



**Propuestas del Gobierno,
agentes económicos y
sociales de La Rioja para el
impulso del Plan Estratégico
de Infraestructuras y
Transporte**



Propuestas del Gobierno, agentes económicos y sociales de La Rioja para el impulso del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

Con fecha 23 de diciembre de 2.004 el Ministerio de Fomento presentó a la consideración y debate de los Ministerios y Organismos de la Administración General del Estado, las administraciones territoriales, los agentes y entidades sociales y el conjunto de la sociedad española, el *documento propuesta* "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte" (PEIT) con un horizonte de actuación hasta el año 2.020.

Ante la importancia de este documento, que va a marcar las líneas de actuación en los próximos quince años en un área trascendental para el desarrollo económico y social de España y de las Comunidades Autónomas, el Gobierno de La Rioja se puso en contacto con los agentes económicos y sociales de nuestra comunidad y con los colegios profesionales, sindicatos, asociaciones e instituciones más representativos de la misma con el objeto de trasladarles el documento para su conocimiento y abrir un periodo de reflexión y debate sobre el mismo por si fuera necesario proponer alegaciones que pudieran mejorar o enriquecer el texto definitivo que el Gobierno de la Nación pretende aprobar.

Fruto de esta reflexión y debate el Gobierno de La Rioja junto con los agentes económicos y sociales de esta comunidad eleva al Ministerio de Fomento para su consideración las alegaciones que se acompañan y que tienen como objetivo la mejora de las infraestructuras de comunicación y el transporte en La Rioja.

Logroño, marzo de 2.005

Carreteras

01

PRIMERA

Inclusión en la red básica de altas prestaciones del trazado en La Rioja de la N-232.

En el PEIT se plantea la definición de una *“red básica de altas prestaciones que servirá de base para la priorización y coordinación de las actuaciones del Ministerio de Fomento”*. En el catálogo de *“actuaciones interurbanas de altas prestaciones”* no figura la N-232 en territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, aunque sí se contempla (como vía de alta capacidad paralela a la AP-68) en territorio de Aragón entre Figueruelas y el límite provincial de Navarra, y también entre Zaragoza y Alcañiz.

La justificación de esta alegación viene determinada por las siguientes razones:

Es la principal vía de comunicación de La Rioja. Su trazado discurre paralelo al río Ebro a lo largo de unos 130 kilómetros y por ello ejerce como auténtica columna vertebral de la comunidad, orientada en el eje este/oeste en lo que se conoce como Valle del Ebro.

Es la carretera con mayor tráfico de la Comunidad Autónoma con tramos de IMD de más de 20.000 vehículos día y un porcentaje de vehículos pesados entre el 40 y el 50%.

La N-232 está incluida entre los corredores más importantes del transporte de mercancías, y que comunica el Norte con el Nordeste y el Levante español. El corredor del Valle del Ebro es definido en el PEIT como *“corredor de gran tráfico de mercancías”*.

Es una carretera incluida como eje para el desarrollo de la intermodalidad.

Es la carretera con mayor siniestralidad de la Comunidad Autónoma con cifras que crean verdadera alarma social en esta tierra.

Entre las *“actuaciones del PEIT”* sí se incluye el desdoblamiento de la N-232 en territorio aragonés como vía paralela a una autopista desde L.P. de Navarra hasta Figueruelas, creando un agravio comparativo injustificable con La Rioja.

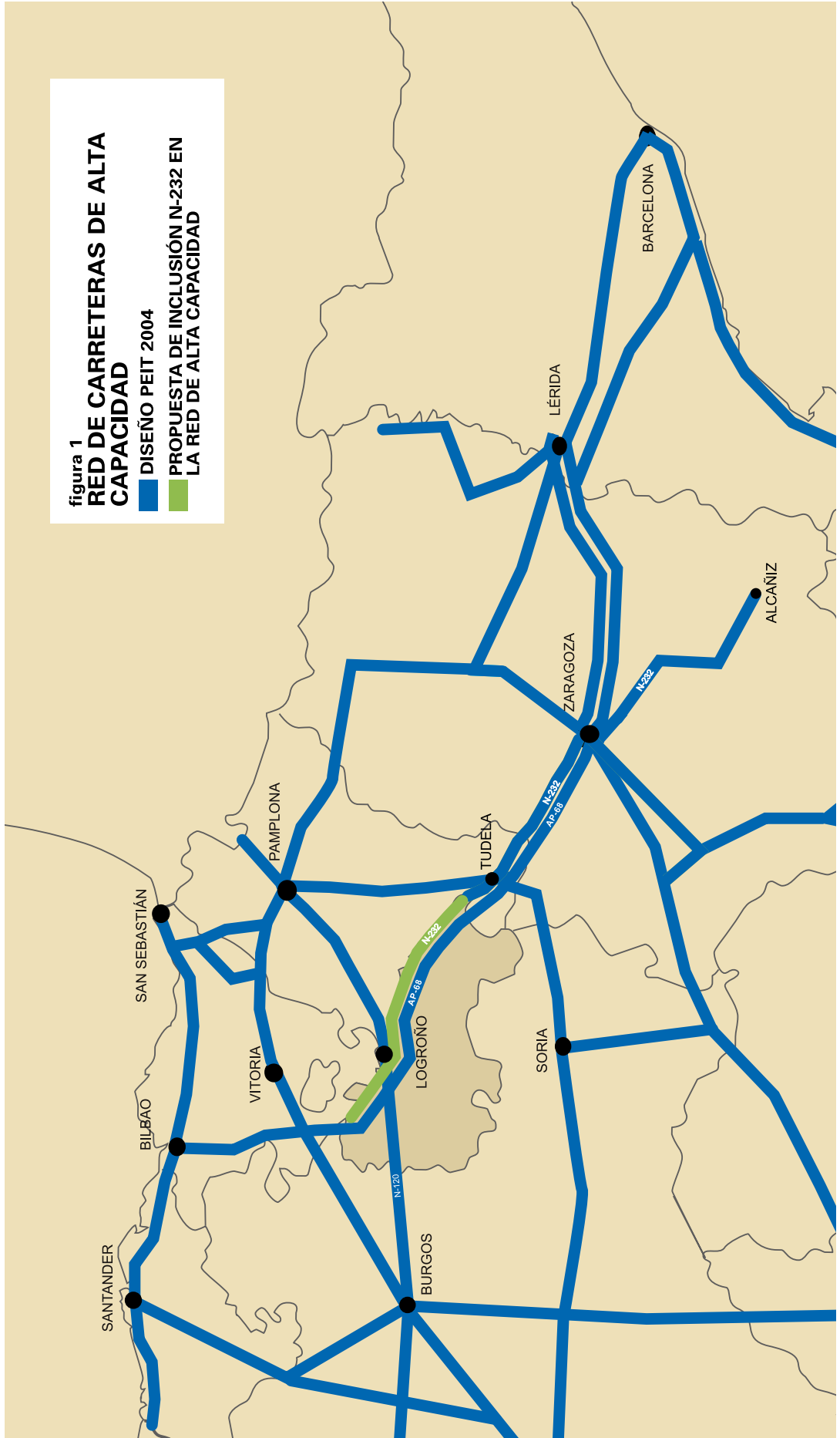
También se incluye el desdoblamiento del tramo de la N-232 entre Zaragoza y Alcañiz, con una IMD inferior a la que soporta la misma carretera a su paso por La Rioja, incidiendo de nuevo en el agravio.

