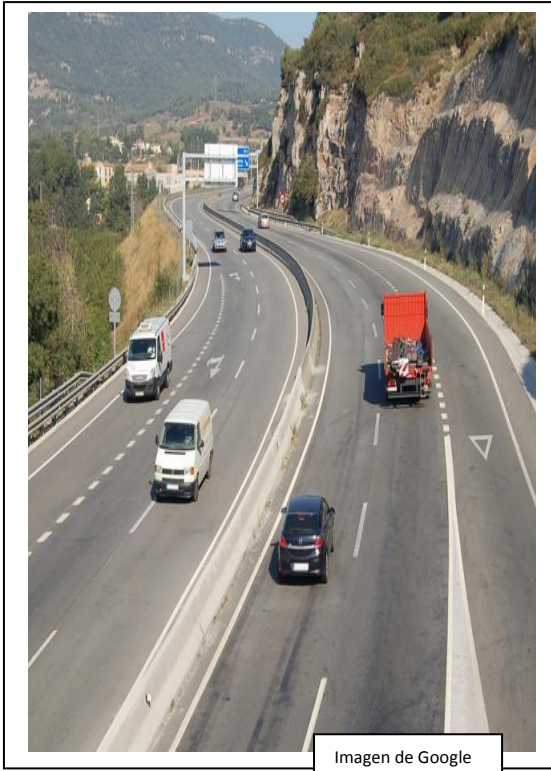


REDES VIALES Y MANTENIMIENTO. ¿SE IMPLANTARÁN LOS PEAJES BLANDOS?.

Madrid, 15 de junio de 2014.



La decisión reciente (5 de junio de 2014) del presidente del Banco Central Europeo, Mario Draghi , de inyectar 400.000 millones de euros a la economía , no puede menos que ser interpretada como una buena noticia para la eurozona.

Actualmente , las dificultades soportadas estos últimos años por los países periféricos empiezan a alcanzar a Francia y Holanda y rozar a Alemania.

La zona euro creció un 0,2% en el primer trimestre de 2014, gracias principalmente a Alemania con un 0,8%, y a España y Bélgica, en ambos casos con un crecimiento de 0,4%. Sin embargo, Francia, Italia y particularmente Holanda, respectivamente segunda, tercera y quinta economía de la zona euro, fueron las grandes sorpresas negativas. (Francia estancada, Italia y Holanda en números rojos).

Si hubiera debido producirse antes este hecho o no, es un tema que pierde importancia ante la llegada de esta lluvia benefactora de millones, después de la sequía de los últimos años.

El optimismo ha calado de tal forma que el Gobierno comenzará ya a devolver unos 1.300 millones de euros del rescate bancario que sufrimos. En efecto, la vicepresidenta Soraya Sáez de Santamaría hizo un anuncio el pasado 5 de junio en el que indicó que se devolverán alrededor de los 1.300 millones de euros de los casi 42.000 millones solicitados, en su día, al fondo de rescate europeo. Pero esta devolución puede ser cuestionada cuando está en el aire una perentoria necesidad financiera para temas claramente urgentes. La elevada tasa de paro hace imprescindible la potenciación de una política económica que la rebaje hasta otra más asumible. Las necesidades sociales, cuya cobertura ha quedado recortada, deberían verse también favorecidas.

Por lo que otros temas que pueden preocuparnos pasan a un segundo plano. En efecto, el futuro de las infraestructuras, que ha sido analizado recientemente en una interesante Jornada celebrada en el Instituto de la Ingeniería de España el pasado 29 de mayo, (ver www.iies.es), preocupa menos a los políticos, al igual que a cualquier otro ciudadano, que la sanidad, la educación, o el paro, de forma que está claro dónde van a estar las prioridades.

Sin embargo, hay ciertos temas que, por su actualidad, no podemos menos que ocuparnos de ellos. Uno es el referente a los **peajes**, ya sean directos, o a la sombra o los que se ha dado en

llamar blandos. Es ahora el tema de los peajes blandos los que nos tiene expectantes, pues los de características directas o a la sombra los tenemos asumidos.

¿Se implantará el peaje blando? . Las dificultades de financiación en el mantenimiento de las autovías libres de pago en España pueden llevar a la implantación en las mismas de peajes de bajo costo llamados peajes blandos, aunque existen temores de que esta acción tenga



consecuencias, como puede ser el éxodo masivo del tráfico a las carreteras convencionales libres de pago , con el consiguiente aumento del número de accidentes, y otras.

