria española, huyendo de falacias y de planteamientos demagógicos, fácilmente comprados por la ciudadanía ('¡Autopista lliure, sense barreres ni peatges, l'autopista es nostra!'), desde la Cámara de Contratistas abogamos por una relicitación -con tarifa, quizás más reducida y triaje telemático de tráfico-, que el nuevo concesionario asuma su mantenimiento, la ampliación en tramos conflictivos que produciría la migración del tráfico pesado y la ejecución a su cargo o por cofinanciación público-privada de las conexiones necesarias entre la AP-7 y las nacionales todavía pendientes de programación y ejecución por el Ministerio de Fomento.



LP