Carreteras

Se incluye, asimismo, el desdoblamiento entre Zaragoza y Lérida, completando así las actuaciones de altas prestaciones en el corredor del Eje del Ebro en territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón. A ello hay que sumar la previsión del Gobierno de Navarra para finalizar las obras de desdoblamiento de la N-232 al paso por su territorio en el año 2.008.

Siendo conscientes de que los estudios previos para este fin (inclusión de la N-232 en territorio riojano en la red básica de altas prestaciones) se van a alargar en el tiempo y de que la solución al intenso tráfico de la N-232 requiere actuaciones inmediatas, sería conveniente plantear, en tanto se lleva a cabo su desdoblamiento, medidas de gratuidad en la autopista AP-68 en todo su recorrido, tal y como en la actualidad dispone el Gobierno de La Rioja para el tramo Agoncillo-Logroño.

[VER MAPA ↗](#)



Carreteras

02

SEGUNDA

Inclusión en el periodo de actuación “horizonte 2.005/2.008” de la conversión en vías de alta capacidad de aquellas que ya tenían esta planificación anteriormente en el horizonte 2.010.

En el documento se prevé en el horizonte 2.005/2.008 la conversión en vías de alta capacidad de los itinerarios que se encuentren *“actualmente en construcción, aquellos con programación avanzada y con demanda alta o media (IMD>10.000 vehículos/día)”* dejando a partir del 2.009 *“el desdoblamiento de itinerarios en los que ya se haya actuado en periodos anteriores del Plan con previsión de duplicación en una segunda fase”*. Según estas directrices, la culminación del desdoblamiento de la N-120 se realizaría a partir del 2.009 y en la misma situación se encontraría la autovía Medinaceli- Soria-Tudela en el tramo Soria-Tudela.

La justificación para solicitar la inclusión de esta alegación viene motivada por:

La existencia de un compromiso del Gobierno de la Nación con determinadas infraestructuras en el horizonte temporal 2.010.

Posibilidad administrativa de cumplir el citado compromiso en supuestos en los que a día de hoy ya están redactados los proyectos y/o los Estudios Informativos, como sucede en los tramos riojanos de la N-120.

Posibilidad financiera de cumplir el citado compromiso habida cuenta del impulso que desde el PEIT se pretende dar a los sistemas de financiación privados y/o de inversión diferida (peaje en sombra, abono total del precio...)

Necesidad de complementar y dar continuidad lógica a infraestructuras actualmente en construcción, como la Autovía del Camino (Pamplona-Logroño), cuyo plazo de finalización de obras se sitúa en la primavera de 2.007, o la autovía Medinaceli-Soria-Tudela.

VER MAPA ❖

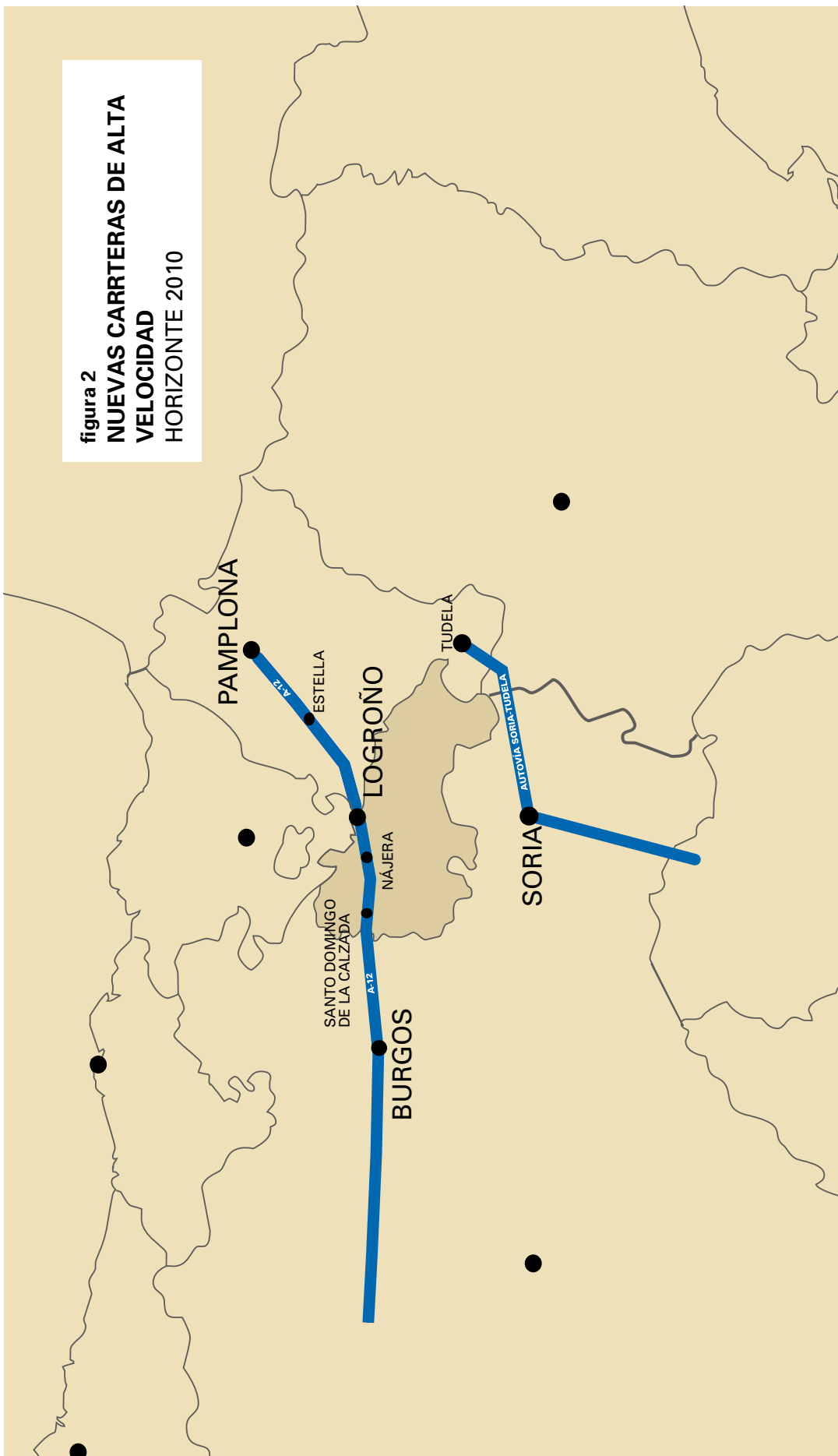


figura 2
NUEVAS CARRTERAS DE ALTA VELOCIDAD
HORIZONTE 2010

Carreteras

03

TERCERA

En materia de autopistas de peaje, debe incluirse como requisito para su concesión la aceptación del proyecto por parte de las Comunidades Autónomas cuyo territorio atraviesa.

