



## En el debate preelectoral sobre carreteras organizado por la AEC Los partidos dicen sí a una mayor inversión en conservación y a un Pacto de Estado para la planificación viaria

**E**l pasado 26 de noviembre la Asociación Española de la Carretera (AEC) reunía en una mesa de debate a representantes de las principales formaciones políticas -Partido Popular, PSOE, Ciudadanos y Podemos- con el fin de que cada uno de ellos expusiera sus propuestas en materia de carreteras de cara a las próximas Elecciones Generales del 20 de diciembre.

Andrés J. Ayala, portavoz del Grupo Popular en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados; Juan Luis Gordo, su homólogo del Grupo Socialista; Juan Rubio, Portavoz de Infraestructuras en la Asamblea de Madrid de Ciudadanos, y Laura Díaz, Diputada de Podemos en el Parlamento madrileño y responsable de Infraestructuras y Movilidad, fueron los participantes en el encuentro, en el que actuó como moderador el Presidente de la AEC, Juan Francisco Lazcano.

Las discrepancias surgidas en el curso del debate fueron muchas, aunque también hubo un puñado de ideas básicas que los cuatro políticos compartieron. Entre ellas, que hay que invertir más en conservación, hacer un mayor esfuerzo por introducir el uso de nuevas tecnologías y la necesidad de consenso de todos los partidos a la hora de elaborar e implantar las políticas viarias.

Los asuntos que se abordaron con más profundidad fueron los relacionados con la congestión y el medio ambiente -ambos estrechamente relacionados-, el mantenimiento viario y el pago por el uso de las carreteras.

El medio ambiente y el modelo productivo centraron la primera intervención. Laura Díaz aseguró que el programa de Podemos “parte de la necesidad de este país de iniciar una transición energética que nos permita transformar el modelo productivo inmobiliario y el sistema de

transporte para avanzar hacia una economía baja en carbono y reducir la dependencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero”.

En concreto, Díaz se refirió al compromiso de su partido para impulsar y desarrollar “las infraestructuras verdes”. En España, aseguró, “existe la tecnología adecuada para dimensionar estas redes, pero no se utiliza, y se han llevado a cabo inversiones en infraestructuras de transporte de dudosa rentabilidad social y sin estudios de evaluación económica previos”. Tanto en autopistas de peaje como en ferrocarril de alta velocidad, “con resultados económicos precarios” y muy lejos de ser compensados por los beneficios, según la Diputada de Podemos.

En cuestiones ambientales, el programa electoral socialista contempla, en palabras de Juan Luis Gordo, “la reducción de las emisiones para 2050 hasta 1,7 toneladas de CO<sub>2</sub> por habitante y año, cuando en este momento estamos en siete”.

Para ello propuso la implantación de sistemas de captación de CO<sub>2</sub> como los agentes fotocatalíticos, cada vez más desarrollados, la plantación de especies vegetales que absorban el dióxido de carbono, y una adecuada señalización de control de la velocidad para una menor contaminación por el tráfico rodado.

Extender la red de recarga de vehículos eléctricos como medida de impulso de este sector y modificar los sistemas energéticos de abastecimiento de las carreteras con la ayuda de energías renovables menos contaminantes, fueron otras medidas aportadas por Juan Luis Gordo.

Por su parte, el representante del PP, Andrés J. Ayala, echó mano de lo ya hecho a través del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

(PITVI) de su partido, asegurando que dicho plan “cuenta con un informe de sostenibilidad medioambiental que prima las cuestiones de reducción de emisiones y de seguridad vial”.

Pero Ayala habló sobre todo de cohesión territorial, que sigue siendo una de sus prioridades para alcanzar “el desarrollo equilibrado de todas las comunidades autónomas”.

En este sentido, recordó que durante la legislatura se han construido 900 nuevos kilómetros de carreteras. “Sé que a muchos no les gusta esto”, manifestó, pero “nosotros creemos que hay que seguir haciendo infraestructuras”. Matizó, eso sí, que hay que conseguir un equilibrio. Lo fundamental, mejorar carreteras convencionales, construir carriles adicionales y completar la red de alta velocidad, “porque todos los territorios tienen derecho al mismo grado de conectividad”.

Para Ciudadanos, el problema de la cohesión territorial durante los últimos años ha sido la falta de una visión de conjunto. “Parte del problema del modelo de gestión no ha sido de mala praxis sino de falta de visión global. Y es ahí donde se ha pervertido o desvirtualizado el concepto de intermodalidad”, manifestó Rubio.

