

Economía

Infraestructuras

El deterioro de las autopistas reabre el debate sobre recuperar el pago por uso

Un estudio plantea que Europa es incapaz de asumir la inversión para modernizar la red

PAULA SOLANAS ALFARO
Barcelona

Gran parte de la red viaria europea se diseñó entre las décadas de los años sesenta y ochenta para responder a una realidad muy distinta a la actual. Desde entonces, el transporte por carretera se ha multiplicado, tanto por el aumento del tráfico de mercancías como de los desplazamientos de particulares; el impacto de fenómenos meteorológicos cada vez más extremos ha acelerado el deterioro de las infraestructuras; y el giro hacia una movilidad más limpia y conectada ha generado nuevas necesidades de inversión. Este es el escenario que plantea el informe *Building tomorrow's roads. Public-private partnerships and Europe's infrastructure challenges*, elaborado por el Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid y la consultora GAMES Economics, y ante el que sus autores se hacen una pregunta: ¿cómo podrá Europa financiar estas mejoras sin recurrir a nuevos impuestos ni incrementar la deuda pública?

El documento defiende que la respuesta está en el modelo concesional, en el que una empresa privada se encarga de construir o mantener la infraestructura a cambio de una contraprestación —ya sea abonada por los usuarios mediante peajes o por la misma administración pública—. En España, esta fórmula se ha asociado tradicionalmente con el pago por uso de las carreteras. “La falta de recursos públicos y la política de eliminar concesiones nos han llevado a una tormenta perfecta. Empieza a ser visible para el usuario que las carreteras españolas están en un estado bastante pobre”, indica el profesor de la UPM y director del estudio, José



El peaje de pago de Vallcarca en la C-32, a la altura del Garraf

LLIBERT TEIXIDÓ

Manuel Vassallo.

El presidente de la Generalitat, Salvador Illa, reabrió en Catalunya la semana pasada el debate acalorado sobre recuperar algún tipo de sistema de pago en la AP-7 a raíz de los colapsos y el aumento de la siniestralidad en esta autopista. “Tal vez nos equivocamos, no? Cuando alegremente pedíamos ‘fuera peajes’”, planteó el líder socialista catalán. El secretario de Movilidad, Manel

Nadal, fue un paso más allá y confirmó la voluntad de la Generalitat de volver a los peajes “en dos o tres años”. Aun así, cabe recordar que en el caso de la AP-7 y otras vías de titularidad estatal sería necesario el visto bueno del Ministerio de Transportes, que por ahora no prevé implantar el pago generalizado en las autovías gratuitas.

Vassallo lamenta que el Gobierno descarte el modelo de

concesión: “Contrasta con lo que pasa en el resto del mundo”. Según el experto, la colaboración público-privada tiene ventajas claras, como que las autopistas gestionadas en este régimen tienen mejores estándares de mantenimiento. El informe asegura que la siniestralidad se ha incrementado en las vías que han revertido en el Estado. Vassallo también defiende que esta fórmula impulsa la innovación tec-

nológica, ya que el sector privado es más ágil en incorporar nuevas soluciones al no depender de la aprobación de nuevos presupuestos. Para los autores del informe, la situación actual de las carreteras no puede desligarse de los avisos de los informes Letta y Draghi, según los cuales Europa necesita movilizar 800.000 millones de euros adicionales al año, el 5% del PIB europeo, para recuperar su competitividad y

El valor de las carreteras cae respecto a los máximos de años anteriores

P. SOLANAS ALFARO Barcelona

Cuando hablamos de la economía de un país, los expertos usan el concepto del *stock de capital* para referirse al conjunto de activos productivos que acumula este. Por ejemplo, infraestructuras como las carreteras, los hospitales o las redes de dis-

tribución eléctrica. Sin embargo, con el paso del tiempo, estos elementos también envejecen y se deprecian cuando la inversión para mantenerlos no es suficiente. En el caso del transporte, tanto por carretera como el ferroviario, los datos evidencian que este deterioro no se está compensando como tocaba.

