



El sector español de la Carretera traslada al Gobierno veinte medidas para recuperar el crecimiento y activar el empleo

- [SEIS MEDIDAS URGENTES EN CONFINAMIENTO](#)
- [TRES MEDIDAS DE IMPULSO A LA RECUPERACIÓN POST-CONFINAMIENTO](#)
- [ONCE MEDIDAS TRAS LA ERA COVID](#)

Miércoles, 29 de abril de 2020

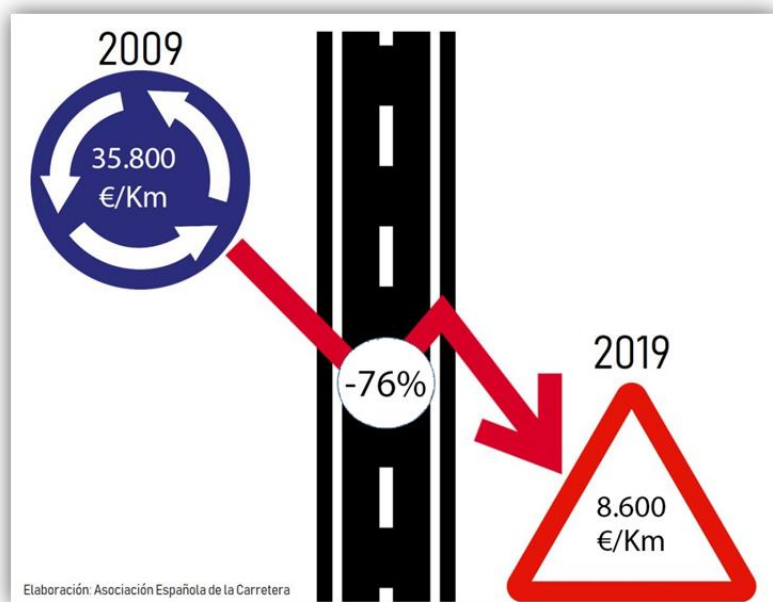
Hoy más que nunca, la carretera debe ser entendida como un servicio esencial de movilidad y para la accesibilidad del territorio, imprescindible en el suministro de bienes y la prestación de servicios de primera necesidad (de alimentación, sanitarios, logísticos...). Una infraestructura indispensable para garantizar la cohesión y vertebración territoriales, crítica para luchar contra la España despoblada. Y ahora, además, la única capaz de garantizar desplazamientos seguros en la era post-Covid (ya hay estudios que apuntan a que un 20% de los usuarios del transporte público optarán por el vehículo privado tras el confinamiento).

Pero también puede tener la llave de la recuperación económica y del empleo.

El Fondo Monetario Internacional (FMI), en su informe de expectativas del 14 de abril, señala que el encierro global mermará el crecimiento de forma dramática este año, con una caída del PIB del 3% para la economía mundial. La pandemia destruirá el 7,5% de la economía de la zona euro, un colapso sin precedentes concentrado en el primer semestre que se ensañará especialmente con España, donde, según el FMI, se registrará un descenso del PIB del 8%, con una subida del paro al 21%. Los sectores más afectados, aerolíneas, ocio, turismo, distribución y textil, los cuales, además, por la propia naturaleza de la crisis sanitaria, no podrán servir de bisagra para la recuperación como sucediera en otras situaciones de apuros económicos.

En este escenario, los sectores de las infraestructuras en general y de la carretera en particular pueden ser determinantes para superar este trance, especialmente en lo que a empleo se refiere. La construcción da trabajo en España a 2,3 millones de personas, entre empleos directos e indirectos, según la CNC (Confederación Nacional de la Construcción).

Otro dato: por cada millón de euros invertido en construcción se generan 14 nuevos puestos de trabajo y hasta 18 nuevos empleos por cada millón de euros que se destina a conservación, según cálculos de las asociaciones de construcción y conservación de obra pública.



Sin embargo...

Desde el año 2009, nuestras carreteras han visto cómo la inversión en su mantenimiento y reposición se reducía gravemente. En concreto y para la red dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre 2009 y 2019 la caída se sitúa en un 76% en el capítulo de conservación y seguridad vial.

