

¿ES CONVENIENTE LA REVERSIÓN DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE vs AP-7 A SU VENCIMIENTO?

¿ESTÁ INFORMADO EL USUARIO vs CIUDADANO DE SUS CONSECUENCIAS?

ÍNDICE

Es Conveniente la Reversión de las Autopistas de Peaje Vs- AP-7 (Planteamientos Generales)	Pág. 1
Objetivos: U.E en cuanto a uso y mantenimiento Políticas de Tarifación	Pág. 5
Propuestas de la Cámara de Contratistas ante la próxima Reversión AP-7	Pág. 8
Anexo nº1.- Peajes Países U.E	
Anexo nº2.- Plazos Reversión Autopistas Españolas	
Anexo nº3.- Artículo de Opinión – La Gratuidad de la Autopista de Peaje AP-7 ¿una quimera o una imposible realidad?	

¿ES CONVENIENTE LA REVERSIÓN DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE vs AP-7 A SU VENCIMIENTO? ¿ESTÁ INFORMADO EL USUARIO vs CIUDADANO DE SUS CONSECUENCIAS?

Tanto ahora los miembros del el Consell como la Oposición, al igual que hace unos años, cuando los otros eran Gobierno y los unos Oposición, han venido aireando la liberalización de la AP-7 –gestionada por la Concesionaria AUMAR- ABERTIS- como arma política, sin aportar cálculo económico alguno, “que refuerce” su petición, y sin estudiar los “pros y los contras” de tal Reversión; obviando las Directrices de la Comisión Europea que pregonan una y otra vez la máxima, **¡QUIEN CONTAMINA PAGA!**, y ni siquiera haciéndose eco del bajísimo nivel de inversión destinado en la actualidad, a la Conservación y Explotación de Carreteras... por Restricciones Presupuestarias, a consecuencia del Programa de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Insuficiente dotación presupuestaria destinada a Conservación de Carreteras de la Red Estatal en Comunidad, cuyo kilometraje a Conservar y Mantener, quedaría incrementado en un 23% al incorporar los 367 Kms de la AP-7, a los actuales 1.577 kms existentes en la Comunidad Valenciana. Recordemos algunas manifestaciones por parte de nuestros políticos:

- **Brindis al sol... manifestaciones políticas aun sabiendo su inviabilidad económica**

Isabel Bonig (Marzo 2015 -Consellera de Infraestructuras y hoy líder de la Oposición)

“Voy a luchar para la no renovación de la Concesión de la AP-7 en una infraestructura clave para la fachada mediterránea y será un “revulsivo económico” que nos ayudará a optimizar los recursos que disponemos.

Las Cortes Valencianas aprobaron una PNL para la no renovación de la concesión de la autopista y esa es la postura del Consell. Además la ministra de Fomento Ana Pastor así lo afirmó en el Congreso de los Diputados.

Frances Signes Nuñez (Marzo 2015, siendo portavoz socialista de la Comisión de Infraestructuras y hoy desde su cargo de Subsecretario de la Consellería de Habitatge, Obres Públiques y Vertebració del Territori.)

“La AP-7 está más que amortizada y nosotros estamos radicalmente en contra de que en 2019 se prorrogue la Concesión ó que se convoque una nueva licitación”

Enrique Morera i Catalá (Julio 2015 – Portavoz del grupo Compromis en les Corts Valencianes, y hoy Presidente de Les Corts)

“El fin de la Concesión de la AP-7 en 2019 ha de ser la fecha definitiva en la que se acaben los peajes en nuestras carreteras, porque no es cuestión de hacer más carreteras, sino que hay que garantizar la vertebración de nuestro territorio y fomentar nuestra economía mediante la libre circulación y eso pasa por una A-7 libre, sin barreras, sin peajes y sin pagos.”

Joan Baldovi (Diputado de Compromís en el Congreso) igualmente en su día pidió la comparecencia de la Ministra Pastor para que el Gobierno Central, se posicione al respecto a la renovación o no de los peajes en el territorio Valenciano.

Como vemos, nadie habla ni alude ó más bien EXIGE, e a la necesidad de dotar de mayor inversión del Estado, a la Conservación de Carreteras, que hoy y también ayer (desde el 2007) están en estado lastimoso... y como quedaría la AP-7 “heredada en el 2010” (01.01.2010) y partir de cuya fecha la Concesionaria dejara de Conservarla y además parte del tráfico – fundamentalmente Camiones – migrara a la Autopista Gratuita.

M^a José Salvador (Consellera de Habitatge, Obres Públiques y Vertebració del Territori)

En la reunión mantenida en Madrid en la sede del Ministerio de Fomento el pasado 7 de marzo, ante el Secretario de Estado Julio Gómez Pomar, el Secretario de Infraestructuras, Manuel Niño y el Presidente de ADIF Juan Bravo y la Consellera María José Salvador, acompañada de Josep Vicent Boira y Carlos Domingo, se trataron temas sobre inversiones en Infraestructuras prioritarias, que ya el Presidente Ximo Puig le trasladó al Ministro Íñigo de la Serna el 14 de diciembre del 2016 (Conexión Sagunto -Teruel-Zaragoza; Red arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia/Parque Central/Túnel Pasante; Contrato Programa para el Transporte Metropolitano y Plan de Cercanías, etc.etc....)

