CINCO DIAS
MADRID

24/09/12

Prensa: Diaria
Tirada: 47.519 Ejemplares
Difusión: 31.337 Ejemplares

Cód: 61866722

Página: 26

Sección: POLÍTICA - ECO Valor: 5.364,00 € Área (cm2): 572,1 Ocupación: 63,7 % Documento: 1/1 Autor: Cinco Días Madrid Núm. Lectores: 85000

El retraso ¿inexplicable? del peaje en las autovías

Montoro y Pastor se resisten por motivos diferentes

CINCO DÍAS *Madrid*

Justo cuando arrecian los tambores sobre si habrá o no rescate total para España, aunque sea light, fuentes de todos los sectores vinculados a la carretera se preguntan cuándo anunciará el Gobierno la implantación de peajes en las autovías libres de pago. Porque lo que parece seguro es que se hará, lo que se desconoce es a partir de cuándo, el precio de esos peajes y en qué vías se cobrarán y en cuáles no.

Fuentes cercanas al proyecto confirman que los técnicos han hecho su trabajo. Es decir, que tanto el presidente Mariano Rajoy, como los titulares de los dos ministerios más involucrados: Hacienda y Fomento, lo tienen ya sobre sus respectivas mesas. Por tanto, ¿qué resta para que vea la luz? La respuesta es clara: "solo voluntad política para desarrollarlo".

Inversión bajo mínimos

Las mismas fuentes explican que el proyecto incluye varios escenarios con distintos niveles de ingresos para las arcas públicas. Así, y coincidiendo con los estudios efectuados por la patronal de las concesionarias de autopistas Aseta, dependiendo de qué tarifa se decida cobrar, en qué vías de alta capacidad y a qué clase de vehículos, el borrador elaborado por Fomento contempla que el Estado podría recaudar entre unos 1.500 y 3.500 millones de euros anuales.

"Y no solo eso, aplicando unos precios más baratos en unas determinadas franjas horarias o estableciendo abonos y bonificaciones para algunos usuarios el sistema tiene capacidad hasta para regular el tráfico", señalan dichas fuentes. Conclusión: en un entorno en el que parece perentorio conseguir nuevos ingresos porque comienzan a agotarse las partidas a las que meter la tijera, ¿Qué impide, por tanto, ponerlo en marcha?

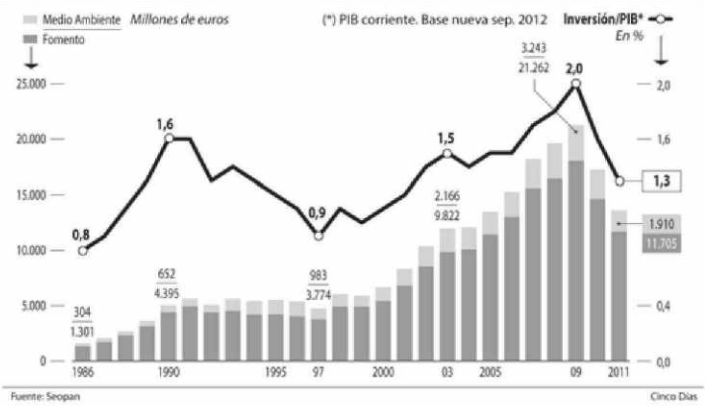
Todos los expertos consultados por **CincoDías** llegan a la misma respuesta: "Falta decisión política". La ministra de Fomento ha defendido en las últimas reuniones en las que se ha abordado el asunto que dada la situación de recesión, "no podemos seguir metiendo la mano en el bolsillo de los ciudadanos". Se trata de una postura comprensible, sobre todo teniendo en cuenta que los ministros de Fomento suelen ser recordados, sobre todo, por las obras que inauguran (aunque las iniciara otro ministro distinto). Ana Pastor no quiere pasar a la historia como la ministra que implantó el peaje en las autovías libres de pago, pero lo cierto, admiten algunos de sus colaboradores, es que no le va a quedar otra y el tiempo juega en su contra.