El cumplimiento del déficit público exigido por Bruselas y el gasto social han sido la prioridad para los sucesivos gobiernos -incluso en los últimos ejercicios, cuando España empezaba a crecer a un ritmo sostenido-, siendo la inversión en infraestructuras la gran damnificada por estas políticas.

En efecto, el patrimonio viario exige de unos recursos para su mantenimiento que las arcas públicas no asumen, lo que ha generado un déficit de conservación que supera los 7.000 millones de euros, según se desprende del último Informe sobre Necesidades de Inversión de las Carreteras Españolas, publicado por la Asociación Española de la Carretera en 2018.

Los retos de futuro, en un brete

En este contexto de penuria inversora en nuestro país, han surgido recientemente en un plano global nuevos retos asociados a la Agenda 2030 que el Gobierno ha hecho suyos y que pueden verse amenazados de no actuar con contundencia y decisión.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas 2020-2030; la Estrategia "Sistema Seguro" para el nuevo Decenio de Seguridad Vial; el Pacto Verde Europeo, que planta cara a las emisiones de gases de efecto invernadero promoviendo su reducción en un 90% antes de 2050, y la Ley de Movilidad y la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada que pretende implementar el Gobierno son cuatro grandes desafíos a los que dar respuesta en este momento puede convertirse, además, en el principal revulsivo para superar la crisis "Covid".

Por todo ello, desde [el sector de la carretera representado en la Asociación Española de la Carretera](#) se insta al Gobierno a considerar y desarrollar, bajo la coordinación de los ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Política Territorial y Función Pública, un conjunto de **20 medidas** que no solo eviten que las carreteras españolas vuelvan a caer en el ostracismo -lo que afectaría muy negativamente a la prestación de los servicios de movilidad y convertiría en papel mojado para España los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas-, sino que también sean determinantes para la recuperación del crecimiento y del empleo.

Estas propuestas se agrupan en tres paquetes de medidas en función de la urgencia que exige la implementación de las mismas:

SEIS MEDIDAS URGENTES EN CONFINAMIENTO

1. Reactivar con carácter inmediato la ejecución real de todos los contratos de proyectos de ingeniería y obras ya existentes.
2. Dinamizar la inversión retomando la licitación y adjudicación de los contratos públicos en el mismo punto en que se detuvo el proceso administrativo tras la declaración del Estado de Alarma, activando simultáneamente los plazos para la presentación de ofertas.
3. Flexibilizar en la medida de lo posible el desarrollo de los contratos (posibilidad de suspender, reducir o prorrogar sin penalizaciones la actividad en curso en el supuesto de que la empresa viera obstaculizada su ejecución por causas humanas o materiales asociadas al coronavirus).
4. Reconocer que la pandemia del Covid-19 es un caso de “fuerza mayor” cuando motivos imputables a aquélla desemboquen en la inviabilidad de la obra, recurriéndose, en tal situación, a la apertura de un expediente de daños por los gastos sobrevenidos como consecuencia de la suspensión de la actividad.
5. Elevar la eficiencia del transporte incrementando temporalmente la masa máxima autorizada de los camiones hasta las 44 toneladas y apoyando financieramente, mientras se prolongue el Estado de Alarma, el pago de los peajes en autopistas para los viajes en vacío.
6. Constituir una Mesa Sectorial de la Carretera, con la participación de todas las administraciones públicas con competencias en la gestión viaria y del tráfico, así como del sector privado, en cuyo marco se consensuen medidas orientadas a la reactivación del sector, dando respuesta a los desafíos globales que se han señalado anteriormente.