El Portavoz de Infraestructuras de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid criticó tanto el impulso exclusivo de la carretera durante los primeros gobiernos socialistas como el auge de los trenes de alta velocidad experimentado con el gobierno del PP, sin considerar estos modos de forma global.

“Los diferentes modos de transporte están para complementarse”, aseguró el representante de la formación naranja, que no entiende por qué se les hace competir entre ellos. Considera razonable, asimismo, “vender aeropuertos que nos sobran, destinar el dinero a los que sean estratégicos y vertebrar el resto a través de líneas de alta velocidad. Llevemos el ferrocarril a los grandes nodos de mercancías desde donde el camión de gran tonelaje pueda cargar y llevar el producto a otros puertos secos de menor entidad, y así hasta el pequeño camión o furgoneta que llega a la ciudad”.

En definitiva, Ciudadanos aboga, según Juan Rubio, por “una visión menos territorial o geográfica y más de sentido común”.

En cuanto a la construcción de nuevas carreteras, Laura Díaz no se mostró radicalmente opuesta, pero manifestó que “debe matizarse y estudiarse porque no parece ser la panacea para aumentar la seguridad”. Según la Diputada autonómica, la reducción de la accidentalidad de los últimos años no se ha debido a la construcción de más vías de alta capacidad sino a la menor tolerancia con los excesos de velocidad y el consumo de alcohol, al carné por puntos o al cambio en el Código Penal”.

Las propuestas del Partido Socialista en este ámbito de la intermodalidad y la cohesión social pasan por la derogación del PITVI y la elaboración de un nuevo plan estratégico. Ésta será una de sus prioridades. Un plan, en palabras de Juan Luis Gordo, para hacer frente “al desequilibrio rural, la falta de intermodalidad y los cuellos de botella”.



**“La conservación viaria ha sido una de las cuestiones más difíciles que se nos han presentado, pero no se ha desatendido”**

**Andrés J. Ayala**



**“La falta de inversión ha generado un déficit importante en seguridad vial (...). Por ello, queremos renovar los firmes, las barreras y la señalización vial”**

**Juan Luis Gordo**



**“España no ha sido nunca un referente en cuanto a inversión en mantenimiento (...)y eso afecta a la seguridad de los usuarios”**

**Juan Rubio**



**“En los últimos 10 años se ha llevado a cabo una política irresponsable en materia de infraestructuras que ha dejado el patrimonio viario en condiciones pésimas”**

**Laura Díaz**

La seguridad vial es otra de sus preocupaciones. “Hay que ensayar, asegura el portavoz del PSOE, algunas soluciones que ya se aplican en otros países, como la asignación dinámica de carriles, es decir, carriles reversibles que, mediante una señalización luminosa y sin necesidad de barreras físicas,” permiten ampliar la capacidad de la vía.

Por su parte, la formación naranja también adopta un enfoque integral a la hora de encarar la seguridad vial. “Partimos, explica Juan Rubio, de la enseñanza en la escuela para, después, potenciar la formación vial a través de cursos de reciclaje”. Cursos que hay que poner en valor para que no sean rechazados o soslayados por los ciudadanos. ¿Cómo? Entre otras fórmulas, llegando a acuerdos con las compañías aseguradoras para que las pólizas incluyan bonificaciones por la asistencia a estos programas formativos. O por el contrario, estableciendo una correlación entre el número de sanciones impuestas a un conductor y el precio de su póliza.

## Conservación viaria

El mantenimiento de las carreteras fue uno de los protagonistas de la jornada, y la necesidad de una mejor conservación de las vías, uno de los puntos de acuerdo. Todos los partidos coincidieron, aunque con matices y propuestas diferentes, en que mantener las carreteras en buen estado es prioritario.

Para el partido en el Gobierno, ésta “ha sido una de las cuestiones más difíciles que se nos han presentado, pero no se ha desatendido”, aseguró Andrés J. Ayala, quien reconoció que la inversión “ha bajado durante unos años”, pero que la situación se está revirtiendo y esta partida crece en el presupuesto de 2016 casi un 14%. “Además, hemos actuado en las autovías de primera generación, que se habían quedado absolutamente desfasadas, hemos vuelto a licitar obras de mejora de firmes, y de mejora de sistemas de contención”, entre otras actuaciones.

Coincide con el resto de grupos en que el esfuerzo inversor ha de ser mayor en los próximos años, pero que hay que hacerlo de forma racional “con planes a medio y largo plazo que hagan más eficaces esas inversiones”. Y puntualizó: “ahora, además, somos capaces de hacer más con menos en conservación”.

