

Los políticos desoyen las propuestas de los expertos sobre el pago por uso en la red viaria



El debate del pago por uso de las infraestructuras viarias lleva años instalado en el horizonte sin que se resuelva. Ahora, con la finalización de ciertas concesiones de autopistas en España vuelve a la palestra como una opción para afrontar la nueva situación. Durante una jornada organizada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia, los diferentes expertos que han abordado el tema han coincidido en la necesidad de contar con un modelo para el pago por uso de las carreteras, mientras que los representantes de los partidos políticos lo han rechazado. El encuentro ha puesto de relieve la insuficiencia de las actuales inversiones para la conservación y el mantenimiento de las carreteras y de las vías de alta capacidad, centrándose especialmente en la AP-7 cuya concesión finaliza el próximo 31 de diciembre y quedará libre de peajes.

Especialmente significativa ha sido la ausencia de un representante del ministerio de Fomento, que aunque tenía anunciada su presencia, ha declinado la misma. En su lugar, el presidente de la comisión de Transportes y Logística del Colegio, Vicente Cerdá, ha expuesto la situación actual. Cerdá ha explicado que el pago

por uso «es una cuestión que va a suscitar el rechazo de los usuarios, pero es una decisión compleja que debe ser adoptada, con carácter general, para todas las infraestructuras y a largo plazo». Asimismo, ha indicado que la gratuidad de algunas vías «va a tener efectos en la funcionalidad de las mismas y va a propiciar una reorganización de los tráficos muy grande, además de tener efectos en su conservación y en el mercado de transporte». Vicente Cerdá ha señalado que históricamente «los peajes se han situado en la periferia, porque el punto de vista del Estado siempre ha sido llegar desde Madrid gratis a cualquier sitio». En cuanto a la conservación y el mantenimiento, Cerdá ha apuntado que las carreteras «están peor ahora que hace diez años, y las inversiones en las mismas son el 38% de lo que eran hace una década».

Sobre la liberalización de la AP-7, el presidente de la comisión de Transportes y Logística del Colegio ha constatado que la gratuidad de esta vía «nos hará diverger de Europa en el pago de las infraestructuras», además de que esta autopista «será competencia directa del Corredor Mediterráneo ferroviario». Vicente Cerdá ha afirmado que el «Corredor Mediterráneo de verdad es la AP-7, el ferrocarril tiene un porcentaje muy pequeño».

El catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid José Manuel Vassallo ha afirmado que la política «de peajes en España ha sido tremendamente coyuntural, y no estructural, ha sido un modelo completamente aislado». Vassallo ha señalado que el pago por uso «puede garantizar una fuente de recursos estable y orientar las decisiones de los usuarios al bien común». El catedrático ha apuntado que todos «pagamos por el uso de infraestructuras: Renfe le paga un canon a Adif, y pagamos tasas aeroportuarias, sin embargo, en el caso de las carreteras es un problema, porque la mayoría está en contra de pagar». Asimismo, ha explicado que falta «homogeneidad en las regiones y no se entiende como un servicio diferencial». Por ello, Vassallo cree que el futuro «pasa por un operador de movilidad que ofrezca diferentes planes, como los que tenemos en nuestros móviles, y el modelo debe ser una política integrada entre todas las administraciones públicas».

Otro de los modelos alternativos ha sido presentado por el director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC), Jacobo Díaz. El denominado 'Bono de Movilidad', que consiste en que los usuarios empiecen a pagar a partir de un determinado número de kilómetros recorridos que quedan registrados en un terminal que todos deberíamos llevar en los vehículos. Díaz ha señalado que hay

que cambiar el discurso y explicar «a los usuarios que todas las carreteras del país son libres y gratuitas, con un límite: si hace usted un uso por encima de la media porque le interesa o le beneficia, tendrá que pagar por este uso». Habría que establecer un límite «para los vehículos ligeros y uno algo más elevado para los vehículos pesados», ha reconocido. Este bono requeriría, según el director general de la Asociación Española de la Carretera, «de la reversión completa de todas las vías de peaje». En este sentido, ha puesto como ejemplo la posibilidad «de variar las condiciones en las horas valle y pico en ciertas infraestructuras». Finalmente, ha apuntado que este bono «debe ser una tasa finalista gestionada por una agencia pública creada al efecto y se debe obligar al pago también a los vehículos extranjeros».

La jornada también ha abordado el modelo portugués. En este sentido, el diputado del Secretario de Estado de Infraestructuras del país luso, Duarte Nuno Lopes da Silva ha apuntado que España «tiene una oportunidad de oro de pensar en su política de peajes porque están finalizando las concesiones de algunas autopistas, una oportunidad que no tenemos en Portugal porque aún quedan muchos años para que finalicen estas concesiones». Lopes da Silva ha manifestado que la política de peajes de Portugal «está muy condicionada por la primera concesión de una autopista realizada en 1972 a Brisa Concesiones, que gestiona el 50% de los ingresos por peaje de Portugal con 1.124 kilómetros de autopista».

El caso particular de la autopista AP-7 ha sido abordado por la directora general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat Valenciana, Roser Obrer. La directora general ha destacado que la liberalización de la AP-7 «nos permite replantear varios proyectos de circunvalación de localidades que teníamos previstos en las carreteras nacionales que son alternativas a esta vía» y ha apuntado que han trasladado al Gobierno de España «la necesidad de estas variantes al margen de esta liberalización». Es necesario, a juicio de Roser Obrer, «disponer de nuevos enlaces para que la funcionalidad de la AP-7 sea la mejor posible, y también hay que mejorar las conexiones entre las carreteras nacionales y la autopista para lograr este objetivo». En cuanto al pago por uso, es partidaria de implantar «un modelo a escala estatal que nos trate a todos por igual».

LOS PARTIDOS POLÍTICOS, CONTRARIOS AL PAGO POR USO

Finalmente, ha llegado el turno de los representantes de los partidos políticos con representación en las Cortes Valencianas, que han debatido sobre el pago por

uso. Vicent Sarrià (PSOE) ha reconocido que es «una cuestión complicada, porque en la Comunidad Valenciana sabemos lo que ha supuesto el pago del peaje y el agravio comparativo no es baladí». El debate «aún no ha sido formalmente planteado, pero debe tener el mayor consenso posible y ser un sistema común a toda España», según el político socialista. El representante del Partido Popular, Óscar Gamazo, ha manifestado que su formación es contraria al pago por uso, «porque las autovías siempre han sido gratis, incluso en los peores tiempos de la crisis». En su opinión, «tras 40 años sufriendo el peaje, no es justo que pagemos los mismos que siempre hemos pagado». Narciso Estellés (Ciudadanos) ha propuesto en su intervención «un pacto nacional sobre infraestructuras y un modelo no basado en la heterogeneidad como hasta ahora».

Por su parte, Basili Salort (Compromís), ha afirmado que la AP-7 «debe tener gratuidad total y absoluta sin ningún tipo de peaje», mientras que el representante de VOX, Vicente Montáñez, ha rechazado el pago por uso y ha pedido «que las inversiones vayan a donde deben ir». Según el político de VOX, «este debate se suscita porque no hay dinero para nuevas carreteras y tampoco para el mantenimiento de las actuales». La representante de Unidas Podemos, Marisa Saavedra, también se ha pronunciado a favor de la «gratuidad total de la AP-7, ya que está más que amortizada después de 40 años y hay que establecer un sistema público a través de una financiación justa».