“Así como desbloquear y poner en marcha las infraestructuras viarias que supondrán los nuevos accesos e interconexiones – donde sean necesarios – entre la N-332 y N-340 y la liberalizada AP-7 (Dic-2019) Todo ello es una exigencia de la Generalitat.”

Frente a estas “manifestaciones” y en las que vemos que “nada nuevo bajo el sol” (nihil movi sub sole – vulgata- Eclesiastés 1,9) transcribimos declaraciones del otrora Ministro de Obras Públicas Josep Borrell, del Ministro de Economía y del Ministro de Fomento.

Josep Borrell Fontelles (Ministro Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente 1991 → 1996)

Anuncio ya en febrero de 1992 que las costosas obras en las Autovías que estaban proyectadas para los años siguientes, podrían (¿deberían?) ser financiadas por las aportaciones directas de los propios usuarios. **Su argumento era la “imposibilidad” de cargar directamente a los presupuestos generales del Estado “la totalidad del esfuerzo inversor exigido, aun contando con las aportaciones de los Fondos de Cohesión de Bruselas”**

Entre las opciones que barajaba el ministro – **hace ya 25 años** - estaban la de aumentar los impuestos relacionados con la tenencia y utilización de automóviles o el pago de peajes en las nuevas autovías que se construyeran. **Nada nuevo bajo el sol...**

Fue el inicio de una intensa y larga polémica que todavía como vemos no ha cesado. Aunque no se han aplicado peajes en las autovías por el momento y no por falta de ganas, porque la idea de Borrell ha tenido muchos seguidores, tanto en gobiernos socialistas como del PP, pero ha prevalecido, por ahora, el criterio de que no se puede hacer pagar donde no hay vías alternativas. Otra cosa es la de ir aumentando impuestos y tasas automovilísticas, como ya apuntaba Borrell y que se estudian en la actualidad, aunque con el moderno envoltorio de exigencias medioambientales e imposiciones de la Unión Europea y de la propia OCDE...y añadido yo... **¡PORQUE NO HAY DINERO VIA PGE!**

Luis de Guindos (Ministro de Economía)

El pasado 15 de noviembre 2016 en el transcurso de una Conferencia-Jornada organizada por **El Economista**, anunció que la llamada **Euroviñeta** se implantaría en España para vehículos de transporte de > 3’5 tm por el uso de infraestructuras “posiblemente” a partir del 2018... manifestaciones que inmediatamente fueron rechazadas por la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM)

Íñigo de la Serna (Ministro de Fomento)

El pasado 13 de marzo de 2017 en el transcurso de su intervención en el **FORO Cinco Días**, en donde avanzó las actuaciones y hoja de ruta del Ministerio en los próximos años (**1****) incidiendo en la creación de autopistas ferroviarias para subir los camiones al tren, incidió en la búsqueda de soluciones para incrementar el uso del ferrocarril para transporte de mercancías, descongestionar nuestras carreteras “saturadas” buscando alternativas a la carretera... **más huyó de hablar de la implantación de peajes blandos en las autovías para no enfrentarse con el Sector de Transportistas...** otra bomba que le estallará más pronto que tarde, ya que su predecesora Ana Pastor le ha dejado “un campo minado”: ADIF en quiebra técnica y RENFE mercancías, en pérdidas; la ESTIBA sin resolver; la REVERSIÓN de las Autopistas de peaje, igualmente pendientes, etc. etc.

** (1) En el *Foro Cinco Días* el Ministro de Fomento, y en su intervención de apertura, anticipó los ejes fundamentales del Ministerio:

- Mantener un alto grado de excelencia en los servicios Aeroportuarios (El 2017 podría romperse la previsión más optimista de gestionar más de 230 millones de pasajeros, incentivando a la vez la rebaja de tarifas según el Plan estratégico de Enaire, que supondrá invertir unos 300 M€ (años 2018 → 2020) en mejoras tecnológicas en los sistemas de navegación, convergiendo en el control aéreo hacia el Cielo único.
- Ganar eficiencia en los Puertos a la vista de una sobrecarga de capacidad, actual cercana al 50%. A este respecto desde la Cámara de Contratistas C.V, pensamos que la eficiencia apuntada por el Ministro a la que ahora alude, pasa por la **Liberalización de la Estiba**, cuyo Decreto-Ley llega tarde y mal, porque este Decreto Ley planteado torpemente y a toda celeridad, surge como consecuencia de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de Diciembre 2014 que condena a España a pagar una multa diaria de 27.522 € - por incumplir reiteradamente los requerimientos de Bruselas desde el 25 Nov del 2011 – El Gobierno del PP, gozando de mayoría absoluta en la pasada legislatura no hizo nada. Durante meses y meses, el Gobierno Rajoy y la Ministra Pastor... para evitar una huelga del Sector de la Estiba y un desgaste del Gobierno cara a las elecciones, hizo lo que más le gusta hacer a Rajoy: nada... y ahora nos enfrentamos (ya llevamos 23 M€ de Sanción acumulada) a otra sanción más cuantiosa de 137.000 €/día... además de las **MULTIMILLONARIAS PERDIDAS causadas a los Puertos y economías dependientes**.
- La reactivación de obras atascadas durante el periodo de Gobierno en funciones A este respecto, desde la Cámara de Contratistas, y basándonos en ratios de inversión, licitación y reajuste de anualidades y plazos de ejecución afirmamos que la “ralentización” de las obras en curso, hoy atascadas, proviene ya, de más de 7 ó 8 años en recesión... y de épocas de mayorías absolutas... por lo que no hay que achacarlo exclusivamente al “hándicap” de un Gobierno en funciones.
- El intentar sacar mercancías de la carretera, potenciando el empleo del ferrocarril (Igualmente a lo ocurrido con la proposición de la liberalización de la Estiba, y sus temidas huelgas que irremediamente han llegado ahora, temiendo también una potencial huelga en el sector del Transporte por carretera... y nuevamente incumpliendo las recomendaciones de Bruselas...no abordará el Gobierno “el pago por uso” ... hasta que sea tarde, y las temidas reversiones sean inminentes.