Se establece que “la concesión de nuevas autopistas de peaje estará supeditada al cumplimiento de los objetivos de cohesión territorial y funcionalidad establecidos por el PEIT y, en segundo lugar, a que existe una vía de gran capacidad, libre de peaje, que por su trazado, diseño y estado de conservación constituya una alternativa real a la autopista de peaje”.

Allí donde existe una vía de gran capacidad que satisface las directrices de cohesión territorial y funcionalidad, las estrategias de planificación territorial de las Comunidades Autónomas deben tener un papel decisivo en la planificación de una nueva infraestructura paralela a la anterior por lo que su consentimiento debe ser un requisito insoslayable.

04

CUARTA

En materia de autopistas de peaje debe incluirse la posibilidad de liberar tramos periurbanos en circunstancias excepcionales de funcionalidad para tráfico urbano o periurbanos.

En el Plan nada se dice, a pesar de ser un documento de directrices generales, sobre las líneas de actuación en relación con las autopistas de peaje actualmente en servicio, y que sí se incluyen como infraestructuras esenciales en la definición de la red básica de gran capacidad.

En aquellos casos en los que se precisa la construcción de una vía de gran capacidad por motivos de funcionalidad urbana e interurbana, en zonas donde se encuentra en servicio una autopista de peaje, la construcción de la nueva vía puede encontrarse con serios impedimentos geográficos, económicos, urbanísticos y sociales por lo que la opción de utilizar una infraestructura ya construida puede ser la solución menos gravosa para la sociedad.

Carreteras

05

QUINTA

Deben construirse aquellas variantes de población que presenten problemas de seguridad vial derivados de aspectos como una configuración urbana especial o movilidad urbana característica, etc.

El PEIT establece que “la ejecución de nuevas variantes de población se limitará a aquellas travesías con un volumen de tráfico significativo (mayor de 4.000 vehículos/día) o que presenten problemas de seguridad vial derivados de unas características geométricas inadecuadas para el itinerario al que pertenecen”.

Los problemas de seguridad vial al paso de una población pueden derivarse de factores que, independientemente de las características geométricas, supongan graves problemas de seguridad vial y obliguen, por sí mismos, a la construcción de una variante de población. El PEIT indica, al hablar de travesías, que las actuaciones se dirigirán a mejorar las condiciones de seguridad de los peatones, pero es preciso considerar que estas medidas pueden causar un perjuicio a la fluidez del tráfico rodado interurbano y hacer por ello necesaria la construcción de una variante de población, por lo que deben ampliarse los supuestos en los que deban construirse variantes de población.

Carreteras

06

SEXTA

Eliminación de la exigencia de contar con itinerarios alternativos de alta capacidad para la consideración de “carretera verde”

En el documento se propone *“el desarrollo de un sistema de carreteras verdes a partir de ejes que atraviesen áreas de elevado valor ambiental y que cuenten con itinerarios alternativos de alta capacidad y niveles de tráfico débil o moderado”*, para las cuales se prevén actuaciones de inserción en el paisaje, seguridad, limitaciones al tráfico de vehículos pesados, y de creación de un conjunto de servicios al viajero (áreas de descanso, información, caminos para bicicletas y peatones, etc.).

Siendo una propuesta muy interesante, la exigencia de que el trazado en cuestión disponga de un itinerario alternativo de alta capacidad evitaría que determinadas carreteras que presentan un elevado valor ambiental pudieran beneficiarse de actuaciones como las que se proponen y que, verdaderamente, favorecerían la integración de la carretera en su entorno. Además, suelen ser las carreteras de tráfico débil o moderado las que, precisamente por ello, no cuentan con itinerarios alternativos de alta capacidad.

Carreteras

07

SÉPTIMA

En materia de conservación y mantenimiento de la red existente debe establecerse que las actuaciones se calculen en función del valor patrimonial de la red de carreteras territorializado por Comunidades Autónomas.

En el PEIT se indica, entre las "Prioridades del sistema de transporte de carretera. Periodo 2.005-2.008: conservar adecuadamente el patrimonio viario, acercándose a una inversión en conservación del 2% del valor patrimonial de la red".

Considerando apropiado el porcentaje del 2% para las actuaciones en materia de conservación y manteniendo el principio de que cualquier parte de la red de carreteras del Estado merece la misma atención en términos de conservación y mantenimiento, procede determinar las cantidades a invertir en cada comunidad autónoma en función del valor patrimonial de la red de carreteras del Estado en cada territorio. Se trata de un valor definible y cuantificable, no sujeto a interpretaciones, que establecería un procedimiento más justo para calcular la inversión en la conservación de las carreteras de cada comunidad autónoma y evitaría posibles arbitrariedades en el reparto de los fondos públicos a la hora de determinar las cantidades a invertir en cada ejercicio presupuestario.

Carreteras

08

OCTAVA

Compromiso para reducir la accidentalidad mortal a la mitad en el año 2.010 con el coste económico necesario para conseguirlo.

En el Plan se establece como una de las prioridades del sistema de transporte por carretera contribuir a *“reducir la accidentalidad mortal a la mitad en el 2.010 y mantener el mismo planteamiento en el periodo 2.010- 2.020”, precisando que las actividades para conseguirlo “se realizarán al menor coste global posible, incluido el económico”.*

Si bien hay actuaciones en las que el criterio económico puede ser restrictivo a la hora de afrontar el coste de las mismas, hay otras, como las actuaciones en seguridad vial, que no deben soportar restricciones presupuestarias si se quiere cumplir el objetivo determinado por las instituciones europeas de reducir la mortalidad en las carreteras a la mitad en el año 2.010.

Carreteras

09

NOVENA

Las cesiones de carreteras de titularidad estatal se realizarán en condiciones de acondicionamiento que únicamente requieran actuaciones de mantenimiento ordinario en el momento de la cesión.

El PEIT prevé la “concertación con otras administraciones para la cesión de titularidad de tramos de carretera que puedan considerarse que han quedado fuera de la Red de Carreteras del Estado por diversas causas (construcción de variantes, existencia de vías de alta capacidad paralelas, etc.).

Debe establecerse que en el momento de la cesión de un tramo de carretera esta debe entregarse en estado de adecuado de acondicionamiento que no requiera de intervenciones añadidas a la administración cesionaria más allá del mantenimiento ordinario de la infraestructura.

Ferrocarril

10

DÉCIMA

Definición y alcance exactos de la red de altas prestaciones en materia ferroviaria, fundamentalmente en cuestiones esenciales cómo el tipo de vías que precisan (doble vía/vía única), el ancho de vía que necesitan y en qué supuestos, las características de electrificación y señalización, los parámetros geométricos que necesitan para tráfico de viajeros y/o mercancías, o las velocidades comerciales que se establecen para viajeros y/o mercancías.

