

LOS PEAJES BLANDOS Y LA TARIFICACIÓN DE AUTOPISTAS

**Recursos finalistas para la Conservación de
Carreteras y Reducción de la Siniestralidad**

Valencia, 23 de Marzo 2015



LOS PEAJES BLANDOS Y LA TARIFICACIÓN DE AUTOPISTAS

Recursos finalistas para la Conservación de Carreteras y Reducción de la Siniestralidad

La controversia y dualidad de opiniones entre la **Liberalización de las actuales autopistas de peaje**, por una parte, y la **Tarificación o implantación de una tasa para todas las Autovías públicas**, es un tema recurrente y recientemente muy debatido, y como tal recogido en los medios de comunicación.

Con referencia a la Autopista de peaje AP-7, que en gran parte discurre por la Comunidad Valenciana, en fechas recientes, y quizás ante la proximidad de las elecciones autonómicas y generales en el presente 2015, se ha reactivado el debate y declaraciones, a saber:

- Abertis muestra interés por prolongar la concesión de la AP-7 más allá de 2019 (*Levante 11.03.2015*)
- El Consell y la oposición claman para que la AP-7 deje de ser de pago. Los Contratistas abogan por implantar un peaje blando (*Levante 12.03.2015*)
- Fomento obligará a 20.000 camiones a desviarse por autopistas de peaje (*Levante 16.03.2015*)
- Los transportistas rechazan que se les obligue a circular por autopistas (*Las Provincias 17.03.2015*)

Ante tal cúmulo de manifestaciones, que posiblemente van a proseguir, máxime cuando desde el Ministerio de Fomento ya se está apostando por el desvío del tráfico pesado por las Autopistas Privadas Concesionales – como ya puso en práctica en junio 2014, con la colaboración de la Generalidad de Cataluña (Mossos de Esquadra – Tráfico) en la N-II (provincia de Gerona) hacia la AP-7 –, con el pago de un canon mucho más bajo que el actualmente vigente, **desde la Cámara de Contratistas de la C.V. queremos dar a conocer el porqué de nuestra apuesta por un Peaje Blando.**

- Como Valencianos y usuarios, y en concreto para nuestra AP-7 que quisiéramos (?)... .. que liberaran la AP-7 a su vencimiento 2019!!... .. Pero a la vista de la Deuda y Déficit de las Administraciones Públicas, y los planes de Consolidación Fiscal, que han originado una drástica reducción de la Inversión Pública (*), ampliando el déficit de Infraestructuras, vemos difícil que se incremente sustancialmente, por la vía Presupuestaria pública, los fondos necesarios para la Conservación, Rehabilitación de firmes, mejora de la Viabilidad (seguridad vial), etc., de un DETERIORADO parque de Carreteras, que empeora exponencialmente.
- Examinando los recursos asignados a la Comunidad Valenciana en los Presupuestos Generales del Estado, de los últimos años, y en las Licitaciones Públicas para las partidas de Conservación

(*)

- En 2014/2016 – términos de superficie y población – España reduce su ratio inversor un 34% respecto de la media realizada en 1995/2013.
- En términos absolutos reales, la inversión pública española prevista en 2014/2016, que supondrá **68.000 M€**, representará el 28% de la de Francia, el 33% de la de Alemania, el 36% de la de Reino Unido, y el 65% de la de Italia.



(COEX), que sin duda alguna son INSUFICIENTES – déficit que viene avalado por las Organizaciones profesionales (ACEX – ACESA – SEOPAN, etc.) – Manifestamos que no podemos heredar (los valencianos) una Autopista de 360 kms. si, en paralelo, no dotamos a nuestra Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V., anualmente, de presupuestos adicionales para su Conservación, en los términos de calidad en los que se encuentra actualmente.

De lo contrario, es como heredar una casa con una gran hipoteca ó gastos de mantenimiento... ... a cuyas tasas anuales no podemos hacer frente. **¡Renunciamos a la herencia!**