- **Objetivos de la Unión Europea en cuanto al uso y mantenimiento de Infraestructuras: Política de tarificación**

La Unión Europea a partir de la última década, está promoviendo la aplicación de una política de tarificación por el uso de las infraestructuras con una doble finalidad. **Primero**, que los usuarios contribuyan a sufragar los costes de construcción, mantenimiento y explotación de la red de Carreteras (también los vehículos extranjeros) y **Segundo**, fomentar que los vehículos internalicen los costes externos que producen a la Sociedad (Contaminación, ruido etc.), a fin de incentivar la innovación tecnológica en la fabricación de vehículos, que permita minimizar la afección al medio ambiente (Vehículos eléctricos e híbridos), y en ambos casos sin tener que acudir a los PGE.

- Internalización de los costes externos. por parte del usuario. Los costes (deterioro de la Infraestructura, emisiones, ruido, etc.) producidos por el uso de la carretera (especialmente los extranjeros y de otras regiones) los debe asumir el usuario.
- Incentivar el uso de vehículos y medios de transporte tanto colectivo, como individual, más eficiente desde el punto de vista medio ambiental.
- Garantizar mediante la tarificación, una fuente estable de recursos económicos para la financiación de las infraestructuras del transporte.

Como vemos, los postulados de la Unión Europea **¡Quien contamina Paga!** y **“Value for money”** son los que ya priman en todos los países de la Unión, salvo España **(Anexo nº1)**

Situación paradójica, máxime cuando España dada su situación financiera es la que menos recursos puede destinar Vía Presupuestaria a las Infraestructuras.

- **Deficiente conservación de las Infraestructuras, dada su dependencia total de la situación presupuestaria.**

Tal como hemos venido analizando pormenorizadamente en nuestro documento *Evolución de las inversiones reales en la Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento*, la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera – impulsada por Bruselas, y que en los recientes y futuros Presupuestos Generales del Estado (PGE) , ya en junio se nos marca un techo de gasto y el objetivo de déficit para el año venidero - hacen sino inviable, si muy improbable, que en el presente actual y a un medio plazo se produzca un incremento de inversión – por otra parte NECESARIA para la Conservación de Infraestructuras -

- De hecho, el informe de la Asociación Española de la Carretera (**AEC**) 2016 al que hemos aludido en el documento anteriormente citado, cifra en 2.035 M€ el déficit acumulado en las 25.974 Kms de la Red de Carreteras del Estado. Estudio igualmente avalado por **ACEX** (Asociación Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras)

Y siendo su evolución, en cuanto a deterioro, muy negativa salvo que se produjera una Inversión Choque. En concreto la situación de los Firms, ofrece este panorama

<u>Valor del índice de estado de Firms</u>	<u>Calificación</u>
300-400	Buena
200-300	Aceptable
100-200	Deficiente
0-100	Muy Deficiente

La Evolución de la Red de Carreteras del Estado (Presente y futuro)

	<u>Año 2001</u>	<u>2003</u>	<u>2005</u>	<u>2011</u>	<u>2013</u>	<u>2015</u>
Índice de estado de los Firms	238	218	207	190	176	169
	↓	↓	↓	↓	↓	↓ (*)

(*) Situación DEFICIENTE, que si se mantienen los actuales niveles de inversión en Conservación y no se ejecuta además una “Inversión de Choque” ,...rápidamente pasaremos a MUY DEFICIENTE, y las inversiones para Reparaciones urgentes serán EXPONENCIALES.

- Todos los ratios analizados (Estado de Firmes, Señalización, Barreras y New Jersey, Iluminación, Arcenes y cunetas, etc.), aplicados la Comunidad Valenciana, presenta un déficit de Conservación de **152 M€ (Red Nacional en la C.V)** equivalente a 78.190 €/Kms, cuando la inversión (media en los últimos 7 años) ha sido de tan sólo **37'522 M€/año** equivalente a 23.800 €/Km/año, y lo realmente invertido en el **último año 2016**, apenas ha supuesto **35 M€, equivalente a 22.200 €/Km/año**.
- La Conservación de las vías de gran capacidad gestionadas por el sector privado y en concreto la AP-7 gestionada por AUMAR-ALBERTIS no dependen de la disponibilidad presupuestaria de la Administración, y de ahí que estén en “perfecto estado de revista” por lo cual, presumimos que la Conservación y Mantenimiento de los tramos que reviertan en la Administración empezará el deterioro al reducirse la inversión en ellas, salvo que el **Ministerio de Fomento incremente** – en el caso de la AP-7 en la Comunidad Valenciana – **un 23% el gasto ≡ inversión, equivalente al incremento del kilometraje asignado, a partir del 1 de Enero 2020 (Anexo nº2)**.