El documento indica que se establecerá *“una red de altas prestaciones. La red será diseñada básicamente para tráfico mixto, incluyendo los enlaces ferroviarios transfronterizos”*. Se contemplan tres *“situaciones”* en cuanto a los corredores de altas prestaciones:

- *“líneas y tramos troncales, de nuevo trazado, para uso exclusivo de servicio de viajeros,*
- *líneas y tramos con variación sustancial del trazado respecto de la línea existente, destinados a tráfico mixto (viajeros y mercancías),*
- *tramos de cierre, con tráfico sensiblemente menor a los casos anteriores, destinados a tráfico mixto”*.

Se crea, por lo tanto, una red diseñada para el tráfico mixto, aunque deja algunos corredores para uso exclusivo de viajeros (lo que hoy conocemos como AVE) y señala que estos no permiten el tráfico mixto.

La manifiesta indefinición del documento ha creado gran incertidumbre por lo que se revela absolutamente necesario aportar mayor claridad en lo que se refiere al concepto y alcance de la red de altas prestaciones para que las administraciones públicas y la propia sociedad conozcan de manera profunda las características de la red en todo su detalle, sobre todo teniendo en cuenta que la nueva planificación que se presenta altera de manera sustancial la planificación anterior y prolonga su horizonte temporal en una década más.

Ferrocarril

11

UNDÉCIMA

Los corredores o ejes ferroviarios definidos como tales (radiales o transversales) deberán disponer de la misma tipología de infraestructura en todo su recorrido.

En el PEIT se incluye la *“definición de una estrategia precisa de cambio de ancho de vía en la red convencional, coherente con el desarrollo de la red ferroviaria y con el objetivo de asegurar la interoperabilidad de nuestra red con la red ferroviaria europea (...) El esfuerzo español por incorporar las condiciones de interoperabilidad contempla la paulatina y coordinada incorporación del ancho de vía UIC a la red española, previendo una adecuada compatibilidad de la circulación sobre las líneas existentes y las nuevas.*

En estos momentos existen en nuestra red ferroviaria una gran variedad en cuanto al tipo de vía, sistemas de señalización, tipos de boqueo, etc., por lo que se considera necesario que los corredores y ejes ferroviarios dispongan en todo su trazado de las mismas características técnicas con el objeto de que se mantenga similar operatividad en todos sus tramos, lo que redundará en una mayor eficiencia de todo el corredor o eje.

12

DUODÉCIMA

Establecimiento de criterios objetivos para la transformación progresiva de la red ferroviaria del ancho ibérico al europeo.

En el documento se indica, en el apartado *“Prioridades en el sistema de transporte ferroviario. Periodo 2.005-2.008”*, lo siguiente: *“mejora de la red convencional y preparación para su transformación progresiva en ancho UIC: inicio en el cuadrante Nordeste”*.

Es conveniente y necesario que la transformación de la red a ancho europeo se realice con criterios objetivos que eliminen cualquier duda de arbitrariedad y discrecionalidad a la hora de acometer las inversiones que van a propiciar una mejora sustancial en la red ferroviaria. Como criterios objetivos se pueden utilizar el volumen de tráfico, la transversalidad y especialmente los corredores que propicien la intermodalidad, concepto básico y fundamental de este documento no sólo como directriz básica para el conjunto del sistema sino como actuación prioritaria en todos los sistemas de transporte.

Ferrocarril

13

DECIMOTERCERA

Inclusión urgente, en el periodo 2.005-2.008, de la elaboración de estudios que permitan analizar la compatibilidad de la red actual acondicionada para mercancías con la diseñada para la llegada del AVE a todas las capitales.

El PEIT propone exclusivamente la creación de una red de altas prestaciones sin definir su alcance y obviando la red convencional actual y la diseñada para la alta velocidad en pasajeros.

Debe estudiarse en profundidad si la planificación vigente en estos momentos para la alta velocidad puede cumplir los mismos objetivos de eficiencia que persigue el diseño de la red de altas prestaciones que recoge el PEIT teniendo en cuenta que éste supone una importante transformación de la red ferroviaria española.

14

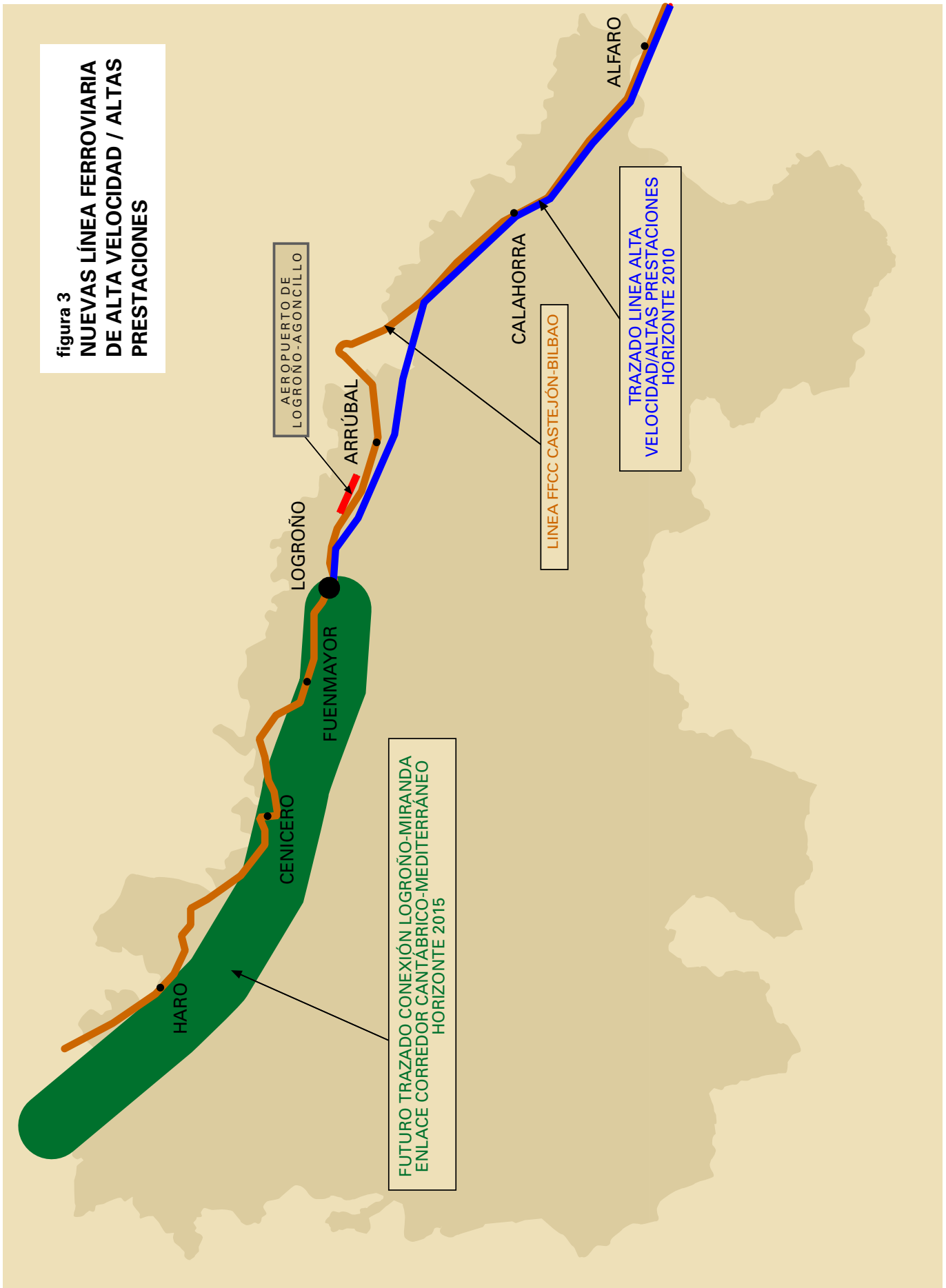
DECIMOCUARTA

Cumplimiento de los plazos marcados en el anterior Plan de Infraestructuras (Horizonte 2.010) para la llegada de la alta velocidad (altas prestaciones).