Según cálculos del Instituto

Valenciano de Investigaciones Económicas (Ivie) y la Fundación BBVA, con cifras del 2024, el valor de las infraestructuras viarias y ferroviarias españolas era entonces inferior a los máximos del 2015 y 2016 en un 2% y un 0,4%, respectivamente. Los expertos responsables de la investigación coinciden en que recortar estos gastos para con-

servar las infraestructuras tiene un menor coste político que hacerlo en otras medidas públicas como la sanidad o la educación, un efecto que venimos arrastrando tras la crisis del 2007. No obstante, aunque España hubiera sido capaz de sostener la inversión en transporte durante estos años, el incremento de la población provoca que este deterioro sea más rápido. Mientras que antes del estallido de la recesión España tenía cerca de 44,7 millones de habitantes, ahora el país ya se acerca a los 50 millones. Son cerca de 5 mi-

llones más de personas utilizando estas infraestructuras. Si nos fijamos en el número de vehículos, en los últimos 19 años, el parque español también ha crecido de 30 millones a más de 37. En este sentido, los expertos defienden que deberían ampliarse las infraestructuras existentes para adaptarse a esta nueva realidad.

En mayo, la patronal Foment del Treball alertó nuevamente del déficit de inversión en Catalunya en materia de infraestructuras. La organización empresarial cifró en 60.000 millo-

renovar sus infraestructuras.

Un informe de Deloitte para la patronal europea de las concesionarias Asecap calculaba que mejorar las autopistas del continente requiere una inversión de 71.861 millones de euros hasta el 2035, además de las obligaciones actuales en las vías. Por su parte, la Asociación Española de la Carretera estima que se necesitan 13.491 millones de euros para reparar los deterioros graves en las carreteras españolas.

“El problema no es solo el mantenimiento, sino la falta de inversión continua”, apunta Francesc Sibina, presidente de la Cámara de Concesionarios de Infraestructuras, Equipamientos y Servicios Públicos (CCIES). Calcula que solo para el tramo ibérico de la AP-7 hacen falta 7.000 millones de inversión. Sibina cree que el modelo de viñe-

La patronal europea de concesionarias estima que el continente requiere 71.861 millones en mejoras

ta, con el que los conductores pagan una tarifa fija que les da derecho a usar la red de carreteras por un periodo temporal concreto, ha quedado obsoleto por las exigencias europeas, que obligan a evolucionar hacia el peaje explícito (bajo el principio “quien usa paga” y “quien contamina paga”). Este sistema puede incorporar la lectura de matrícula mientras se circula y, en su opinión, es más equitativo.

El presidente de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan), Julián Núñez, afirma que los contribuyentes destinamos anualmente 2.800 millones de euros de nuestros impuestos a la conservación de nuestro “ingente patrimonio viario”. Según la patronal, esta cifra debería ser aún más alta, de 4.370 millones. “Necesitamos un modelo sostenible de financiación de carreteras que, además de sufragar la conservación de las redes viarias, permita realizar inversiones de mejora y modernización”, dice Núñez.●

nes de euros los recursos necesarios para alcanzar la media europea y cubrir la depreciación que sufren las carreteras o la red de trenes catalana. Según sus estimaciones, en Europa se destina de media el equivalente al 2,2% de PIB cada año a renovar o construir nuevas infraestructuras. En cambio, en Catalunya, excepto en el 2009, nunca se ha alcanzado este porcentaje. Esto significa que en los últimos 15 años se han dejado de invertir 49.543 millones de euros que habrían mejorado estos servicios públicos.●

Casi 1.300 kilómetros de vías de alta capacidad volverán al Estado en el 2027

El Ministerio de Transportes recupera tramos que operaban con peaje en sombra



El ministro de Transportes, Oscar Puente, en la inauguración de una infraestructura viaria

PAULA SOLANAS ALFARO
Barcelona

Este 2026 es el último año de concesión para casi 1.300 kilómetros de autopistas españolas y será el Estado quien pase a mantenerlas de forma directa. En diciembre terminarán diez contratos para 993 kilómetros que se adjudicaron en el 2006 y que representan el 9,5% de la red de alta capacidad. Se trata de autopistas de primera generación que se construyeron a principios de los años ochenta aprovechando carreteras nacionales ya existentes. Más tarde, el ejecutivo español licitó su rehabilitación, y las empresas concesionarias asumieron las obras de modernización y su conservación. Es el llamado modelo de *peaje en sombra*, un sistema por el cual el usuario no paga ningún peaje por circular por la carretera, pero la administración sí que remunera a la concesionaria en función del tráfico que recibe.