- La Unión Europea con su máxima **¡Quien contamine → pague!** y ante nuestros deficientes ratios económicos, nos presiona para que implantemos un Peaje Blando ó Euroviñeta... ... y no nos va a permitir mayores inversiones en carreteras, vía presupuestaria, si a la vez no las alternamos con una financiación público/privada – con tarificación de carreteras, por ejemplo – y su ingreso no lo destinamos a mejorar la Accesibilidad a núcleos urbanos, a Interconexión de las terminales logísticas y los Accesos portuarios, suplementando así los Mecanismos “Conectar Europa” ó el Plan Juncker.
- Según Estudios de SEOPAN, la Inversión para Infraestructuras Públicas adicionales (2016/2019) para equiparnos con la U.E. se cifra en 32.500 M€, inversión que difícilmente se puede acometer con los PGE – 2016/2019. De ahí que propongamos una CPP, a saber:
 - Financiación.- → Pública un 54% (17.550 M€) y Privada un 46% (14.950 M€)
 - Pago de la Inversión.- → Contribuyente un 45% (14.550 M€) y Usuario un 55% (17.950 M€)
- Ante una más que posible, casi segura, implantación de Tasa por Uso, debemos exigir todo el Empresariado a las Administraciones que la TASA ≡ CANON recaudada sea finalista, y se dedique en un alto porcentaje a la Carretera (75% – 80%) y el otro (25% – 20%) a dotar al Sector del Transporte de medios, para favorecer la compra de vehículos nuevos no contaminantes, o mejoras que la flota necesite, así como incentivar un Plan PIVE para Camiones (similar al que con tanto éxito ya disfruta – vía Presupuestos del Estado – durante varios años el Automóvil).
- En cuanto al caso concreto de nuestra AP-7, y para hacerla más operativa y dotarla de mayor fluidez, con cargo a este peaje blando, mejorar su interconexión con la ejecución de obras de enlaces o “antenas” entre la AP-7 y las nacionales contiguas N-332 y N-340, tal como ya solicitábamos en nuestro Documento empresarial de Julio 2014 **“Necesidades mínimas de Infraestructuras en la Comunidad Valenciana”**.
- Adjuntamos tres Anexos, que complementan este texto:
 - **Importe de las Licitaciones (Años 2008 → 2014) Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana – Obras de Conservación, Rehabilitación de Firmes, Repintado, Marcas Viales, etc. (COEX)**
 - **Siniestralidad Viaria Carreteras Comunidad Valenciana (Años 2009 → 2013)**
 - **La Tarificación por uso en Vías de alta capacidad en la U.E.**



ANEXOS

1. - IMPORTE DE LAS LICITACIONES (AÑOS 2008 → 2014)

CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

OBRAS DE CONSERVACIÓN, REHABILITACIÓN DE FIRMES, REPINTADO, MARCAS VIALES, ETC. (COEX)

COEX	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
(M€)	42,233	23,251	37,123	68,789	20,593	42,428	23,441

SUMA TOTAL ≅ 280 Millones de Euros

PROMEDIO ANUAL COEX ≅ 40,107 M€ / Año / C.V.

Este importe dedicado a Obras de Conservación, contrasta con la extensión de la Red Estatal de Carreteras en la Comunidad Valenciana y con su intensidad de tráfico.

	Estado C.V.	
Autopistas de Peaje	367 kms.	} 1.945 kms.
Autovía	725 kms.	
Resto de Vías	857 kms.	

- Restando las Autopistas de peaje AP-7 (AUMAR) y Circunvalación de Alicante (CIRALSA), para el resto, o sea 1.578 kms., dedicamos una media de **40,107 M€/Año, alrededor de un 45% de lo mínimo necesario (unos 85 a 90 M€/Año)**, para mantener un patrimonio viario en condiciones.
- Por otra parte, el **IMD** (intensidad media viaria) de la Red Estatal de Carreteras en nuestra Comunidad Valenciana, con datos de la D.G. Tráfico de 2013, está en **≅ 21.868 vehículos/día**, frente a un IMD de la Red del Estado en la Media Nacional que tan sólo tiene **≅ 12.318 vehículos/día**... sólo por ello, al tener mayor tráfico (**≅ uso**) deberíamos tener mayor porcentaje de dotación en Presupuestos para Conservación,... y tenemos en verdad menos del 6,50% del total nacional dedicado a Conservación.
- **Es inaudito y por la tanto inasumible**, que en pleno siglo XXI, con el IMD que casi duplica la media del IMD nacional, **mantengamos en la Comunidad Valenciana 857 kms. (44%) de la Red Estatal, de vías convencionales** (simple calzada en ambos sentidos, sin medianas físicas tipo New Jersey para evitar invasiones de carril contrario, sin arcenes de autovía, con cruces e incorporaciones de vías secundarias “al mismo nivel” – sin pasos a distinto nivel –, sin rotondas, etc... y, por supuesto, atravesando núcleos de poblaciones).



2.- SINIESTRALIDAD VIARIA CARRETERAS COMUNIDAD VALENCIANA (AÑOS 2009 → 2013)

	2009	2010	2011	2012	2013	SUMAN
ALICANTE	62	63	54	48	42	269
CASTELLÓN	72	43	34	31	22	202
VALENCIA	129	107	110	72	77	495
	263	213	198	151	141	966 FALLECIDOS

	2009	2010	2011	2012	2013	SUMAN
ALICANTE	406	319	338	314	341	1.718
CASTELLÓN	248	192	196	136	116	888
VALENCIA	1.236	580	642	603	493	3.554
	1.890	1.091	1.176	1.056	950	6.160 HERIDOS GRAVES

- La Comisión Europea, ya en la década de los 90, hizo un estudio denominado “COST – 313”, para cuantificar los costes que suponían los accidentes de carretera en 14 países de la U.E.... Posteriores Estudios europeos y americanos UNITE, HEATCO e INFRAS/IWW, los actualizaron, y posteriormente la Dirección General de Tráfico y Seguridad Viaria, en colaboración con la Universidad de Murcia, “relacionó los accidentes habidos en los Puntos Negros de las Autovías y Vías secundarias de España” con el coste de la Siniestralidad declarada por UNESPA.