- **Inversiones extraordinarias en la autopista AP-7 por efectos de la reversión**

- Hemos de ser conscientes, que al solicitar la reversión de la autopista, además de incrementar la inversión del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, añadiendo los gastos de Conservación y Mantenimiento de la vía liberalizada – además del “Plan de Choque”- que **existirá una MIGRACIÓN de tráfico**, que hoy circula por la N-332 y la N-340. Luego la Administración (Mº de Fomento) tendrá que hacer frente a muy corto plazo, a daños estructurales graves en el firme, al no estar dimensionado para el nuevo volumen de tráfico, especialmente de vehículos pesados.

Igualmente puede haber problemas de capacidad, retenciones e incluso colapso de la AP-7 en su actual configuración.

- Todo ello comportará inversiones extraordinarias, efectos de la reversión, a saber.
 - Necesidades de **ampliación de capacidad** por mayor captación de tráfico y pérdida de niveles de servicio.
 - Necesidad de mejora de la **capacidad portante del firme** (refuerzos) para soportar el importante crecimiento de tráfico.
 - **Adecuación** de señalización y conexiones **a la normativa vigente**
 - **Mejora de la permeabilidad** con ejecución de nuevos enlaces entre la N-332 y N-340 y Autopista AP-7 / A-7

¿En verdad pensamos que la Administración del Estado está en condiciones de asumir este importante incremento de inversión?

• **¿Cuál es la Propuesta de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana ante la Próxima reversión de la Autopista Ap-7?**

Paso previo a la toma en consideración de nuestra propuesta, es obligado el conocer y valorar, una serie de premisas que nos darán un diagnóstico cierto, y en consecuencia – pensamos- nos marcarán el camino correcto en la toma de decisiones.

ANTECEDENTES

- Refiriéndonos una vez más a nuestro documento [Evolución de las Inversiones Reales en la Dirección General de Carreteras - Ministerio de Fomento](#), vemos como las inversiones en la Dirección General de Carreteras y en su **Programa 453 C- Conservación y Explotación de Carreteras** ha disminuido a nivel nacional del **año 2010 al año 2016 un -77'47%** (1.264'472 M€ → 284'873 M€)
- Si bien ya en el pasado año 2016, por mandato de la Comisión Europea (09.03.2016) se sometió al Reino de España al **Procedimiento de Déficit Excesivo**, y en aplicación de la **Ley Orgánica de Estabilidad presupuestaria y Sostenibilidad Financiera** se optó en marzo -2016 por **LA NO DISPONIBILIDAD DE CRÉDITOS por un importe de 2.000 M€**, recortes de inversión que al **Ministerio de Fomento le correspondieron 598'30 M€**. También en los previstos PGE-2017 a presentar en el Congreso de los Diputados a primeros de Abril (tanto se aprueben y validen por la mayoría del Parlamento o sean “forzadamente” prorrogados los PGE-2016) ya se ha consensuado por el Gobierno (PP) y el partido mayoritario en la Oposición (PSOE) un techo de Gasto y un objetivo de déficit tanto para el actual 2017 como para el 2018, luego en cuanto al límite de gasto (≡ inversión) en el debate parlamentario, solo se podrá influir en el reparto territorializado y en las prioridades de gasto, no en incrementarlo. Los compromisos de reducción de déficit y deuda pública en 2017/2018 (33.000 y 40.000 millones de euros respectivamente) implican un escenario de inversión pública limitado al entorno del 1'8 % del PIB

Pactado PP y PSOE	{	<u>Déficit Público (t% del PIB)</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>
			-4'6 %	-3'1 %	-2'2%	1'3 %
		<u>Deuda Pública (t% del PIB)</u>	99'4 %	99'40%	97'5%	95'4 %

Ello nos lleva irremediablemente a la **NO DISPONIBILIDAD DE CREDITOS del 20% de las Inversiones, equivalente a un importe de 5.500 M€** recortes de inversión de los que al **Ministerio de Fomento le van a corresponder una merma de 850 M€**.

➤ Con una prevista Evolución del **Déficit Público s/ PIB**

<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	Previsión		
<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>							
-9'49 %	-9'3%	-10'47%	-7'01%	-6'00%	-5'13%	-4'60%	-3'1%	-2'2%	-1'3%

Y una **Deuda Pública s/ PIB**

<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	Previsión		
<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>								
52'70%	60'10 %	69'50%	85'70%	95'40%	100'4%	99'80%	99'30%	99'0%	97'9%	95'4%

Evolución de Ratios, que condicionan de la Inversión (FBCF) y que hacen imposible su aumento, y que como mucho se mantendrá en el actual porcentaje de inversión del 2'1% s/PIB.

