

VIDA & ARTES »

¿Quién paga las carreteras?

Las vías acumulan grietas y baches que un presupuesto cada vez más mermado no puede reparar. Peajes o retrasar kilómetros de AVE son algunas alternativas

PATRICIA R. BLANCO | Madrid | 18 OCT 2013 - 00:00 CET

210

Archivado en: Vida y Artes Ministerio de Fomento Peaje AVE Carreteras Ministerios Autopistas Tren alta velocidad Impuestos Trenes España Transporte carretera Administración Estado Tributos Transporte ferroviario Política Transporte Administración pública Finanzas públicas Sociedad Finanzas



La vía del AVE Madrid-Valencia, en un tramo que discurre junto a la carretera Nacional 3. / CARLES FRANCESC

Circular por las carreteras no es gratis. Aunque viaje por una vía libre de peaje, ya ha pagado su construcción con sus impuestos. Y, como continuará pagando impuestos, contribuirá de forma indirecta a su mantenimiento. Al menos en la teoría, porque, ¿qué sucede cuando el presupuesto de las Administraciones no es suficiente para destinar a cada partida el dinero necesario? Que hay que priorizar, es decir, quitar de un sitio y ponerlo en otro. O que hay que buscar vías alternativas de

financiación, léase, aumento de impuestos o copagos.

Esta misma semana, la Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje ([ASETA](#)) ha propuesto [una controvertida solución](#) para resolver el problema de financiación de la conservación de las carreteras: implantar el cobro del peaje en las autovías españolas. Su presidente, José Luis Feito, considera “inviabile que España siga pagando el mantenimiento de una red de autovías de 12.000 kilómetros a cargo de los Presupuestos”. Antes o después, según Feito, el Gobierno “articulará un peaje”.

Pero [la polémica no es nueva](#). Cada cierto tiempo, surge alguna voz que alerta sobre [el deterioro de las carreteras españolas](#), casi 162.000 kilómetros que Fomento valora en 175.000 millones de euros —85.000 millones la Red de Carreteras del Estado y 90.000 el resto—. Sin embargo, el presupuesto destinado a su conservación es cada vez menor. Los 818 millones de euros previstos en los Presupuestos de 2014 para las carreteras que dependen de Fomento —unos 25.000 kilómetros por los que discurre el 52% del tráfico— son un 15% de lo que se necesitaría solo para reparar los ya visibles desperfectos, según un estudio de 2012 de la [Asociación Española de la Carretera \(AEC\)](#). De acuerdo con sus cálculos, la inversión para “ponerse al día” es de 5.500 millones de euros.

Alemania, Francia y Portugal ya han implantado sistemas de cobro

Y desde entonces ha pasado más de un año y las carreteras continúan agrietándose. Es decir, que es muy probable que el gasto requerido sea aún mayor porque los déficits en la conservación en carretera aumentan de manera exponencial. “Los 10 de hoy son los 20 de mañana y los 40 de más tarde”, explican desde la AEC. Pero, ¿de dónde puede salir el dinero en mitad de la peor crisis económica que conoce España desde la llegada de la democracia y con seis millones de parados?

“Quien más lo utiliza, más paga” es el argumento extendido entre los defensores del peaje y se ha convertido en una tendencia en Europa. Portugal, Francia y Alemania ya han implantado sistemas de peaje. Pero el portavoz de la [asociación de consumidores Facua](#), Rubén Sánchez, discrepa: “No es una medida social como tratan de vendernos porque las carreteras las usa tanto un multimillonario que va en su coche como un parado que busca trabajo”.

La AEC calculó el año pasado que arreglar los daños costaría unos 5.500 millones

Según la propuesta de Feito, implantar un peaje en las autovías generará ingresos de entre 1.700 y 10.000 millones de euros anuales, dependiendo del tipo de tasa. Consciente del coste político, el presidente de ASETA defiende los beneficios de una medida de este calado: “Solo el anuncio de la decisión relajaría la prima de riesgo”.

Pero las organizaciones de consumidores ven, tras la propuesta, una intención oculta, más allá de conservar las carreteras. “Que un sector empresarial esté en crisis o esté ingresando menos dinero porque la gente viaja menos por las carreteras de peaje no significa que se tenga que parasitar lo público con excusas absolutamente inconsistentes”, critica el portavoz de Facua. “Las autovías son de todos los españoles, no se trata de que una empresa pida que se le adjudique el peaje a cambio de construirla”, añade.

Simancas: “No financiaremos el fracaso de las radiales del PP”

Porque, efectivamente, el plan de ASETA pasa por que las empresas concesionarias sean las encargadas de cobrar los peajes, una medida que, en su opinión, haría rentables [las nueve autopistas de peaje que afrontan el riesgo de quiebra](#) y evitaría que el Gobierno tuviera que rescatarlas.

La inversión necesaria: 3.500 millones

En España hay cerca de **162.000 kilómetros** de carreteras. De ellas, aproximadamente **150.000** son vías convencionales, unos **9.000** kilómetros son autovías y unos **3.000**, autopistas.

Las carreteras que dependen del **Ministerio Fomento** son un 15% del total, es decir, unos **25.000 kilómetros**.

El **valor patrimonial** de las carreteras estatales es de **85.000 millones de euros**. El conjunto de vías que pertenecen a las comunidades autónomas, diputaciones y cabildos están valoradas en **90.000 millones**.

La **inversión** prevista en la conservación de las carreteras estatales en 2014 es de **814 millones**, 439 millones menos que en 2010, el año de mayor presupuesto.

