

AUTOPISTAS, ¿DE INFORMACIÓN?

Posted on 14/05/2012 by Naider



Hace poco tuve la oportunidad de leer un [artículo](#), en papel prensa, sobre las protestas del movimiento **#novullpagar** y la "llamada de atención" que ha hecho el gobierno respecto a la **posibilidad de instaurar el pago en determinadas autovías** con el objetivo de sostener el mantenimiento de las vías.

De entre los datos, opiniones e interpretaciones que se aportaban me chocó el dato que suministraba la patronal de concesionarias ASETA, que estima que las autopistas de peaje generan en torno a **330 millones de euros** de ingresos para el estado, en concepto del **18% de IVA**. Aunque parezca raro este dato llamó mi atención e inmediatamente recorrió mi cabeza una pregunta ¿Por qué esta patronal ofrece el dato del IVA y no de la facturación total o de las inversiones realizadas gracias a los peajes en los **3.016 km de autopistas en España**?

Calculadora en mano y según esta cifra aportada por ASETA, a través de los peajes, las propias **concesionarias**, ingresan **1.500 millones de euros**, sin incluir el mencionado IVA.

Teniendo en cuenta que en España existen 3.016 Km de autopistas, eso significa que las concesionarias ingresan una media de 498.000 euros por cada kilómetro. Dicho de otro modo, **el coste de cada kilómetro de autopista para sus usuarios es de 498.000€ más IVA**.

Pero ¿Cuál es el coste de mantenimiento de cada kilómetro de autopista? Según la [DGT](#), el mantenimiento de cada kilómetro de autovía oscila entre los **19.000€ y 42.000€**. No parece muy descabellado suponer que el mantenimiento de cada kilómetro de autovía y autopista debería de ser similar. Pongámonos en el caso más gravoso y supongamos que el mantenimiento de cada kilómetro de autopista ronde los 42.000€. Eso deja un margen a las concesionarias de **456.000€** por cada kilómetro de autopista que supongo se repartirá entre conceptos tan dispares como la **amortización** de la inversión realizada, **intereses, nóminas**, de la estructura de las concesionarias y de los empleados que gestionan los peajes, dejando un espacio para los **beneficios**.

Sobre el coste de construcción de cada kilómetro de autovía, la [DGT](#) también nos aporta una referencia: en terreno llano e interurbano, el coste es de **2 millones de euros, pero que llega a los 8,5 millones** si la orografía es muy accidentada. Suponiendo que por cada kilómetro llano se construye un kilómetro de geografía accidentada, el coste medio podría rondar los 5 millones de euros por kilómetro construido. Las concesiones se otorgan, habitualmente, por un periodo de **25 años**, lo que implica que cada año la concesionaria amortizará 200.000€. Dicho de otro modo, las concesionarias disponen de **236.000€** por kilómetro de autopista y por año para atender a las **nóminas** y repartir **beneficios**. Es decir, del peaje que pagan los ciudadanos, a grosso modo el **50% se destina a la construcción de la autopista y a su mantenimiento**, y el otro 50% a la estructura de la propia concesionaria y sus beneficios.

Y ¿Qué presupuesto destina el Estado al mantenimiento de la red de carreteras a su cargo? Los [Presupuestos del Estado para 2012](#) contemplan un gasto en conservación viaria de **873 millones de euros**, que es un 20 % inferior al del año 2011. Entendiendo que ese presupuesto se destina al mantenimiento de la red de carreteras a su cargo, un total de **11.096 km**, eso implica que cada kilómetro de la red de carreteras a cargo del estado nos cuesta a todos los españoles **78.680€**. Aún siendo una cifra sensiblemente superior a la aportada por la DGT, y a la aportada por [Asociación Española de la Carretera](#), no llega al coste anual de cada kilómetro de autopista, desde el punto de vista de sus usuarios.

Pero según [estudios realizados por el sector](#) serían necesarios "**5.500 millones de euros** para que las carreteras estuvieran en el estado necesario". En este caso y si con este presupuesto se tiene

que afrontar el mantenimiento de todo el sistema viario a excepción de las autopista, es decir de los 12.605 kilómetros de otras vías, eso implicaría un coste de **436.330€** por cada kilómetro, curiosamente una cifra que se aproxima al coste de cada kilómetro de autopista. ¿A alguien le cuadra?

Y ustedes se preguntarán y después de esta ristra de datos ¿Qué conclusiones sacamos?

Yo les voy a contar las mías:

Primera: no hay una actitud clara por parte de las concesionarias por ofrecer los **costes de construcción y mantenimiento de cada kilómetro de autopista**.

Segunda: La DGT, el referente para temas de tráfico en España, habla de costes de mantenimiento que en ningún caso superan los 50.000€ por kilómetro. Sin embargo, tanto los propios presupuestos del estado como otros interlocutores del sector elevan ese coste a los 78.000 y 436.000 euros por kilómetro, respectivamente.

Tercera: aun estando a favor de un transporte más sostenible, menos contaminante y más eficiente, lo cierto es que durante años se ha apostado por la creación de carreteras de alta velocidad que permitieran la circulación de personas y bienes y que consecuentemente ha actuado, y sigue actuando, como parte del motor económico del país, además de contribuir a la reducción de accidentes de tráfico. Por lo que antes de lanzar cualquier medida con afán recaudatorio sería conveniente evaluar el verdadero impacto económico que puede tener.

Cuarta: pese a esta pequeña investigación realizada, muchas cifras siguen si quedar claras o no son equivalentes en función del actor que las esgrime. *Y es esa falta de información la que no debemos de tolerar los ciudadanos en un estado democrático.* No es posible que se estén decidiendo en nuestro nombre y supuesto beneficio reformas, leyes, planes,.. y no se ofrezca o facilite una información clara del **porqué de la situación** que se pretende remediar y de las **implicaciones y consecuencias de cada propuesta**. En este caso, el de las autopistas, y según los datos recabados y desde el punto de vista del coste a los ciudadanos, la instauración de vías de pago sería más ineficiente. Además habría que estudiar el impacto en el transporte de mercancías, exportaciones,... Eso sí, los ingresos del Estado en concepto del IVA aumentarían... que raro.

Puedes consultar información relacionada en:

- [Presupuestos del Estado para 2012](#)
- [DGT](#)
- [Tecnocarreteras](#)
- [Asociación Española de la Carretera](#)

Fotografías de Leandro Pérez y Juan Francisco Marrero

There are no comments yet.