Evolución, que el FMI califica de “impresionante”, pero que tanto el mismo FMI como la OCDE y la CE, le piden a Rajoy/Montoro/ de Guindos... que persistamos en la recuperación y prosigamos con las Reformas... y la reducción del Gasto Público [más como nadie, ni la AGE, ni las CC.AA, quieren aunque supusiera ganar en eficacia, reducir sus Estructuras y Competencias (muchas veces duplicadas)]... **lo más cómodo, rápido pero ineficiente para cumplir con la CE, es reducir la INVERSIÓN PÚBLICA...**con una visión claramente cortoplacista. ¡Un político piensa en términos de la próxima elección! ¡El Estadista piensa en la próxima Generación! en consecuencia, **aquí abundan ineficaces POLITICOS y carecemos de eficaces ESTADISTAS.**

- Con este escenario, y según las previsiones de la Comisión Europea para el trienio 2016/2018, **se confirma que España tendrá el menor ratio inversor de la UE-27 (1.126 €/ Km²/millón de habitantes) en este periodo con 74.000 M€ programados de Inversión Pública** (FBCF público s/PIB \equiv 2'1% - en estas cifras de inversión de 74.000 M€ en el trienio incluimos desde compras en equipamiento, armamento y material del Ministerio de Defensa, hasta material y equipamiento de Instituciones Penitenciarias y/o Policía, hasta inversiones en Costas, Infraestructuras hidráulicas, ferroviarias portuarias y Carreteras, también compras de material móvil de RENFE y ADIF etc. etc.), que representan solamente, por ejemplo , el **64%** de la inversión prevista en **Italia** (115.000 M€), el **35'6%** de la inversión de **Alemania** (208.000 M€), el **34'4 %** de la inversión del **Reino Unido** (215.000 M€) y el **34'2 %** de la inversión de **Francia** (236.000 M€).

Además acudiendo a la Memoria y publicaciones de la prestigiosa compañía y consultora de Ingeniería y Management de infraestructuras la norteamericana **CG/LA Infrastructure Inc. de Washington D.C.** apunta que 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!

- Ante este panorama de sequía general inversora, y **dado que el 2018 será nuevamente un año muy difícil y el décimo consecutivo de restricción inversora desde el inicio de la Crisis... ¡y esto va para largo!...** nos debemos preguntar:

¿Está la AGE y el Ministerio de Fomento en particular en condiciones de invertir en las Carreteras del Estado – y en concreto – en su parque en la Comunidad Valenciana para las siguientes necesidades ineludibles de Conservación?

- a) Inversión en “Plan de choque en Conservación” de unos **152 M€** (78.190 €/Kms) para recuperar las carreteras del Estado en la Comunidad los niveles de calidad y seguridad perdidos, **URGENTES** para que su deterioro actual no se convierta en exponencial.
- b) Asignar **anualmente “sine qua non “**para Conservación de Carreteras en la C.V unos **60 M€/anuales** para atender a los actuales 1.577 kms de Vías del Estado, equivalentes a 38.000€/Kms/año. Recordemos que ahora (desde comienzo de la crisis presupuestaria) solo se invierten no más de 37'522 M€ (Media 2010 → 2017)

c) A partir del año 2020 (si el 31- Dic-2019 se produjera finalmente la reversión de la AP-7)¿ estaría en condiciones Fomento, de incrementar otros **62 M€/anuales** para Conservar adecuadamente los 367 kms revertidos? Que es la cifra que dedica AUMAR anualmente a su Conservación.

En fin ¿puede comprometerse FIRMEMENTE el Ministerio de Fomento vs Administración General del Estado a invertir en la Conservación de Carreteras en la Comunidad Valenciana unos 122 M€/anuales...además de los 152 M€, por una sola vez en el Plan de choque.

Todo ello además de las Inversiones extraordinarias que habría que acometer, en el corto/medio plazo, por la Migración de tráfico hacia la Autopista AP-7 que pretendemos revertir.

¡Firmemente creemos que ello es inviable!

PROPUESTAS

- Siguiendo el principio de **“quien contamina paga” y que es mucho más justo que paguen los usuarios de la infraestructura que todos los contribuyentes** [No hay “dinero público” ... sino dinero proveniente de los contribuyentes]... y bajo la máxima que un mayor gasto en Conservación de Carreteras, como cualquier otro, sólo puede alcanzarse bien con ahorros estructurales de la Administración (AGE/CC. AA/CC. LL) – que vemos que la clase política no está dispuesta acometer – ó bien aumentando los ingresos, vía impuestos, actualmente ya por si, “confiscatorios”] se impone que:.