El PEIT indica que en el periodo 2.005/2.008 sólo se finalizaran los ejes de alta velocidad (ahora altas prestaciones) *“actualmente en construcción avanzada”*, aparcando hasta el 2.013 el desarrollo de nuevos ejes transversales de mallado de la red.

La planificación temporal en materia ferroviaria que incluye el PEIT supone un retraso injustificado en infraestructuras de alta velocidad ya planificadas con un horizonte temporal determinado. Existen proyectos que objetivamente pueden ser desarrollados (independientemente del cambio de la introducción del concepto de *“altas prestaciones”*) ya que los corredores de altas prestaciones coinciden con la alta velocidad proyectada.

figura 3
NUEVAS LÍNEA FERROVIARIA
DE ALTA VELOCIDAD / ALTAS
PRESTACIONES



Ferrocarril

15

DECIMOQUINTA

Inclusión, como directriz específica en materia de ferrocarriles, que en aquellas poblaciones que se hallen dentro de un itinerario que vaya a corresponder a altas prestaciones/alta velocidad, se adelante el estudio de esta nueva vía con el objeto de priorizar los tramos que puedan servir como variantes de población.

El PEIT recoge esta directriz en el apartado de carreteras exclusivamente pero no en materia de ferrocarriles, en el apartado de *“Directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales”*.

De igual forma que en materia de carreteras existen travesías peligrosas, también en los corredores ferroviarios existe pasos por ciudades o tramos urbanos igualmente peligrosos y necesitados así mismo de acelerar una solución prevista en una actuación más global, por lo que procede la inclusión de esta directriz también en el ámbito del ferrocarril.

Ferrocarril

16

DECIMOSEXTA

Definición de un nuevo marco para el desarrollo de los servicios ferroviarios de ámbito regional basado en la concertación entre los operadores, el Ministerio de Fomento y las comunidades autónomas implicadas, que debe estar presidido por los principios de responsabilidad estatal en los servicios que afectan a varias comunidades autónomas y la accesibilidad de todas las partes del territorio en el marco del principio de cohesión territorial.

En el PEIT se establece la “definición de un nuevo marco para el desarrollo de los servicios ferroviarios de ámbito regional basado en la concertación entre los operadores y las comunidades autónomas”.

En un documento de planificación como el PEIT, que maneja conceptos globales como la accesibilidad al territorio, la intermodalidad o la cohesión territorial, se abandona la gestión y el desarrollo de los servicios ferroviarios regionales, dejación que debe subsanarse máxime teniendo en cuenta que el Ministerio de Fomento es al día de la fecha quien ostenta esta responsabilidad, y la autoridad que debe diseñar y gestionar los servicios que afecten a más de una comunidad autónoma garantizando la calidad del servicio a los ciudadanos de cualquier parte del territorio nacional; es decir, que el Estado siga asumiendo una responsabilidad que hasta la fecha ha sido suya, en concertación con las comunidades autónomas y con los operadores ferroviarios.

17

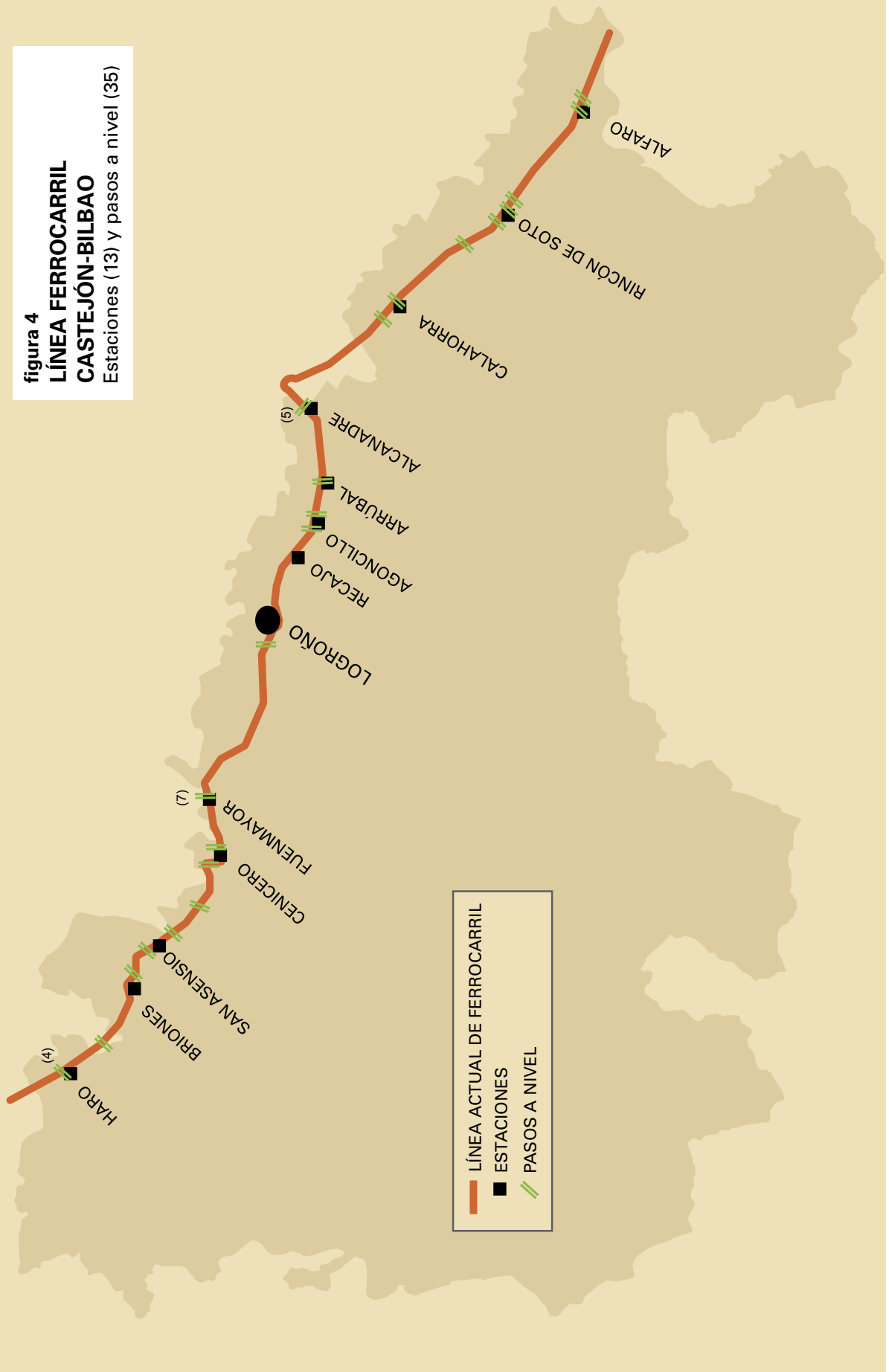
DECIMOSÉPTIMA

Inclusión de un Programa para el adecentamiento y/o recuperación de estaciones de ferrocarril y sus entornos.