Se trata de una medida ya establecida en Portugal que no goza de muchos partidarios en España y sin embargo está siendo solicitada por altas instancias empresariales pero no por las empresas de transporte, que ven como podría disparar los costos hasta límites inasumibles. En efecto en Portugal ya han establecido pagos para paso por autovías que antes eran libres. En el 2010, el Gobierno portugués anunció la instauración del pago de peaje a las principales autopistas gratuitas del país y el ministro responsable, Antonio Mendonça, declaró que la medida aportaría al Estado ingresos de más de 160 millones de euros.

Ante el argumento que las carreteras deben ser pagadas por los usuarios se teme una extrapolación del mismo principio de forma que los hospitales, las universidades y otros servicios públicos sean sujetos a la misma doctrina. Sin embargo, el gobierno actual no es partidario de este hecho, lo que no quiere decir que no cambie de opinión, por lo que se presenta cierta incertidumbre de futuro con dificultades de encontrar una solución acertada.

El pago por uso no es un tema nuevo, en las Directivas 1999/62/CE (relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras), la Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006 y la Directiva 2011/76/UE de 27 de septiembre de 2011, y la transposición al ordenamiento jurídico español según Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, **se marca el camino** para el logro de financiación de determinadas infraestructuras.

Ya han establecido tasa fija para los vehículos pesados. países como Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Dinamarca y Suecia. En Alemania, Holanda y Suiza (no UE), han implantado tasas de pago según tipo de vehículo y distancia recorrida siguiendo las directivas europeas.

Mediante los peajes blandos se puede lograr una financiación del mantenimiento de infraestructuras no prevista en la época en la que se decidieron construir, aunque ya entonces resultase evidente que la construcción de una infraestructura lleva aparejado su continuo deterioro y consiguiente mantenimiento, hechos que aparentemente cayeron en el olvido. Asimismo, con su implantación, el agravio comparativo hecho notar en Cataluña y La Rioja, que poseen un alto porcentaje de vías de pago, podría verse eliminado.

Siguiendo el principio "el que usa , paga" el coste de mantenimiento de las carreteras debería ser pagado por los usuarios. Algunas instituciones , el Banco Mundial por ejemplo,

recomiendan que cada país debería dedicar entre el 2% y el 3 % del valor de las carreteras en su conservación. En una estimación somera , si como hipótesis de trabajo consideramos que cada 1000 km valen unos 2.000 millones de € de media a valor venal, habría que dedicar un mínimo de un 2% a conservación lo que supone una inversión de unos 40 millones de euros por cada mil km, y estimando una red de autovías de unos 15.000 km llegamos a un presupuesto de mantenimiento de 600 millones de € sólo para este grupo. Si hacemos un cálculo similar para toda la red , con más de 150.000 km de longitud, llegamos a una cantidad diez veces superior, o sea, unos 6.000 millones de euros.

El Plan de conservación aprobado por el gobierno el pasado 6 de junio aporta un programa de inversiones para conservación de carreteras de 120 millones de euros en seis provincias, sin embargo organizaciones como la Asociación Española de la Carretera (AEC), que aglutina a todo el sector dedicado a la construcción y conservación de la carreteras, *estima que las carreteras españolas presentan un déficit de inversión en conservación de 6.200 millones de euros, ya que presentan un grado de deterioro «sin precedentes, el peor desde al menos 1985».*

Según los presupuestos de este año, *el Estado dedicará 1.576 millones de euros a la construcción nueva infraestructura de carreteras y 993 millones de euros a su conservación.*

Para el Estado llevar a cabo la generalización de los peajes , según cálculos expuestos por José Luis Feito presidente de ASETA (Asociación de Concesionarias de Autopistas), implicaría que “los ingresos anuales podrían estar entre el 0,3% y el 1% del Producto Interior Bruto español”, lo que supondría entre 3.000 y 10.000 millones de euros cada ejercicio. Otros cálculos rebajan notablemente estas cifras, pues dependen de la red vial a la que se apliquen.

La repercusión de los peajes en la economía resulta evidente en el transporte de mercancías, lo que conduce a un encarecimiento de los productos y por consiguiente una disminución del intercambio con el exterior. Y ya el automovilista paga demasiados impuestos, por lo que hay que ver si debe pagar algo más con tal que los hospitales y la educación y otro capítulos prioritarios sigan subvencionados.

Que la mejora actual de la coyuntura económica nos lleve o no a **soslayar el hecho del pago de peajes blandos**, es un tema que se deberá dilucidar por los responsables del Gobierno con la vista puesta en los recursos disponibles que, evidentemente, deben ser enfocados a los asuntos más prioritarios.

Madrid, 15 de junio de 2014.

Fernando Blasco Revilla.

[De los Comités de Infraestructuras y Transportes del Instituto de la Ingeniería de España].