

Una financiación sostenible para garantizar la cohesión social y territorial

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

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

La Comunidad Valenciana durante el recién finalizado 2018 ha registrado 133 fallecidos en accidentes de tráfico en carreteras interurbanas (autopistas, autovías y carreteras convencionales). Así lo recoge la Dirección General de Tráfico (DGT). Ello supone 32 fallecidos más que en el 2017 (101) y alcanzar el récord nacional en aumento de víctimas. Además, cuando en el último quinquenio (2013-2018), a nivel nacional, el número de fallecidos en carretera ha aumentado un 4'05% (de 1.134 muertos a 1.180), en la Comunidad Valenciana el incremento ha alcanzado el 41'49% (de 94 muertos a 133).

Como solución a esta escalada de siniestralidad el ministro Grande Marlaska plantea, a través del director general de Tráfico, Pere Navarro, incrementar el número de radares fijos y móviles (España cuenta con 905, sin embargo, Francia, para 67 millones de habitantes dispone de 3.953 radares, y Reino Unido, por ejemplo, para 65 millones de personas tiene 7.200 radares).

En cuanto a reducción de velocidad, decide bajar en carreteras convencionales de 100 a 90 kilómetros/hora.

La Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana (ajena a cualquier polémica y tensión entre los ministerios del Interior y de Fomento), ante el triste liderazgo alcanzado en accidentalidad, una vez más incidimos en que el mal estado de las infraestructuras, cuenta y mucho en la siniestralidad y es a esa infradotación en inversiones en conservación y remodelación profunda de carreteras a lo que nos queremos referir en este documento reflexivo.

Permitásenos una obviedad. La Carretera está abierta las 24 horas del día y los 365 días del año, no toma vacaciones, por ello debe ser capaz, segura y cómoda para el usuario. Ahí radica la importancia de incrementar las inversiones viarias en la Comunidad Valenciana dado nuestro deshonroso ranking.

Como pregona la comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc (eslovena), en las carreteras no hay velocidad excesiva, sino velocidad inadecuada.

Ante esta realidad, presentamos unos datos desoladores de inversión y muy especialmente en la Comunidad Valenciana. En España, en el último quinquenio hemos dedicado 878'12 millones de euros, de media anual, para conservar y mantener 23.826 km. de carreteras (sin incluir los 2.550 km. de autovías de peaje que conserva el concesionario). Como en la Comunidad Valenciana tenemos 1.577 kms de red de alta capacidad (el 6'62% del total nacional) aplicando el mismo ratio nos corresponderían 58'13 millones de euros/año, más como quiera que nuestras carreteras soportan una

IMD (Intensidad media diaria) de tráfico superior a la IMD media nacional, es evidente que sus gastos de conservación y mantenimiento (reposición de firmes, señalización horizontal, balizamiento, medidas de protección arcenes y medianas, etc.) ha de ser mayor, como mínimo un 15% a la media nacional el gasto destinado a nuestra red estatal. Eso nos lleva a unas necesidades mínimas de 66'85 millones/año para su mantenimiento. Ante estas necesidades mínimas, Fomento en el último quinquenio nos ha asignado a conservación, tan solo, una inversión media de 35'75 millones al año.

Este déficit anual de 31'10 millones de euros, retrotraídos a los últimos no menos de 10 años de recesión y falta de mantenimiento, supone un déficit de 311 millones para la Comunitat.

El propio secretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura, ha valorado en 7.200 millones de euros el déficit que presenta la conservación de la red viaria nacional.

En la Cámara de Contratistas tenemos valorado que implantar en unos 133 km. de diversos tramos de alta siniestralidad de nuestra red viaria

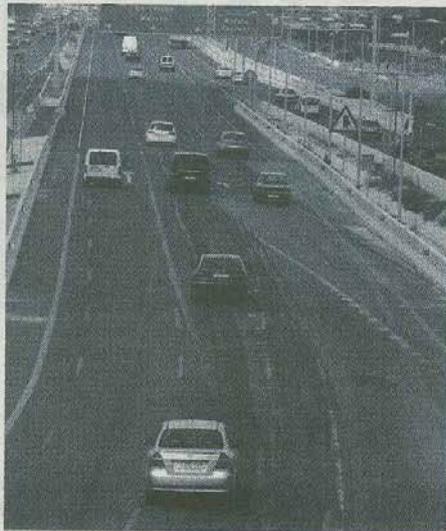
(CV) medidas correctoras de bajo coste (MBC), a saber: carreteras 2+1 para evitar colisiones frontales y fronto-laterales y carreteras que perdonan salidas de vía, que alcanzarán unos 150 millones de euros, evitaremos 14 muertes y 44 heridos graves.

Revertir esta situación requiere destinar más recursos a la conservación de nuestras infraestructuras viarias y ferroviarias de cercanías.

Las inversiones que igualmente necesitamos para la creación y ampliación de infraestructuras de transporte público, accesibilidad y movilidad urba-

na en áreas metropolitanas requiere de una inversión de 64.000 millones de euros, de los cuales la Comunitat requeriría unos 6.700. Inversión de difícil encaje presupuestario, dado nuestro techo de déficit y elevada deuda pública.

Para conseguir estos objetivos de equidad social y sostenibilidad económica deberíamos ir a un sistema de tarificación en la red de vías de gran capacidad, tasa por uso que el propio ministro Abalos, ha posibilitado. Tarificación inteligente considerando criterios que reduzcan la congestión (intensidad de tráfico, accesos con vías rápidas: vía T o vado-bus); que diferencie vehículos por su nivel de contaminación (emisiones de CO2 y No2); por su nivel de deterioro de la red (ligeros y pesados) o frecuencia de uso (usuarios habituales, motivo del viaje, banda horaria etc.). Alternativas de movilidad sostenible y aplicaciones tecnológicas, dando entrada a la iniciativa y colaboración público-privada, liberando los escasos recursos públicos para otros fines sociales.



■ JESÚS SIGNES