

El 'pago por uso' en vías de alta capacidad

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

El autor defiende la necesidad de un peaje en autovías y autopistas si queremos disfrutar de una red viaria en condiciones

Ya en junio de 2019, previa a su liberalización, dirigimos al ministro José Luis Ábalos, a la delegada del Gobierno en la Comunitat Valenciana, Gloria Calero, y al conseller Arcadi España, un documento: «La gratuidad de la AP-7 requiere de una mayor reflexión, de actuaciones técnicas previas y disponibilidad económica, para no caer en una situación insostenible». Sin embargo, la oportunidad política y el eco mediático pudo más que la realidad económica, y la AP-7 se liberalizó en enero de 2020, corriendo el Estado (es decir, todos los contribuyentes) con su conservación.

Llegado el momento en el que a la Unión Europea le pedimos 140.000 millones de euros de los Fondos 'Next generation' -70.000 de ellos a fondo perdido- es lógico que de algún modo se nos esté exigiendo que implantemos la 'Euroviñeta' y hagamos realidad los principios «el que contamina paga» y «el que usa la carretera debe ser el pagador, no todos los contribuyentes». Todo ello cuando 23 países de Europa tienen tarifadas el 100% de sus carreteras de alta capacidad, Italia el 86%, Francia el 79% e Irlanda el 38%. De ahí que en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia nos comprometamos a desarrollar el sistema de «pago por uso», consolidando el modelo de autovías/autopistas sostenibles y respetuosas con los estándares de seguridad, que cubran los costes de mantenimiento e integren las externalidades negativas del transporte por carretera, potenciando, el uso de combustibles no contaminantes, y al igual que sucede con los otros modos de transporte (ferrocarril, marítimo, aéreo) pague el usuario el uso de la Infraestructura y que los ingresos de peaje sean finalistas.

Según estudios de toda solvencia realizados por la Asociación Española de la

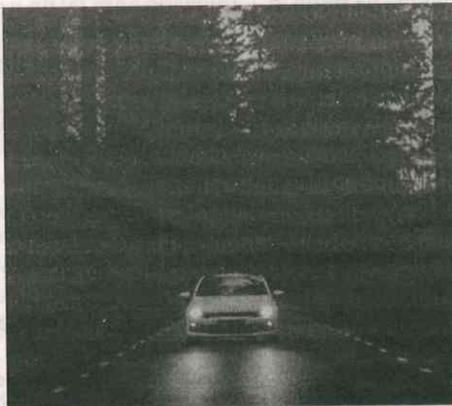
Carretera (AEC), Asociación de Empresas de Conservación y Mantenimiento (ACEX), y la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN), la red de carreteras estatal (RCE), las autonómicas y las provinciales presentan un déficit de conservación ya prolongado en las últimas décadas (pavimentos en mal estado, deficiencias en marcas viales, balizamientos o iluminación etc.). de unos 7.500 millones de euros, cifra un 8% superior a la auscultación hecha sólo hace cuatro años, ya que el deterioro es exponencial. Necesitaríamos asignar una inversión de unos 1.500 millones de euros mínimos anuales adicionales en conservación durante al menos cinco años consecutivos para alcanzar un estado de normalidad. Estos mismos estudios asignan a la Comunidad Valenciana un déficit de conservación de 625 millones de euros para el mantenimiento para toda nuestra red viaria (central, autonómica y diputaciones) de los cuales, la red de carreteras del Estado en la Comunitat, necesitaría un plan de choque de 275 millones, y el resto de 350 millones sería necesario para una 'puesta a punto' de la red autonómica y provincial.

Ante esta situación, ¿está la Administración General del Estado, el Ministerio de Transportes y muy especialmente el Ministerio de Hacienda en condiciones de invertir en la conservación y explotación de las carreteras del Estado, y en concreto en la Comunidad Valenciana en asumir los ineludibles gastos?

La inversión en un plan de choque en conservación de unos 275 millones de euros es precisa para que recuperen las carreteras del Estado en la Comunidad los niveles de calidad y seguridad perdidos, considerados como urgentes, y a ejecutarlo en los próximos cinco años, para que el deterioro actual no se convierta en exponencial, e incida gravemente en el incremento de la siniestralidad y de la contaminación.

Además, habría que asignar anualmente para Conservación de las carreteras en la Comunidad unos 96'8 millones de euros anuales para atender a los actuales 1.944 kms. de vías del Estado (RCE), equivalentes a 49.825 euros por kilómetro y año. Recordemos que ahora solo se invertirán en los Presupuestos Generales del Estado no más de 70'1 millones para conservación (30 en Valencia; 29'6 en Alicante; 10'4 en Castellón)

Cuando incumplimos manifiestamente el techo de dasto y de déficit (déficit de 113.172 millones de euros en 2020 que supone el 10'09% del PIB y una deuda pública de 1'345 billones de euros, que supone el 120% del PIB, un ratio que no se veía desde el año 1902) ¿nos permitirá la UE que a la vez practiquemos esta liberación de vías de gran capacidad cuando en el resto de los países de Europa tienen 'Euroviñeta' o peaje tradicional? ¡Evidentemente, como hemos visto, la UE no nos lo va a permitir! «Alea jacta est» (atribuida a Julio César al cruzar el río Rubicón) la suerte está echada. ¡No hay vuelta atrás!



J. HENDRIKSEN