El PEIT nada prevé para este tipo de instalaciones salvo para aquellas “grandes actuaciones” en las que se plantea la integración del ferrocarril que pasa por el casco urbano.

Es necesario que estas instalaciones ferroviarias no sean abandonadas a su suerte, como empieza a ocurrir con muchas de ellas, sino que se desarrolle un programa que estudie y prevea su recuperación para uso ferroviario u otros usos como forma de mantener en valor un patrimonio que forma parte de la historia de este medio de transporte.

figura 4
**LÍNEA FERROCARRIL
CASTEJÓN-BILBAO**
Estaciones (13) y pasos a nivel (35)



Ferrocarril

18

DECIMO OCTAVA

Establecimiento de un porcentaje sobre el valor patrimonial de la red destinado al mantenimiento y conservación de la red ferroviaria.

En el PEIT se afirma que “RENFE, en el marco del PEIT, ha comenzado a elaborar un Plan de Mantenimiento de su red convencional, con una vigencia de 8 años, en el que plantea actuar sobre la vía, la infraestructura, la electrificación, la señalización y las telecomunicaciones”.

Si se entiende la conservación y el mantenimiento de la red como un principio esencial de la gestión en materia de transportes, es preciso articular un sistema que permita generar las dotaciones presupuestarias necesarias para garantizar el adecuado mantenimiento de la infraestructura y referenciarlo en función del propio valor patrimonial de la red ferroviaria, tal y como propone el PEIT para el mantenimiento de la red de carreteras.

Transporte Aéreo

19

DECIMONOVENA

Supresión de cualquier referencia a la revisión de las declaraciones de aeropuerto de interés general.

Una de las principales medidas que el PEIT propone para la gestión aeroportuaria es la revisión de las declaraciones de aeropuertos de interés general y la introducción de los criterios de rentabilidad: *“la dimensión del sistema aeroportuario aconseja, como paso inicial del Plan Sectorial, la reconsideración del concepto de Aeropuerto de Interés General, racionalizando así la actuación de AENA a un número restringido de aeropuertos sin perjuicio de que con el resto de aeropuertos puedan establecerse los mecanismos de coordinación y cooperación adecuados”*.

La declaración de aeropuerto de interés general significa que esta infraestructura es considerada necesaria para el desarrollo del transporte aéreo en su conjunto y por tanto integrada en la gestión conjunta de los aeropuertos desde criterios de vertebración nacional e interés público.

No se entiende esta propuesta de revisión de las declaraciones de interés general cuando el propio documento reconoce la importancia e incremento del transporte aéreo de pasajeros y la decisiva contribución a este desarrollo del funcionamiento en red de los aeropuertos españoles. Asimismo este planteamiento es contradictorio con la *“centralidad excesiva”* que detecta el PEIT en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y para lo que propone el *“desarrollo de estrategias de gestión de la demanda en el conjunto del sistema aeroportuario”*.

La propuesta es aún menos entendible cuando el propio PEIT reconoce que la gestión aeroportuaria realizada por AENA no es deficitaria aunque sólo cinco de los 48 aeropuertos españoles tiene superávit, es decir, la gestión solidaria de los aeropuertos tiene rentabilidad económica como así lo atestigua el hecho de que se prevea que el 97,8% de los presupuestos para este medio de transporte provengan de partidas extrapresupuestarias generadas a partir de su propia actividad.

Transporte Aéreo

20

VIGÉSIMA

La apertura de la gestión aeroportuaria a la participación de autoridades locales y autonómicas se realizará desde los principios de gestión única por parte del Estado, de solidaridad interterritorial y de interés general del sistema aeroportuario.

El PEIT pone de manifiesto que la aparición de nuevos aeropuertos en España, promovidos por particulares, entidades locales o comunidades autónomas con características diferenciadas de los aeropuertos de interés general, han planteado “una problemática jurídico-administrativa de orden práctico ya que el marco normativo existente no se ha desarrollado para contemplar dicha eventualidad” por lo que propone un “impulso a la autonomía en la gestión aeroportuaria y a la participación en ella de las comunidades autónomas. En particular se establecerá el desarrollo normativo que facilite el ejercicio de las competencias estatutarias en materia de aeropuertos de las comunidades autónomas y su participación en la gestión...”

Considerando positiva la participación de otras administraciones en la gestión aeroportuaria, esta posibilidad no debe suponer merma alguna de la competencia aeroportuaria estatal en la medida en que el sistema del transporte aéreo en nuestro país actúa como medio de vertebración territorial. Por ello se propone que la gestión aeroportuaria en España siga manteniendo el principio de gestión única y funcionamiento en red desde la perspectiva de la preservación del interés general por encima de intereses locales o regionales, y en beneficio del propio interés del sistema de comunicación español.

Transporte Aéreo

21

VIGESIMOPRIMERA

Cumplimiento de los planes directores de los aeropuertos en su integridad, especialmente de aquellos que por su reciente puesta en funcionamiento no han perdido actualidad.

En el PEIT se propone la “revisión y actualización de los planes directores a partir de las directrices establecidas en el futuro Plan Sectorial del Transporte Aéreo”.

Teniendo en cuenta que el plan director de un aeropuerto es el documento que programa y enmarca las infraestructuras necesarias para el desarrollo operativo del mismo, no parece lógico actualizar o revisar, con carácter general, planes directores recientes cuyas determinaciones se encuentran vigentes.

Transporte Aéreo

22

VIGESIMOSEGUNDA

Medidas para el desarrollo de los aeropuertos regionales.

El PEIT establece una caracterización del sistema aeroportuario distinguiendo cinco tipos de aeropuertos: troncales, turísticos insulares, metropolitanos con conexiones internacionales, turísticos peninsulares, y locales y regionales. Pues bien, ni en las *“directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales”* ni en las *“prioridades en el sistema del transporte aéreo”* se proponen medidas para el desarrollo de los aeropuertos regionales.