Al vencimiento de las Concesiones – en Concreto la A-7 a su paso por la Comunidad Valenciana – Se presentan tres escenarios (que ya, y al día de hoy, habría que contemplar y debatir):

- **Supresión del peaje y por tanto, gratuidad de la autopista**
- **Relicitación del contrato con un peaje reducido al 50 por ciento, ó por último**
- **Relicitación del contrato con una tarifa similar a la actual y corriendo a cargo del nuevo Concesionario todas ó parte de las interconexiones entre AP-7 y N-332 y N-340.**

En cada uno de ellos, hay que tomar en consideración la **Propuesta de Modificación de la Directiva 1999/62/CE** (denominada Euroviñeta) que especifica:

- Utilizar la tarificación viaria -TASA- como herramienta para reducir las emisiones de CO₂ y la congestión. ¡Quién contamina paga!
- Asegurar que esta tarificación refleje mejor el coste real de uso y que no discrimine entre usuarios por habitualidad o lugar de residencia (hay que cobrar lo mismo a los extranjeros que a los nacionales)
- Garantizar la calidad adecuada de la Red de Carreteras a cambio de la tarifa de Usuario. (incrementar las inversiones en Conservación y reducir la Siniestralidad) haciendo más eficaz el transporte por carretera.

Descartada la primera opción (supresión del peaje) por toda la argumentación expuesta en el presente documento fundamentalmente la **NO DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA PARA CONSERVACIÓN**, habría que añadir algo obvio, ya que al ser la Concesión una actividad económica, genera unos ingresos fiscales a la Administración (IVA, el IBI, el IAE y el impuesto de Sociedades) que desaparecerían en el caso de que la administración pública suprima el peaje, o decida gestionar de forma directa la vía.

El producto del canon o TASA en cualquiera de los otros dos supuestos de Relicitación (tarifa similar a la actual o tarifa reducida) se destinaría **UNA parte al Mantenimiento de la Autovía, con carácter finalista. Y otra parte del canon, muchísimo menor, se destinaría a sector transporte, que juntamente con un exclusivo plan PIVE, iría destinado a la compra de vehículos de transporte no contaminantes, más limpios y eficientes en la obligada renovación de la flota.**

- Una segunda medida sería utilizar más intensamente y generalizar los instrumentos telemáticos, que entre otras muchas ventajas a la vez que evitaría las detenciones de vehículos en los actuales peajes (efecto barrera) haría un **“triaje” sobre tipo de vehículo** (ligero, pesado, viajeros, mercancías); **tipo de tráfico** (agitación local e intercomarcal, frente a los de largo recorrido); **frecuencia en el uso** (comarcal, nacional, extranjero, etc)... lo que facilitaría todo tipo de tarificación telemática.

- Establecimiento progresivo y antes del año 2019, de la implantación de la Euroviñeta para todos los vehículos como vemos, ya se hace en toda la UE (**Anexo nº1**) y para toda la red de alta capacidad en toda España... todo ello en función del kilometraje realizado...con las variables ya enumerados en cuanto a tipo de vehículo, tipo de recorrido y frecuencia de uso **(1)^{††}**
- En nuestro balance de peticiones, tengamos en cuenta que los 356 M€/anuales (estimación de la cifra de negocio de la Concesionaria de AP-7 que le supone la Autopista en la C.V) le suponen al Tesoro un retorno fiscal del 42'9 % (IVA+IBI ingresado por los municipios por donde discurre la Autopista + IRPF+ Cargas Sociales de los empleados + Impuesto de Sociedades) ello supone unos 150 M€/año... que dejará de percibir el Estado (al revertir la AP-7 (Ratio de 1'41 empleado/Km de Autopista)
- Como quiera que el debate está ya en la calle, y va desde el extremo *“para vertebrar mejor el territorio y fomentar la economía productiva de la Comunitat valenciana, hay que fomentar la libre circulación, libre, sin barreras, sin peajes, sin pagos”* postulado de Políticos y “comprado” por la ciudadanía, hasta la postura defendida por muchos técnicos, economistas, Consultorías, políticos (en privado) “Todos ellos conocedores de la realidad financiera/presupuestaria española, “entre ellos la **Cámara de Contratistas Comunidad Valenciana**, - posición que entendemos está motivada tanto por la escasez de los recursos “actuales y a futuro” que dispone la Administración, como por todos los diagnósticos y razonamientos vertidos en todo el presente documento, - **se debe abordar con carácter URGENTE , este debate y evidentemente antes de la finalización de la actual Concesión de la AP-7...** huyendo de toda demagogia y profunda hipocresía expresada en público – máxime cuando nuestros representantes políticos deberían saber las cuentas públicas, sus limitaciones, y sus prioridades – **¡Démonos un baño de realidad!**

^{††} (1) Además de las Autopistas Concesionarias de la AGE que suponen → 2.759 Kms (que había que revertir a su caducidad y licitar de nuevo un peaje blando) Tenemos las Concesiones dependientes de las Administraciones Autonómicas.

Generalitat de Catalunya	212'30 Kms	} 548 Kms
Diputación Foral País Vasco	162'03 Kms	
Diputación Foral de Navarra	112'06 Kms	
Xunta de Galicia	57'08 Kms	
Comunidad Gobierno Balear (Tunel Sóller)	3'00 Kms	

Pues bien, por Norma Foral 7/2016 la Diputación Foral de Guipuzcoa, a partir del pasado 1 de diciembre 2016 además de sus 162'3 Kms concesionadas, ha aplicado una tarifa a los vehículos de > 3'5 toneladas que circulen por distintos tramos de la -A-15 y de la N-1.