Según cálculos de la patronal de las concesionarias españolas Seopan, volver a la gestión pública de estos 993 kilómetros de autopistas representará un gasto cercano a los 79,4 millones de euros anuales a cargo de los presupuestos generales del Estado, ya que cada kilómetro tendría un coste medio de unos 80.000 euros. Sin embargo, fuentes del Gobierno español, citadas por

Europa Press, aseguran que esta reversión permitirá ahorrar más de 200 millones de euros al año. Esto se explica porque el Ejecutivo se inclinara por agrupar el mantenimiento de estos tramos de autopistas dentro de contratos de mayor tamaño. Aún así, el Ministerio de Transportes no ha facilitado ninguna respuesta oficial acerca de sus planes para la red via-

ria española.

Por su parte, Seopan asegura que estos corredores de casi 1.000 kilómetros han permitido movilizar 2.504 millones de euros en inversiones durante los 19 años de vigencia de los contratos, entre reformas integrales y el reemplazo de elementos desgastados con el paso del tiempo, como el pavimento o la señalización. La entidad tam-

bién recuerda que estas soportan un 25% más de tráfico que el promedio de las autopistas libres, con 4,7 puntos porcentuales más de tráfico pesado. Los pliegos del contrato contemplaban la posibilidad de alargar el contrato seis años más, pero finalmente el Gobierno descartó esta opción.

Estos no son los únicos kilómetros de carretera que dejarán de explotarse por la vía de la concesión este mismo año. En noviembre también vence el contrato de la AP-68, una autopista de 294 kilómetros que une Bilbao y Zaragoza. Entonces dejará de ser explotada por la concesionaria AVASA (del grupo Abertis) y volverá a manos de la Administración. No obstante,

Desde el 2018, otros 1.082 kilómetros de autopistas españolas han dejado de tener peajes de pago

no todo el tramo quedará libre de peajes. Las diputaciones forales de Álava y Vizcaya ya han anunciado que la parte que es de su titularidad mantendrá el pago con un sistema de flujo libre sin cabinas. Este implica que los conductores registren su matrícula en una página web para que unas cámaras puedan leerla y cobrarles de forma automática cuando usen la vía.

Seopan contabiliza que, desde el 2018, se han terminado los contratos de concesión de 1.082 kilómetros de autopistas de peaje españolas. Contando la AP-68, serían 1.376. En Catalunya, la última gran ola de liberalización de los peajes se vivió a finales de agosto del 2021, cuando expiró la concesión de la AP-7 en los tramos entre Tarragona y La Jonquera y Montmeló y el Papiol, así como de la AP-2 entre Zaragoza y el Vendrell. Ambas pasaron a ser gestionadas por el Ministerio de Transportes. Además, también terminaron los contratos para la explotación de la C-32 entre Barcelona y Lloret de Mar y la C-33 entre Barcelona y Montmeló, que ahora dependen de la Generalitat de Catalunya.

En los últimos meses, instituciones del mundo empresarial como la Cambra de Comerç de Barcelona han vuelto a pronunciar sobre el retorno del peaje en algunas de estas vías para garantizar su mantenimiento ante una posible saturación.●

3.000 millones en concesiones catalanas

■ En la última reunión anual del Cercle d'Economia a principios de junio, el presidente de la Generalitat, Salvador Illa, puso sobre la mesa 3.300 millones de euros en inversiones en infraestructuras a través del modelo de concesión. De esta suma, hay 1.800 millones que se movilizarán de manera inmediata. Entre los proyectos que se impulsarán en breve, el presidente mencionó el tramo central de la L9 del metro de Barcelona (500 millones de euros) o la mejora de algunas carreteras como la C-16 en el tramo entre Berga y Bagà, donde se quiere incorporar un tercer carril (470 millones). El Govern ha analizado una propuesta

del grupo Abertis para ejecutar estas obras de inversión y mejora, así como gestionar después la infraestructura en un régimen de concesión sin peaje explícito para el usuario. Entre los otros 1.500 millones para proyectos de infraestructuras que aún se están definiendo, destaca el desdoblamiento de la C-55 o la segunda fase del tranvía de Tarragona a Reus. Pese a este contexto de nuevas inversiones público-privadas, las constructoras concesionarias aún mantienen otra batalla con la administración para reformar la ley de desindexación y poder repercutir los incrementos de costes en sus contratos.