Los aeropuertos regionales no sólo contribuyen al desarrollo económico de una zona sino que también mejoran el transporte aéreo general propiciando un modo de comunicación transversal y descongestionando la evidente saturación de los aeropuertos troncales. Por ello, se considera necesaria la toma de una serie de medidas que podrían propiciar el desarrollo de los aeropuertos regionales:

1. Apoyo a compañías “ de bajo coste” en aeropuertos regionales:

Aplicación directa e indirecta de la propuesta de la Comisión Europea sobre incentivos. La Comisión Europea reconoce en su documento de trabajo sobre ayudas a aeropuertos regionales que *“los aeropuertos regionales están sufriendo las consecuencias de muchos años de políticas aeroportuarias que han priorizado la concentración del tráfico aéreo en los grandes centros urbanos internacionales los cuales se han beneficiado de un trato de favor de inversiones en infraestructuras aeroportuarias”*, en detrimento de los aeropuertos regionales.

Este documento, considerado excesivamente restrictivo por las líneas aéreas de bajo coste (por lo que cabe esperar que la redacción final será incluso más amplia), propone las diferentes medidas para incentivar el tráfico de los aeropuertos regionales que AENA debería hacer suyas:

- Ayuda de entre el 30% y el 50% sobre los costes del lanzamiento de una operación durante los primeros 3 a 5 años a través de bonificaciones sobre los siguientes conceptos:
 - Tasas de aproximación, aterrizaje, carreteo y aparcamiento.
 - Tasas de embarque del pasajero.
- Cofinanciación de campañas de marketing de nuevas rutas.

Transporte Aéreo

Estas ayudas deberían ser de aplicación de manera automática para todos los operadores que inicien una nueva ruta a un aeropuerto definido en el PEIT como “aeropuertos regionales y locales”.

2. Incentivos a la aviación regional (“entre regiones”)

A diferencia de otros países desarrollados, la aviación regional (“entre regiones”) está poco desarrollada en España, con la excepción del archipiélago canario. Los vuelos de Iberia Regional (Air Nostrum) básicamente alimentan los grandes centros de conexión de Barcelona y Madrid. AENA y el Ministerio de Fomento deben desarrollar un plan de fomento de la aviación regional que mejore las conexiones directas entre las diferentes regiones españolas y europeas en línea con la voluntad expresada en el PEIT de descongestionar los aeropuertos principales (reduciendo el tráfico de conexión). Por lo tanto, deberían priorizarse nuevas líneas de aviación según los siguientes criterios:

- ambiental: aviones de bajo consumo por pasajero (turbohélice).
- de calidad: número de frecuencias semanales.
- de integración territorial: en rutas en los que un aeropuerto sea de categoría “local o regional” y el otro no sea considerado “troncal”, según los criterios del PEIT.
- de igualdad: máxima prioridad (y nivel de ayuda) para aeropuertos que sirven a ciudades sin conexión de tren de alta velocidad (AVE).

Para fomentar este tipo de operaciones, AENA debería tomar las siguientes medidas:

- Aplicar todas las exenciones y reducciones de tasas que permita la ley (y si la ley actual no lo permite, deberá contemplarse en las nuevas normativas que se elaboraren como desarrollo del PEIT).
- Participar con un presupuesto de, al menos, el 50% del coste de la campaña de marketing del lanzamiento de las nuevas rutas.
- Participar con un presupuesto de, al menos, el 50% en los posibles acuerdos de publicidad entre los entes locales y las líneas aéreas.
- Alternativamente, participar en y cofinanciar los patronatos locales de fomento del uso del aeropuerto regional que se puedan crear.
- Para los casos en los que la ley exija una correlación entre costes de explotación aeroportuaria y tasas de utilización cobradas será responsabilidad de AENA reducir los costes, puesto que la propia forma

Transporte Aéreo

de funcionar de AENA implica unos sobrecostes estructurales que no deben imputarse a los usuarios y operadores.

- Adaptar los horarios operativos de los aeropuertos con agilidad y de forma automática a las necesidades de las compañías aéreas, dentro de un margen mínimo exigible de 16 horas operativas al día.

3. Desarrollar un compromiso de calidad con los operadores y usuarios.

Actualmente, AENA no ofrece garantías de calidad de ningún tipo, lo que produce elevados costes para los operadores e incomodidades para los usuarios. Puesto que la mala gestión o falta de inversiones necesarias no debe generar costes en los operadores y usuarios, AENA deberá aplicar una serie de medidas paliativas en los aeropuertos que

- no dispongan de sistema ILS cat. II/III (ayuda de aproximación para casos de poca visibilidad).
- no operen al menos 16 horas al día,
- sufran otros factores de coste no atribuibles a las compañías aéreas como la ausencia de combustible, de equipos eficaces de deshielo, etc.

Las medidas aplicables exclusivamente a compañías regionales definidas como "vulnerables" por servir rutas regionales a destinos que en un alto porcentaje no cumplen los requisitos anteriores y que operan en un entorno de bajo potencial de beneficio (sufriendo de forma desproporcionada el impacto económico de las interrupciones de servicio evitables) son:

- Cubrir todos los costes generados a la compañía aérea por vuelos desviados a otros aeropuertos por razones meteorológicas y que, de haber existido el equipo de aeronavegación adecuado, podrían haber aterrizado en su destino regular (gastos de atención a los pasajeros y tripulaciones afectados, gastos y lucro cesante de posibles cancelaciones de vuelos del avión afectado).
- Devolver las tasas aeroportuarias y de seguridad a los pasajeros si la insuficiencia de recursos aplicada por AENA produce tiempos de espera superiores a los 15 minutos en los controles de seguridad, así como todos los costes relacionados con la atención y el transporte de pasajeros que se presentaron con suficiente antelación en el aeropuerto y que no pudieron viajar por tiempos de espera excesivos en los controles de seguridad u otros procedimientos atribuibles a AENA.

Transporte Aéreo

4. Apoyo al Autohandling y Mantenimiento de pequeñas compañías regionales.

Uno de los principales factores de coste en la aviación es el handling (atención a pasajeros y avión en el aeropuerto). La situación actual en España es altamente oligopólica lo que genera tasas y tarifas muy superiores a la media europea. Los elevados costes fijos de handling pueden hacer inviables operaciones en rutas con poco tráfico.

Los propios operadores de handling suelen mostrarse poco predispuestos a negociar tarifas especiales con los operadores pequeños, y, a veces, tienen incluso poco interés en mantener una operación propia en un aeropuerto de poco tráfico. Igualmente, los pequeños operadores regionales, ante la inexistencia de una red de proveedores de servicios de mantenimiento de línea independientes en España, deberían poder contar con las necesarias instalaciones para tal fin. En este sentido, se proponen diferentes medidas para abordar este problema por parte de AENA:

- Autorizar de forma automática cualquier solicitud de autohandling de cualquier operador.
- Desarrollar modelos y normas especiales que faciliten el autohandling para operadores regionales en aeropuertos “de interés regional” con el objetivo de reducir su necesidad de invertir en equipos y contratación de personal, como pueden ser:
 - adquisición de equipos básicos (grupo electrógeno, transporte equipajes, etc) por parte de AENA para ser alquilados.
 - acuerdos con empresas de trabajo temporal para atender las tareas que no requieran especialización /certificación.
- Construir hangares en los aeropuertos regionales que los operadores puedan alquilar puntualmente o a largo plazo para realizar tareas de mantenimiento o proteger sus aviones de las inclemencias meteorológicas.

