

Fomento plantea cobrar por circular en carreteras como A-3, V-30 o by-pass



ISABEL DOMINGO

✉ idomingo@lasprovincias.es

El ministerio estudia el pago por uso en las vías de alta capacidad para garantizar el mantenimiento de la red española

VALENCIA. Aeropuertos, puertos, ferrocarril, metro... Son algunas de las infraestructuras de transporte en las que el usuario tiene asimilado pagar por su uso. Un listado al que el Ministerio de Fomento pretende que se sumen, por lo menos a medio plazo, las vías de alta capacidad de la red estatal, es decir, que los conductores abonen una tasa por utilizar las autopistas y autovías que actualmente son gratuitas.

En el caso de la Comunitat, tomando como guía el catálogo de la Red de Carreteras del Estado (RCE) elaborado por el propio ministerio, la medida afectaría a infraestructu-

ras como la V-30, V-31, V-21, V-23, V-11, A-7 (conocido como el by-pass), A-3 o A-38. En total, 368 kilómetros de autovías que ahora son gratuitas. En el caso de Alicante, la A-31 o la A-70 y, en Castellón, la CS-22.

El debate no es nuevo, pues se arrastra desde la pasada legislatura, cuando se puso sobre la mesa el déficit de conservación que acumulan las carreteras españolas (7.000 millones a nivel nacional y 625 en la Comunitat) y la necesidad de aportar 1.100 millones anuales para este concepto en los Presupuestos Generales del Estado frente a los 600 millones actuales.

Pero es ahora cuando vuelve a situarse en el primer plano de la actualidad a raíz del enésimo anuncio del fin de los peajes en la AP-7 y la AP-4 a partir del 1 de enero de 2020, ya que el Gobierno asumirá el coste de la conservación. En el caso de la autopista que discurre desde Tarragona hasta Alicante, los contratos para esas actuaciones se han licitado por valor de 129 millones.

¿Es sostenible el actual modelo de la red de carreteras? Es la pregunta que llevan tiempo lanzando a la opinión pública entidades como la Cámara de Contratistas o la Asociación Española de la Carretera. Todas ellas, partidarias de establecer el pago por uso en las carreteras de alta capacidad con un carácter finalista, es decir, inversiones en conservación ya que se recaudarían unos 4.000 millones anuales, según un estudio de Seopan.

Es la tesis que parece asumir también el departamento que dirige en

funciones José Luis Ábalos, que en más de una ocasión ha asegurado que «nada es gratis» o que hay que buscar una fórmula, «sea la que sea», para asegurar el mantenimiento de las autovías. Ayer mismo, en unas declaraciones a El País recogidas por Europa Press, el ministro aseguraba que hay que abordar de manera urgente este debate teniendo en cuenta dos principios: el que contamina paga y el pago por uso.

«Es una cuestión recurrente», añadía Ábalos, que recordaba que en la anterior legislatura el PSOE planteó la creación de una subcomisión de estudio de la financiación de la red de carreteras de alta capacidad en la comisión de Fomento del Congreso. El objetivo era abordar «desde un punto de vista serio y riguroso» cómo financia España esta red.

Único transporte sin pago

«Es la única infraestructura en materia de transportes en la que el usuario no abona nada, salvo las concesionadas. En el resto todas están sometidas a un pago por uso. Es una reflexión y también cómo se puede derivar a la política social el uso de estos instrumentos», apuntó el titular de Fomento en declaraciones a Telecinco. También se pronunciaba la ministra de Hacienda en funciones, María Jesús Montero, quien durante una visita a Sevilla confirmaba que se trabaja en «distintas fórmulas». «Se están haciendo estudios con cuestiones que se llevan a cabo en otros países como Portugal, Francia o Italia», dijo.

«Es un debate que ni siquiera se ha iniciado», insistía Ábalos. De hecho, fuentes de su departamento confirmaban el interés en retomar el tema esta legislatura y aseguraban que no hay nada definido sobre cómo hacerlo (peaje blando –asociado a un coste mínimo por kilómetro– o en sombra –una concesión a una empresa que paga un canon al Estado–) aunque sería algo «simbólico». «Será un modelo consensuado con todos», indicaron.

E insistieron en desvincular el debate sobre cobrar por circular en las autovías del fin del peaje en la AP-7. «Son dos temas distintos», apuntaron fuentes ministeriales y remarcaron que la decisión sobre la gratuidad está tomada y que el pago por uso «es una reflexión a futuro». Aspecto en el que también coincidió el conseller de Obras Públicas, Arcadi España, quien consideró que el debate abierto sobre el pago simbólico «es un tema independiente al de la liberalización de la AP-7».

«De hecho hoy mismo [ayer] nos hemos puesto en contacto con el Ministerio de Fomento y nos han confirmado que, tal y como estaba previsto, el próximo 1 de enero de



Un tramo del by-pass. :: DAMIÁN TORRES

Los transportistas recuerdan que ya abonan 21.000 millones

REDACCIÓN

VALENCIA. La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer) manifestó ayer su rechazo a la propuesta de implantar un pago por uso de las autovías actualmente gratuitas y advirtió de las consecuencias que tendría para el crecimiento de la

economía española y, particularmente, de las exportaciones.

Esta organización, que agrupa a 32.000 pequeñas y medianas empresas de transporte por carretera, aseguró que su sector «con la actual fiscalidad que soporta, más de 21.000 millones de euros anuales, ya contribuye suficientemente al

mantenimiento de las infraestructuras españolas». En todo caso, recordó que dos terceras partes de las mercancías españolas vendidas en el extranjero tienen como destino países de la Unión Europea y que principalmente son transportadas por carretera, por lo que un aumento de los costes afectaría a su valor final y provocaría una pérdida de competitividad.

Fenadismer señaló que esta medida tendría «como consecuencia inmediata romper con la tendencia de crecimiento positivo continuado de las exportaciones espa-

ñolas», algo que, a su juicio, resulta «especialmente preocupante en la actual situación de inestabilidad económica que atraviesan los mercados internacionales».

Por otro lado, la organización apuntó que países del entorno, como Francia o Italia, no exigen pago por la utilización de sus carreteras de forma generalizada, a excepción de las autopistas privadas –como ocurre en España–, y que tampoco la Unión Europea obliga a sus Estados miembro a establecer un peaje o tasa por el uso de las carreteras.

Fomento y Consell insisten en desvincular la medida de la liberalización de la AP-7