

MODELO DE GESTIÓN DE LAS CARRETERAS

Voy a tratar de resumir para que sirva de guión para la reunión del 14-04-20.

Ver el Documento nº 1 del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya. (Podéis ver todos los documentos en la web consellinfraestructures.cat)

En estos momentos:

- No hay modelo unificado.
- Agravios comparativos entre territorios por los peajes.
- Percepción por la ciudadanía de que el uso de la carretera debe ser gratuito.
- Poca o nula capacidad de los gobiernos para invertir en la red viaria e incluso en la conservación. Se agrava mucho más con la crisis provocada por el COVID-19.

Ante esto:

- Pedagogía de que, como en todas las infraestructuras, hay que pagar por usar. (Si no paga el que usa lo pagamos entre todos)
- Aplicación de las Directivas europeas.
- Definir un modelo de gestión uniforme en todo el territorio.

PROPUESTA

- Pago por Km recorrido en toda la red de alta capacidad y vías alternativas. Aplicable a todo el territorio español aunque puede implementarse por autonomías.
- **Toda la recaudación es finalista.**
- Creación de un Órgano Gestor por autonomía integrado por profesionales, que deberá:
 - o Amplia campaña de explicación del modelo.
 - o Definición de la red a la que se aplica la tarificación. Se deberá ir adecuando de acuerdo con los resultados reales.
 - o Definir y fijar las tarifas que deben internalizar **todos** los costes asociados y serán variables en función
 - Tipo de vehículo.
 - Tipo de carretera.
 - Congestión y/o contaminación (variable en el tiempo)
 - o Distribución de la recaudación
 - Atender a las obligaciones con las concesiones vigentes.
 - Conservación del resto de la red. Modelos CPP.
 - Ayudas al transporte de mercancías y de viajeros.
 - Ayudas para la mejora medioambiental.
 - Inversión en infraestructuras.
 - Adecuación de la carretera a los cambios tecnológicos.
 - Adecuación a los nuevos usos.
 - Mejora de las infraestructuras existentes.
 - Nuevas infraestructuras.

OBJETIVOS

- Asegurar la conservación y mejora de la red viaria al tener recursos propios que, además, provienen de los usuarios de la infraestructura y proporcionalmente al uso.
- Optimiza la red viaria al poder distribuir el tráfico por las distintas vías existentes. Se evitan inversiones en duplicidades innecesarias.
- El modelo se puede implementar ya, independientemente de que hayan vías concesionadas. Estas continuarán igual y cobrarán del Órgano gestor la cantidad que tenían prevista en su PEF.
- Posibilidad de incrementar las tarifas a medida que se aproxime a las áreas de máxima concentración para disuadir del uso del vehículo privado.
- Conocimiento de todas las nuevas tecnologías. Posibilidad de liderazgo a nivel internacional.
- **PUNTO DÉBIL. EL ÓRGANO GESTOR DEBE SER PROFESIONAL. NO POLITIZADO.**

Tomad esta nota como un breve esquema. El desarrollo del sistema es, evidentemente, complejo y pendiente de decisiones previas, como por ejemplo si se quiere aprovechar para fomentar el comercio de proximidad (Km 0) penalizando las distancias largas. Pero podría empezarse ya e ir añadiendo las medidas que se crean oportunas.

El primer documento del Consell (Enero-18) fue precisamente sobre este tema y no por casualidad. El tercero se refiere a la colaboración público privada.

Juan Manuel Manrique
Barcelona, 14 de abril de 2020