"Teniendo en cuenta la paralización de obras que se está decretando y la reprogramación para retrasar otros tantos proyectos, es muy probable que asista a contadas inauguraciones y, sin embargo, las infraestructuras en funcionamiento siguen necesitando dinero para su conservación, fondos que habrá que lograr de alguna manera", explican desde una de las principales patronales del sector.

La resistencia de Hacienda también es de origen político y no meramente fiscal. "Cristóbal Montoro no quiere seguir subiendo impuestos", admiten desde su entorno. Los presupuestos para el próximo año ultiman otro drástico ajuste que solo en departamentos como las Direcciones Generales de Carreteras y Ferrocarriles será de hasta un 17%. De hecho, esta partida, considerada el paradigma del gasto productivo, cerró el año pasado en niveles históricamente bajos. Según la serie elaborada por Seopan, que se remonta a 1986 y suma la inversión de Fomento y Medio Ambiente, 2011 cerró con un gasto de 13.615 millones, el más bajo desde 2005 en términos absolutos y desde 2001 en relación al PIB.

Con este trasfondo, el sistema de nuevos peajes en las autovías, tal y como está diseñado por el Ejecutivo, prevé precios blandos y bonificaciones fiscales a sectores como los transportistas para compensarles por el aumento de sus costes, recuerdan desde otra de las organizaciones empresariales que ha tenido acceso al proyecto. "Si se espera mucho más y España solicita el rescate, la troika será quien nos imponga qué peajes cobrar, a quién y dónde", admiten.

Inversiones de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente



Fuente: Seopan — Cinco Días

LAS CLAVES

LOS RETOS A CORTO PLAZO DE FOMENTO

- **Autopistas en quiebra:** una decena de concesionarias acumula un pasivo de más de 2.000 millones que sigue sin resolver.
- **Presupuestos:** el día 27 los aprobará el Consejo de Ministros con un ajuste de al menos un 17%.
- **Plan de inversiones:** el conocido Pitvi se presentará en sociedad el 26.
- **Nuevos peajes:** su implantación necesitará un plazo de unos dos años.

Cómo lidiar con los argumentos a favor y en contra

El solo anuncio de que el Gobierno estaba barajando cobrar peaje en las autovías hasta ahora gratuitas suscitó elogios y rechazos. Las alabanzas llegaron del lado de las concesionarias, constructoras y empresas dedicadas a la conservación de estas vías. Veían en el proyecto una alternativa de negocio ante el parón del mercado inmobiliario y la reducción de la inversión en obra civil. Incluso la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha elaborado una propuesta que consiste en el llamado *bono de movilidad*.

Con este documento, todos los vehículos privados tendrían derecho a circular por la red viaria de manera gratuita los primeros 15.000 kilómetros que recorrieran al año. Por el resto pagarían una cuota que oscilaría entre los 5 y 12 céntimos por kilómetro en el caso de los vehículos ligeros, y de entre 10 y 20 céntimos para los pesados. Los profesionales del transporte tendrían gratis los primeros 100.000 kilómetros. Con este mecanismo, la AEC calcula que se podrían recaudar entre 15.000 y 35.000 millones. Si estos recursos se destinaran a la mejora de la red de carreteras, el Gobierno dispondría de más dinero para servicios esenciales como la educación y la sanidad.

Entre los detractores de estos peajes, los transportistas, que tachan el proyecto de discriminatorio, inflacionista, injusto y perjudicial para la competitividad de las empresas.

Así, el Gobierno tendrá que recurrir a la pedagogía para convencer a la opinión pública de por qué esta es otra de las reformas estructurales que debe poner en marcha. "Es la hora de concienciar que es mejor que las infraestructuras las paguen quienes las utilizan y no todos con los impuestos", aseguran los técnicos de Fomento.