Estos datos y baremos **actualizados por la Cámara de Contratistas de la C.V.**, en base a Índices IPC y estudios actuariales (Seguros), dan estas valoraciones:

1 Accidente mortal	supone	1,4 M€
1 Accidente grave	supone	0,219 M€

En base a esta valoración, en el último quinquenio (2009 → 2013) la siniestralidad en la Comunidad Valenciana económicamente nos ha supuesto un coste de 2.700 M€ para la economía nacional (aparte otros factores éticos / sociológicos / morales / familiares / etc., difícilmente cuantificables que conlleva un accidente).

Sólo dedicando, por parte de la Administración, alrededor de un 10% de este coste de la Accidentalidad ($10\% \text{ s}/2.700 \text{ M€} = 270 \text{ M€}$), a incrementar la mejora de la Red de Carreteras y su Seguridad Viaria (\equiv Conservación), que supondría **incrementar entre 50 a 55 M€/año las dotaciones en la Red Estatal en la Comunidad Valenciana** ($270 \text{ M€}/5 \text{ años}$), mejoraríamos son seguridad en más de un 25% la reducción del número de fallecidos o heridos con graves secuelas.

- En base a actuaciones puntuales habidas, por ejemplo, en la CV-31 – Pista de Silla –, y las mejoras de siniestralidad observadas, podemos afirmar que dedicando un promedio de unos 50 M€/año de mayor dotación a la Conservación de Carreteras, con toda seguridad, disminuiríamos entre un 30%/40% la siniestralidad en la Comunidad Valenciana.



3.- LA TARIFICACIÓN POR USO EN VÍAS DE ALTA CAPACIDAD EN LA U.E.



Situación en Europa

- Implantado peaje veh.> 12 tn desde 2005. Ingresos acumulados de 39.000 M€ (4.500 M€/año). A partir de 1/10/2015 afectará a veh. De 12 a 7,5 tn. En discusión aplicación de la viñeta a veh. Ligeros
- Peaje en 79% red alta capacidad (9.048 km).
- Euroviñeta desde 2016 para veh.> 3,5 tn con previsión de ingresos de 1.100 M€/año



Su fundamento en España

- Asegurar mantenimiento de la red
- Internalizar costes externos del transporte
- Racionalizar el uso de la red existente
- Liberar recursos a otras prioridades sociales
- Gestionar la demanda de tráfico

Análisis de SEOPAN y resultados

- Red de 16.455 km (la más extensa de la UE)
- Tarifación por distancia en todos veh.
- Tarifas entre 0,03 €/km ≈ 0,14 €/km
- Tecnología DSRC, dispositivo OBU ≈ Vía T

Situación de pago por uso de Vías de Gran Capacidad - VGC - en Europa (en km)

Pais	km VGC ¹	Euroviñeta	Viñeta	Viñeta	Peaje	% VGC con algún tipo de tarificación
		Veh. Pesados	Veh. Pesados	Veh. Ligeros	tradicional ⁽²⁾	
FINLANDIA	810	Proyecto 810	0	0	0	Proy 100%
ALEMANIA	12.917	12.917	0	0	0	100%
AUSTRIA	1.719	1.719	0	1.719	NA	100%
BELGICA	1.763	Proyecto 1.763	1.763	0	0	100%
CHEQUIA	751	751	0	751	0	100%
CROACIA	1.295	0	0	0	1.295	100%
DINAMARCA	1.128	0	1.128	0	34	100%
ESLOVAQUIA	419	0	419	419	0	100%
ESLOVENIA	770	0	0	770	606	100%
GRECIA	NA	0	0	0	1.658	100%
HOLANDA	2.631	0	2.631	2.631	20	100%
HUNGRÍA	1.515	1.515	0	1.515	0	100%
LITUANIA	309	0	309	0	0	100%
LUXEMBURGO	152	0	152	0	0	100%
NORUEGA	392	0	0	0	392	100%
POLONIA	1.482	1.482	0	0	468	100%
PORTUGAL	2.988	0	0	0	2.988	100%
RUMANÍA	644	0	644	644	0	100%
SERBIA	NA	0	0	0	603	100%
SUECIA	1.891	0	1.891	0	0	100%
SUIZA	1.419	1.419	0	1.419	0	100%
UK	3.685	3.685	0	0	42	100%
ITALIA	6.726	0	0	0	5.714	85%
FRANCIA	11.465	0	0	0	9.048	79%
IRLANDA	897	0	0	0	337	38%
ESPAÑA	16.583	0	0	0	3.026	18%

Su aplicación en España

- Inversión inicial de 627 M€, y OPEX de 247 m€/año
- Ingresos máximos de hasta 6.828 M€/año
- Sector transporte: implementación de ayudas