Por último, abordar también, en este debate y mesa de trabajo técnica / económica, abierto y franco que reiteramos se debería conformar ya con Urgencia, entre la Sociedad Civil, Empresariado, Comunidad Autónoma y Ministerio de Fomento. **Plantear que con cargo al “nuevo peaje blando” y/o Euroviñeta** (dependiendo de su tarificación) el nuevo Concesionario adjudicatario de la Relicitación, se obtendría desde el primer momento de la adjudicación, un pago **UPFRONT** (pago anticipado) que haría la concesionaria y que le permitiría junto con parte del peaje tarifario, la creación de un fondo que podría destinarse a acometer **una serie de Infraestructuras y conexiones para mejorar la permeabilidad entre la N-332 y la N-340, y la AP-7**, por ejemplo, en Gandía Sur, Oliva Sur, Xávea CV-374, Calp y Altea en la N-332/AP-7; y Villarreal ; Benicásim etc. entre N-340/AP-7. Todas estas obras de conexión en la Comunidad Valenciana, por cuyo territorio discurre la vía AP-7.

Obras y Conexiones todas ellas necesarias, y que el Ministerio de Fomento – aun teniendo la Demarcación de Carreteras de la Comunidad Valenciana, parte de estos proyectos en distintas fases de redacción, incluso algunos ya finalizados, no se licitan por la “penuria económica/presupuestaria” de la Administración Central.

Valencia Septiembre 2017

ANEXO Nº1



COMPARATIVA RED CARRETERAS ALTA CAPACIDAD EN EUROPA VS. PEAJES EXPLICITOS (KMS)

Pais	Total red de alta capacidad ⁽¹⁾	Peaje tradicional ⁽²⁾		Euroviñeta (Veh. Pesados)		Viñeta		% de la VGC con algún tipo de tarificación		
		Km	%	Km	%	Pesados	Ligeros			
ALEMANIA	12.917	0	0%	(2)	12.917	100%	NO	En estudio	100%	
AUSTRIA	1.719	60	3%		1.719	100%	SI	NO	100%	
BÉLGICA	1.763	3	0%		1.763	100%	NO	NO	100%	
CHEQUIA	751	0	0%		751	100%	NO	NO	100%	
CROACIA	1.295	1.295	100%		0	0%	NO	NO	100%	
DINAMARCA	1.128	34	3%		0	0%	1.128	100%	100%	
GRECIA	1.658	1.658	100%		0	0%	NO	NO	100%	
HUNGRÍA	1.515	0	0%		1.515	100%	NO	NO	100%	
POLONIA	1.482	468	32%		1.482	100%	NO	NO	100%	
PORTUGAL	2.988	2.988	100%		0	0%	NO	NO	100%	
SUIZA	1.419	0	0%		1.419	100%	SI	NO	100%	
UK	3.685	0	0%		0	0%	(2)	3.685	NO	100%
ITALIA	6.726	(2)	5.714	85%	0	0%	NO	NO	85%	
FRANCIA	11.465	(2)	9.048	79%	0	0%	NO	NO	79%	
IRLANDA	897		337	38%	0	0%	NO	NO	38%	
ESPAÑA	16.705		3.307	20%	0	0%	NO	NO	20%	

(1) Fuente Eurostat

(2) Cámara de Contratistas Comunidad Valenciana.

- ALEMANIA** Euroviñeta (100% de la red VGC tarificadas) para Camiones > 7'5 ton
- FRANCIA** Peaje tradicional (79% ídem) para todos los vehículos
- U.K** Viñeta (100% de la red VGC tarificada) para Camiones > 12 ton
- ITALIA** Peaje tradicional (85 % ídem) para todos los vehículos
- ESPAÑA** Peaje tradicional (20 % de la red VGC tarificadas) para todos los vehículos.

ANEXO Nº2



FINALIZACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LAS CONCESIONARIAS ESPAÑOLAS:

ANTES DEL AÑO 2026

CONCESIONARIA	AUTOPISTA	TITULARIDAD	FECHA REVERSIÓN	KM
AP-1 EUROPISTAS	AP Burgos-Armiñón	Estatal	30/11/2018	84,3
AUMAR	AP-7 Tarragona-Valencia	Estatal	31/12/2019	225,3
	AP-7 Valencia-Alicante	Estatal	31/12/2019	148,5
	AP-4 Sevilla-Cadiz	Estatal	31/12/2019	93,8
ACESA	AP-7 La Jonquera - Montmelo	Estatal	31/08/2021	135,8
	AP-7 Montmelo- Papiol	Estatal	31/08/2021	26,6
	AP-7 Papiol - Tarragona	Estatal	31/08/2021	96,6
	AP-7 Papiol - Molins de rei	Estatal	31/08/2021	3,8
	AP-2 Zaragoza - Mediterráneo	Estatal	31/08/2021	215,5
INVICAT	C-32 Montgat - Tordera	Generalitat Cataluña	2021	52,3
	C-32 Barcelona - Montmeló	Generalitat Cataluña	2021	14,2
TÚNEL DE SOLLER	Túnel de Soller	Gobierno Balear	2022	3,0
HENARSA	M-50 (A-1, A-2)	Estatal	25/03/2024	21,4
	M-40 - Guadalajara (R-2)	Estatal	25/03/2024	64,1
AVASA	AP-68 Bilbao - Zaragoza	Estatal	10/11/2026	294,4
				1.479,6

1,479 km. de los 3,307 km. de la red de autopistas de peaje revertirán en los próximos 10 años



Un 45 % del total

367 km. de la AP-7 desde LP. Tarragona-Castellón-Valencia-Alicante revertirán el 31 de Diciembre 2019

(1) Fuente: Informes Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias.