TRES MEDIDAS DE IMPULSO A LA RECUPERACIÓN POST-CONFINAMIENTO

1. Desarrollar un Plan de Carreteras Sostenibles en el marco de la Agenda 2030 y sobre la base de la definición de la inversión pública que ha dado el propio Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: “Palanca importante para la reconstrucción”.
2. Poner en marcha un plan de actuaciones prioritarias que afecte a las corporaciones locales y provinciales (Ayuntamientos y Diputaciones), las cuales cuentan con remanentes cifrados en 12.000 millones de euros y retenidos en virtud del principio de estabilidad presupuestaria. Este plan habría de enmarcarse dentro de los paquetes de actuaciones dirigidos a la lucha contra la despoblación.
3. Abordar el debate de la financiación de las carreteras en el medio plazo, tanto de su construcción como de su conservación, favoreciendo fórmulas de colaboración público-privadas.

ONCE MEDIDAS TRAS LA ERA COVID

1. Promover un acuerdo político para comprometer un programa de conservación estable, planificado, con inversión recurrente y programada asociada al valor patrimonial de la infraestructura; un programa vinculado también a la funcionalidad de cada vía, sostenible en el tiempo y que permita reducir los costes globales de operación y mantenimiento de la red.
2. Poner en marcha un programa de conservación extraordinario anual, que permita superar el déficit acumulado en los últimos años. En concreto, incrementar en 300 millones de euros durante un período de ocho años las partidas destinadas a conservación y refuerzo de firmes en los Presupuestos Generales del Estado, lo que supondría pasar de los 900 millones de euros que se invierten actualmente a 1.200 millones.
3. Respecto a las carreteras dependientes de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, incrementar en 600 millones de euros al año –durante los próximos ocho ejercicios- la inversión en su mantenimiento (para el conjunto de las autonomías), de manera que el nivel de inversión para estas redes se sitúe en 1.200 millones de euros anuales.
4. Desarrollar un nuevo modelo de gestión del equipamiento vial, basado en inventarios y auscultación, que incorpore criterios de calidad en los proyectos.
5. Llevar a cabo un plan de adecuación de puentes y túneles, en este último caso, conforme a la Directiva de 2004 sobre Requisitos Mínimos de Seguridad para Túneles de la Red Transeuropea de Carreteras, siguiendo las recomendaciones al respecto recogidas en el último informe del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea.
6. Acometer, con carácter general, un programa para la dotación de equipamiento inteligente en las ciudades, tanto de infraestructuras *ad hoc* como de servicios orientados a optimizar la movilidad.
7. Diseñar e implantar un Plan Específico de Seguridad Vial en Carreteras Convencionales, donde se producen cada año el 75% de los accidentes y de las víctimas mortales y por las que circula el 40% del tráfico total; dicho Plan habría de articularse sobre la base de los criterios establecidos en la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (revisada en 2019), basados en el concepto “Sistema Seguro”.
8. Potenciar un Plan de Carreteras 2+1, en las que cada sentido de circulación alterna la existencia de un carril adicional durante un número determinado de kilómetros, eliminándose el choque frontal como consecuencia de adelantamientos y reduciéndose el riesgo de impacto fronto-lateral.
9. Considerar la potencialidad de reducción de emisiones que genera una carretera en buen estado de conservación y su contribución al compromiso global en este campo (según datos de la Asociación Española de la Carretera, repavimentar la mitad de la red de carreteras de nuestro país permitiría ahorrar 1.600.000 toneladas de CO2 al año, lo mismo que emite todo el tráfico de la ciudad de Madrid durante 8 meses).
10. Definir la hoja de ruta de las *Smart Roads*, promoviendo un cambio de paradigma ante los nuevos retos de la movilidad en el futuro, centrados en el

vehículo eléctrico, autónomo y conectado. El Tribunal de Cuentas de la UE señala algunos de estos retos en su último informe, en concreto el despliegue de la infraestructura necesaria para los combustibles limpios (eléctrico, gas natural licuado, gas natural comprimido e hidrógeno).

11. Apoyar la generación de nuevos servicios de utilidad para los usuarios de las vías, basados en la conectividad, el tratamiento de datos, las TIC's y la Inteligencia Artificial.

Más información:

Asociación Española de la Carretera

Departamento de Comunicación y RR Institucionales

Marta Rodrigo mrodrigo@aecarretera.com - 637 51 04 05