Para Laura Díaz, “en los últimos 10 años se ha llevado a cabo una política irresponsable en materia de infraestructuras”, olvidando su conservación y dejando “el patrimonio viario en condiciones pésimas”. Para paliar esta situación, propone una inversión en mantenimiento para 2016 de 2.000 millones de euros, justo el doble de lo que fija el presupuesto del Gobierno.

Ciudadanos establece una correlación entre conservación y seguridad vial. “España no ha sido nunca un referente en cuanto a inversión en mantenimiento, pero con el ritmo actual va a ser difícil conservar como corresponde y eso afecta a la seguridad de los usuarios”, según Juan Rubio.

También para Juan Luis Gordo, conservación y accidentalidad van unidas, y apuesta por incrementar los recursos en esta materia. “En estos años, la falta de inversión en mantenimiento ha generado un déficit importante en seguridad vial que se traduce en cifras concretas de siniestralidad. Por ello, queremos renovar los firmes, las barreras y la señalización vial”.

La réplica del representante del PP ante estas afirmaciones no se dejó esperar. “La seguridad vial es básica, pero no hay que mezclar deficiencia de las vías con número de fallecimientos. Son muy pocas las muertes relacionadas directamente con el estado de las carreteras”, contestó tajante Andrés J. Ayala.

## Pago por uso

Opiniones divergentes se escucharon durante la Jornada en relación al establecimiento de tasas por el uso de la infraestructura.

Así, Podemos acepta el pago por uso siempre que previamente se haya elaborado una auditoría para “saber si es necesario o no, y siempre que se nos garantice que se atiende a intereses generales y no particulares”. El pago por la utilización de las infraestructuras, admite Laura Díaz, puede tener aceptación si con ello se consigue la rehabilitación y reorientación de uso de los viarios.

En este contexto, Podemos podría estudiar, “puesto que las tecnologías existentes nos lo permiten, el establecimiento de tasas e impuestos en ciertas ciudades para favorecer el uso del transporte público y disminuir la congestión”.

Categorico en su respuesta fue el portavoz de Ciudadanos. “No somos partidarios del pago por uso”, afirmó, “porque las infraestructuras ya las pagamos todos con los impuestos”. Juan Rubio hizo prevalecer la libertad del usuario para elegir qué modo de transporte utilizar. “Somos partidarios de fomentar el transporte público, pero no a fuerza de penalizar unas infraestructuras que ya hemos pagado. Lo que proponemos es que el transporte público tenga la calidad suficiente como para disuadir al usuario privado de elegirlo libremente en función de sus necesidades. Al usuario hay que convencerle con un sistema rápido, seguro y sobre todo fiable”.

PP y PSOE, sin embargo, matizaron sus posiciones. Ambos ven claras ventajas en esta fórmula, pero no abogan por su implantación inmediata. Para Ayala, una decisión de este tipo “tiene justificación a nivel teórico”, aunque “no puede adoptarse de forma superficial” y sin llevar a cabo previamente “una reconversión del sector del transporte en España”.

El consenso político e institucional sería necesario, según Juan Luis Gordo, para adoptar este tipo de medidas y evitar que se utilicen de manera oportunista.

Otras propuestas presentadas tienen parada en una estación de tren. Para Andrés J. Ayala, “los problemas graves de tráfico y congestión en grandes ciudades no pueden resolverse sólo con la carretera sino con mejoras en los servicios de cercanías. Las inversiones en esta red tienen que permitir mejorar la capacidad y la disminución de tiempos, y el aumento de la conectividad con otras redes de transporte público”.

O pasan por la aplicación de políticas disuasorias del uso del coche privado, como las apuntadas por el portavoz del Partido Socialista: construcción de aparcamientos a la entrada de las grandes ciudades, construcción de carriles Bus-VAO, políticas de coche compartido o ampliación de carriles.

Todos coincidieron en la importancia de impulsar las nuevas tecnologías en materia de infraestructuras. Ello incluye fomentar el vehículo eléctrico, el uso de drones para una monitorización continua de la red que permita dar respuestas rápidas y eficientes y reducir costes, incrementar los sistemas de alerta meteorológica, avanzar en el desarrollo del coche autónomo, mejorar la gestión de aparcamientos y la gestión de incidencias, y generalizar la información en tiempo real en los transportes públicos.

## Plan de desvío voluntario de camiones hacia las autopistas

Para Juan Rubio, obligar a los camiones a circular por los peajes “resta competitividad a las empresas de transporte y las penaliza de cara a poder competir en el exterior”.