Adaptación: Cámara de Contratistas Comunidad Valenciana.

ANEXO Nº3

LA GRATUIDAD DE LA AUTOPISTA DE PEAJE AP-7 ¿UNA QUIMERA O UNA IMPOSIBLE REALIDAD?

El no tan lejano 31 de diciembre de 2019, los 367 Kms de la autopista de peaje AP-7 desde LP. Tarragona hasta Alicante actualmente gestionada por AUMAR, finalizara su plazo concesional y revertirá 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 del Ministerio 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 usado recurrentemente como “arma política” entre el Gobierno de la Generalitat y el Gobierno Central como ocurrió en anteriores legislaturas, entre gobiernos de distinta alternancia política.

El pasado mayo la Consellera Maria José Salvador, en presencia de unos 20 alcaldes, desde Altea hasta, Vinarós, anunció una “hoja de ruta” a presentar al Ministerio, reivindicando el rescate de la autopista y rechazando cualquier tipo de peaje ó Euroviñeta.

Desde la Cámara de Contratistas – como venimos haciendo ante situaciones y controversias varias, relacionadas con Inversiones e Infraestructuras – queremos aportar una serie de argumentos, que ayuden a tomar una posición reflexiva.

- a) El pasado 3 de mayo 2017 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 ó 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 disminuyó al 0’8 % y en 2013 sólo llegó al 0’5 del PIB de la UE).

Se reafirma en aplicar una **TASA** para hacer frente a la Contaminación ambiental, acústica, de congestión, que se utilice en incrementar la Conservación, reducir la Siniestralidad, disminuir los perjuicios sociales y ambientales que causan los vehículos, haciendo más eficiente el transporte por carretera.

Conviene recordar que **Alemania** tiene Euroviñeta (100% de su red de alta capacidad, para -Camiones >7'5 ton; **Francia** : Peaje tradicional (79 % de su red) para todo tipo de vehículos; **Reino Unido**: Viñeta (100% de la red tarifada) para VGC > 12 ton; **Italia**: Peaje tradicional (85% ídem) para todo tipo de vehículos; **Austria, Bélgica, Chequia, Hungría y Polonia**, tienen Euroviñeta al 100% VGC -Camiones; **Portugal** implantado peaje tradicional al 100% de vehículos

Debido a la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el Ministerio de Fomento que en año 2010 invirtió 3.746 M€ en Carreteras (Creación de Infraestructuras y Conservación de las existentes) en este 2017 destinará 1.716 M€. En el mismo periodo la partida de Conservación ha disminuido un -30 % quedando reducida a tan solo 884 M€.

- b) A nivel autonómico para los 1.577 Kms de la Red estatal en la Comunitat. - sin contabilizar la AP-7 cuya conservación corre a cargo de la Concesionaria – la Conservación en el periodo 2010-2017, tan solo supone una media de 37'5 M€/anuales.
- c) Según estudios recientes de toda solvencia, publicados por Asociación Española de la Carretera (**AEC**), Asociación de Empresas de Conservación y Mantenimiento (**ACEX**), Real Automóvil Club de España (**RACE**); Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (**SEOPAN**), los 25.975 Kms de la Red nacional de Carreteras del Estado, presentan un Déficit de Conservación de 2.035 M€
- d) El “Plan de Choque” que, para la Red de Carreteras del Estado, en la Comunitat, alcanzaría los 152 M€. (mejora de firmes, balizamientos, señalizaciones, medianas, barreras, arcenes, etc.)

Las inversiones claramente insuficientes, en Conservación preventiva...conllevarán acudir con frecuencia, a reparaciones **URGENTES** y exponencialmente costosísimas (Viaducto de Contreras; Túneles de L'Ollería; Gran reparación Puente en Alcoy N-340; Apoyos Puente N-330 s/Río Turia, etc.)

- 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 M€ para el “Plan de choque” de Conservación; 60 M€/anuales para conservar la actual red estatal; más otros 62 M€/anuales para “conservar los 367 Kms 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 acometer la ampliación de carriles, aumento de capacidad portante de firmes por incremento de tráfico de camiones, 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, 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 M€ /anuales (estimación de la cifra de negocio de la Concesionaria de AP-7 en la C.V) reportan al Tesoro, un retorno fiscal del 42'9 % (IVA+IBI ingresado por los municipios por donde discurre la Autopista + IRPF+ Cargas Sociales de los empleados, + Impuesto de Sociedades) ello supone unos 150 M€/año...que dejaría de percibir el Estado .

Aunque el debate está en la calle, concedores de la realidad financiera/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, Ampliación en tramos conflictivos que produciría la Migración del

tráfico pesado, y la Ejecución a su cargo ó por cofinanciación Público-Privada, las conexiones necesarias entre la AP-7 y las nacionales.... Todavía pendientes de programación y ejecución por el Ministerio de Fomento.

Valencia Septiembre 2017