“Su postura se resume en una frase: ‘Yo quiero ganar dinero, papá Estado, móntame un negocio’, argumenta Rubén Sánchez. Esta tesis también la sostienen desde el PSOE. “No aceptaremos peajes en la M-50 para financiar el fracaso de las radiales madrileñas planificadas por el PP”, aseguró el portavoz socialista en el Congreso, Rafael Simancas, en Twitter.

La propuesta de ASETA tiene otro agujero señalado por todos los expertos consultados: imponer peajes en todas las autovías trasladará el tráfico a las carreteras convencionales, donde se producen en torno al 70% de los accidentes mortales. El ejemplo portugués confirma este vaticinio. Desde la implantación de los peajes en las autovías portuguesas a finales de 2011, aproximadamente el 30% del tráfico se ha trasladado a las vías secundarias, según los datos de la Asociación Española de la Carretera.

Con el mismo razonamiento, el director general de la [Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de la Carretera \(ACEX\)](#), Pablo Sáez, considera que si se implantase un modelo de pago debería acordarse entre todas las Administraciones, para que no haya trasvases de tráfico en función de que una Administración imponga peaje y otra no.

Más allá de la supervivencia de las empresas concesionarias, la realidad es que la inversión en el mantenimiento de las carreteras no ha hecho más que decrecer. Alcanzó un pico máximo en 2010 con un presupuesto de 1.257 millones de euros y ni siquiera la inversión de aquel año fue suficiente, según los estándares que el Banco Mundial marca para conservar la red viaria: un 2% de su valor patrimonial, que en el caso español, supondría una inversión de unos 1.700 millones de euros anuales solo para las carreteras estatales.

El Banco Mundial calcula que para mantener la red viaria de forma adecuada se debe invertir un **2% de su valor patrimonial**. En el caso español, supondría un gasto de unos **3.500 millones**, de los que unos 1.700 deberían destinarse a carreteras estatales.

“Probablemente no estamos en disposición de pedir que nadie se acerque a esos números, pero al menos se debería llegar a los 1.200 millones de euros”, defiende Jacobo Díaz, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC).

“Las autovías son de todos”, defiende el portavoz de la FACUA

Venga de donde venga la financiación, “no se debe olvidar la importancia de conservar las carreteras”, estima el director general de ACEX, Pablo Sáez, que no cree que necesariamente la búsqueda de más ingresos “tenga que ir por la vía de la concesión”. Según subraya Sáez, las carreteras son “la única infraestructura que no se paga de forma directa”. “Cuando usas el ferrocarril o el avión pagas unas tasas”, a pesar de haber pagado con los impuestos la construcción de aeropuertos o vías del tren, recuerda Sáez.

La AEC cree que la conservación de la red viaria debería estar garantizada por ley. “Es como hacer un hospital y decir luego que no se tiene dinero para dar la luz”, defiende su director general, Jacobo Díaz. Y si la ley no lo garantiza, tal y como sucede, “se debería hacer una valoración de la movilidad del país”, exige.

En España, el 90% de los pasajeros y el 85% de las mercancías se desplazan por carretera, lo que ha llevado a los clubes de automovilistas y camioneros a mostrar su firme oposición al cobro por circular en autovías. La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) criticó la propuesta de implantar peajes por “los efectos perjudiciales inmediatos en la competitividad de la economía española, al encarecer el precio de todos los productos y dificultar las exportaciones”.

Una de las soluciones para evitar los peajes, según Jacobo Díaz, es retrasar la construcción de kilómetros de AVE. “Si la mayor parte de los desplazamientos se producen por carretera, no parece lógico que se dedique la prioridad a otros medios de transporte”, estima Díaz, en alusión a las grandes inversiones de Fomento en el tren de alta velocidad. De acuerdo con los cálculos de la AEC, “retrasar 83 kilómetros de AVE supondría los 1.500 millones de euros que se necesitan para invertir en las carreteras”.

En España, el 90% de los pasajeros y el 85% de la mercancía va por carretera

Y solo si no se da prioridad a las infraestructuras en carretera, la AEC estaría dispuesta a “hablar de peajes”. Su propuesta es un “bono de movilidad”, es decir, una tasa para todos los vehículos, pero siempre que se garantice “la gratuidad para una media”. “Planteamos que los primeros 15.000 kilómetros sean gratuitos para los turismos, que hacen una media de unos 13.000 kilómetros al año”, explica Jacobo Díaz. En el caso de los vehículos pesados, la franja debería ampliarse, “quizá hasta los 75.000, y podría establecerse que si los camiones viajan de noche no paguen nada”, lo que repercutiría, a su vez, en la mejora de la fluidez del tráfico. Según Díaz, “si se hace un sobreuso de las carreteras por encima de la media puede ser justificable que se incorpore un determinado pago”.

Pero el dinero ingresado debe ser, en cualquier caso, “finalista”, es decir, debe revertir en las propias carreteras, sostiene Díaz. También defiende este argumento el presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial ([SIMEPROVI](#)), Juan Manuel Álvarez. Desde la ACEX, Pablo Sáez añade que los recursos también han de destinarse a la renovación de las flotas, “para que los vehículos sean cada vez más seguros y menos contaminantes”.

La AEC propone que los primeros 15.000 kilómetros estén exentos

Sea cual sea la decisión, todos insisten en la necesidad de una actuación urgente. Porque el dinero no llega y las carreteras siguen agrietándose.