Por su parte, el portavoz socialista en la Comisión de Fomento defendió que “el tráfico pesado debería moverse por autopistas de peaje” y puntualizó que “en algún caso los camiones tendrían que circular obligatoriamente” por estas vías por cuestiones de seguridad. No obstante, Juan Luis Gordo puntualizó que “es el Estado quien ha de asumir ese gasto, porque la alternativa es mucho peor y mucho más cara” refiriéndose a los accidentes.

También el PP se mostró proclive a liberar de tráfico pesado las carreteras convencionales. Según Ayala, la rebaja en los peajes para los camiones no ha significado una pérdida de ingresos para las concesionarias de las autopistas, “porque la mayor afluencia de vehículos a estas vías ha equilibrado sus cuentas de explotación”.

Cabe recordar que el plan de descuentos a los transportistas por utilizar los peajes en determinados tramos de carreteras finalizó pocos días después del debate y que, de momento, no hay otro en marcha para sustituirlo. En este punto, Andrés J. Ayala aseguró que el Ministerio de Fomento “ya está trabajando en un informe” al respecto.

## Otras propuestas

En materia de adjudicaciones, los políticos proponen...

- Establecer mecanismos de transparencia y participación ciudadana para la adjudicación de aquellas infraestructuras que se consideren necesarias y para los siempre imprescindibles trabajos de conservación. **Laura Díaz, Podemos.**
- No tener en cuenta solo el criterio “precio”, sino otros como la capacitación de la empresa adjudicataria y el número de subcontrataciones que se hagan. Cuando se llega a un cuarto nivel de subcontratación, el dinero que queda para esa empresa es poco y eso repercute en la calidad del trabajo. **Juan Rubio, Ciudadanos.**
- Modificar los pliegos de las cláusulas de contratación para garantizar la transparencia y establecer criterios objetivos de selección. Implantar cánones por uso de determinadas áreas de servicio o infraestructuras de carretera a las empresas que tengan un “beneficio lucrativo” derivado de su utilización: torretas de comunicación de compañías telefónicas, etc. **Juan Luis Gordo, PSOE.**

- En las fórmulas de colaboración público-privadas, evitar los errores del pasado intensificando las auditorías en todas las fases que atraviesa la carretera hasta que se pone en servicio. Desde la concepción hasta la explotación. “Situaciones como las de las radiales no se deben volver a producir”. **Andrés J. Ayala, PP.**

## Peticiones desde la AEC para el futuro Gobierno

En este contexto preelectoral, la Asociación Española de la Carretera también quiere hacer llegar a los representantes políticos y a toda la sociedad sus propuestas para conseguir devolver a la carretera el papel protagonista que le corresponde en consonancia con su peso en el transporte de mercancías y personas.

La AEC considera que, hoy por hoy, el sector viario se enfrenta a ciertas amenazas que ponen en jaque, no solo a las empresas vinculadas al mismo, sino, sobre todo, la seguridad y eficiencia del sistema vial. En primer lugar, y en aras de la redistribución modal, se viene penalizando reiteradamente a la carretera sin considerar su liderazgo social.

Juan Francisco Lazcano: “Hay que superar la idea de planificar infraestructuras para los territorios y sustituirla por planificar infraestructuras para las personas”

Se la penaliza con un descenso más que acusado de las inversiones en conservación, perjudicando el patrimonio viario construido las pasadas décadas. Se la penaliza al no adoptar medidas en aquellos itinerarios que presentan problemas sistemáticos de congestión, poniendo en peligro la competitividad del transporte de mercancías. Y se la penaliza desde el punto de vista de la tarificación, que sigue criterios en los que se consideran sus costes externos pero no los ingresos que genera.

Frente a ello, la Asociación Española de la Carretera propone abordar la conservación de las carreteras en base a criterios de gestión, maximizando la utilización de los recursos con procedimientos de gestión a medida (atendiendo a las funciones principales de la vía y sus usuarios) y reordenación de la demanda.

Y todo con la finalidad de optimizar la calidad del servicio prestado a los usuarios, facilitando información en tiempo real, adecuando los servicios anexas a la carretera y, sobre todo, mejorando las condiciones de seguridad del conjunto de la red.

Desde la AEC se considera imprescindible un plan específico de Seguridad Vial en carreteras convencionales, donde en 2014 se registraron el 76% del total de fallecidos por accidentes de tráfico en zonas interurbanas, y el 79% de los heridos hospitalizados.

Porque un buen estado de conservación redundará en menos emisiones de los vehículos, mayores niveles de seguridad de la circulación, menos congestión, menor tiempo de transporte y menor consumo de combustible. ■