Transporte Urbano Metropolitano

23

VIGESIMOTERCERA

Definición y alcance de los Planes de Movilidad Sostenible en cuanto a su redacción, participación de las administraciones, financiación, carácter, efectos de su aprobación y determinación concreta del tipo de municipios a los que les serán aplicables.

El PEIT subraya que *“la intervención de la Administración General del Estado en conciertos de actuaciones en infraestructuras y de programas de transporte urbano y metropolitano se enmarcará en la previa elaboración, por parte de las administraciones competentes, de un Plan de Movilidad Sostenible para el ámbito de actuación del que se trate (...)”* en el que se fomente el uso del transporte público y los medios no motorizados y se atienda al cumplimiento de las directrices europeas en materia de control de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los planes de Movilidad Sostenible se revelan como un documento fundamental para el diseño y programación de las actuaciones relacionadas con el transporte en medio urbano. Es por ello que el PEIT debe profundizar en la definición y alcance de los mismos en aspectos tan importantes como quien los va a elaborar, cómo se van a elaborar, qué participación van a tener las administraciones afectadas, cómo se van a pagar, cómo han de aprobarse y el carácter y efectos de su aprobación para los municipios y administraciones afectados. Un Plan que va a condicionar las actuaciones en el ámbito urbano y metropolitano y que va a necesitar de la coordinación de varias administraciones debe aclarar aspectos importantes para su operatividad y puesta en práctica.

Transporte Urbano Metropolitano

24

VIGESIMOCUARTA

La aprobación de los P.M.S. no puede suponer la suspensión de actuaciones en el ámbito urbano y metropolitano en avanzado estado de proyección y de concertación entre administraciones.

El PEIT señala que “la elaboración de estos Planes de Movilidad Sostenible y la coordinación y compatibilidad de las actuaciones del Ministerio de Fomento con la planificación territorial de las comunidades autónomas exige establecer mecanismos fluidos de cooperación (...) de forma prioritaria, el Ministerio de Fomento considera necesario que la elaboración de dichos planes sea concertada con las principales ciudades españolas con las que ya están establecidos instrumentos de cooperación en la materia a través de convenios, contratos-programa o consorcios de transporte...”

Estando plenamente de acuerdo con la elaboración de los citados Planes de Movilidad Sostenible, según los requisitos y pasos a dar para su elaboración se necesitarán para su redacción no menos de dos años por lo que es necesario que actuaciones previstas y en avanzado estado de proyección y concertación no se vean aplazadas a la elaboración de estos P.M.S., sino que sean ejecutadas con el objetivo de que posteriormente se integren en el correspondiente Plan de Movilidad Sostenible.

Transporte Urbano Metropolitano

25

VIGESIMOQUINTA

Redacción de planes de accesos a ciudades y/o áreas metropolitanas en las que por su variado sistema de penetración en la trama urbana así lo requieran.

En el PEIT nada dice sobre esta planificación, consistente en el estudio de los accesos que conectan la trama urbana (de competencia local) con las infraestructuras (de competencia autonómica o estatal).

En las ciudades o áreas metropolitanas debe realizarse un estudio detallado (en coordinación con las administraciones autonómica y local) de los accesos que conectan las diferentes infraestructuras con la trama urbana en lo que podría denominarse como "Plan de Accesos" y que debería definir, de conformidad con la estrategia de territorial de cada zona y las infraestructuras existentes, el diseño de las diferentes soluciones para garantizar la comunicación urbana e interurbana evitando la congestión del tráfico y favoreciendo la fluidez y la movilidad.

Este plan podría ser complementario respecto de los Planes de Movilidad Sostenible que el PEIT anuncia o bien podría integrarse incluso en ellos ofreciendo a las medidas de la gestión de la movilidad la óptica complementaria de las infraestructuras necesarias para esa movilidad.

Transporte Urbano Metropolitano

26

VIGESIMOSEXTA

En el caso de las remodelaciones urbanísticas en el marco de procesos de integración del ferrocarril que impliquen operaciones en las que se obtengan suelos con aprovechamiento urbanístico, se atenderá la política de vivienda del Gobierno sin que ello ponga en riesgo financiero el origen de la propia actuación que es la ejecución de la integración urbana del ferrocarril.

El PEIT señala que “en el caso de que la remodelación para la integración del ferrocarril implique una operación urbanística y se obtengan suelos con aprovechamiento urbanístico, sobre los suelos públicos resultantes se atenderá también la política de vivienda del Gobierno”.

El aprovechamiento urbanístico surgido como consecuencia de la actuación de las administraciones en el marco de un proceso de integración del ferrocarril debe tener la finalidad de financiar el coste de la obra en la medida en que se trata del origen y fin de las actuaciones; sólo en el supuesto de que esa financiación esté garantizada, las administraciones se plantearán atender la política de vivienda, como por otra parte también es su obligación.

Transporte Urbano Metropolitano

27

VIGESIMOSÉPTIMA

La corresponsabilidad en la financiación de infraestructuras urbanas y metropolitanas tendrá en cuenta la capacidad de financiación de las administraciones actuantes.

En el documento se hace referencia reiteradamente a la coordinación y colaboración de las diferentes administraciones en las actuaciones a realizar, incluyendo referencias continuas a la corresponsabilidad financiera. En particular se dice que *“el Ministerio de Fomento desarrollará su actuación en el medio urbano mediante el establecimiento de programas de cooperación con las comunidades autónomas y las ciudades basados en los criterios de cofinanciación, innovación y concurrencia”*.

Si bien es verdad que todas las administraciones tienen la responsabilidad de mejorar los sistemas de transporte y la obligación de colaborar con otras administraciones para este fin, no es menos cierto que los recursos disponibles varían sustancialmente de una a otra administración, siendo la Administración General del Estado la que más recursos dispone fruto de la recaudación impositiva general. Por ello parece necesario que el documento haga mención a esta diferente capacidad económica de las administraciones como la constatación de un hecho que no debe suponer un impedimento para la ejecución de aquellas infraestructuras o actuaciones en materia de transporte que son necesarias y demandadas por la sociedad.

Intermodalidad

28

VIGESIMOCTAVA

Los proyectos modales no deben estar únicamente condicionados en su autorización y financiación a un riguroso análisis de su eficacia y eficiencia intermodal.

El PEIT establece como directriz general para el conjunto del sistema el *“condicionamiento de la autorización y financiación de los proyectos modales al resultado de un análisis riguroso de su eficacia y eficiencia intermodal (...)”*.

Compartiendo los valores de la intermodalidad, es preciso incidir en que la “eficiencia intermodal” no debe ser el único criterio para el desarrollo de proyectos modales. En muchos casos se persiguen objetivos como la accesibilidad al territorio o la diversificación de estructuras de transporte, no por ello menos necesarios para lograr un desarrollo territorial equilibrado. Es preciso, por lo tanto, que los proyectos modales puedan ser actualizados desde la perspectiva de la intermodalidad como ‘complemento de’ y no como ‘condición para’.

29

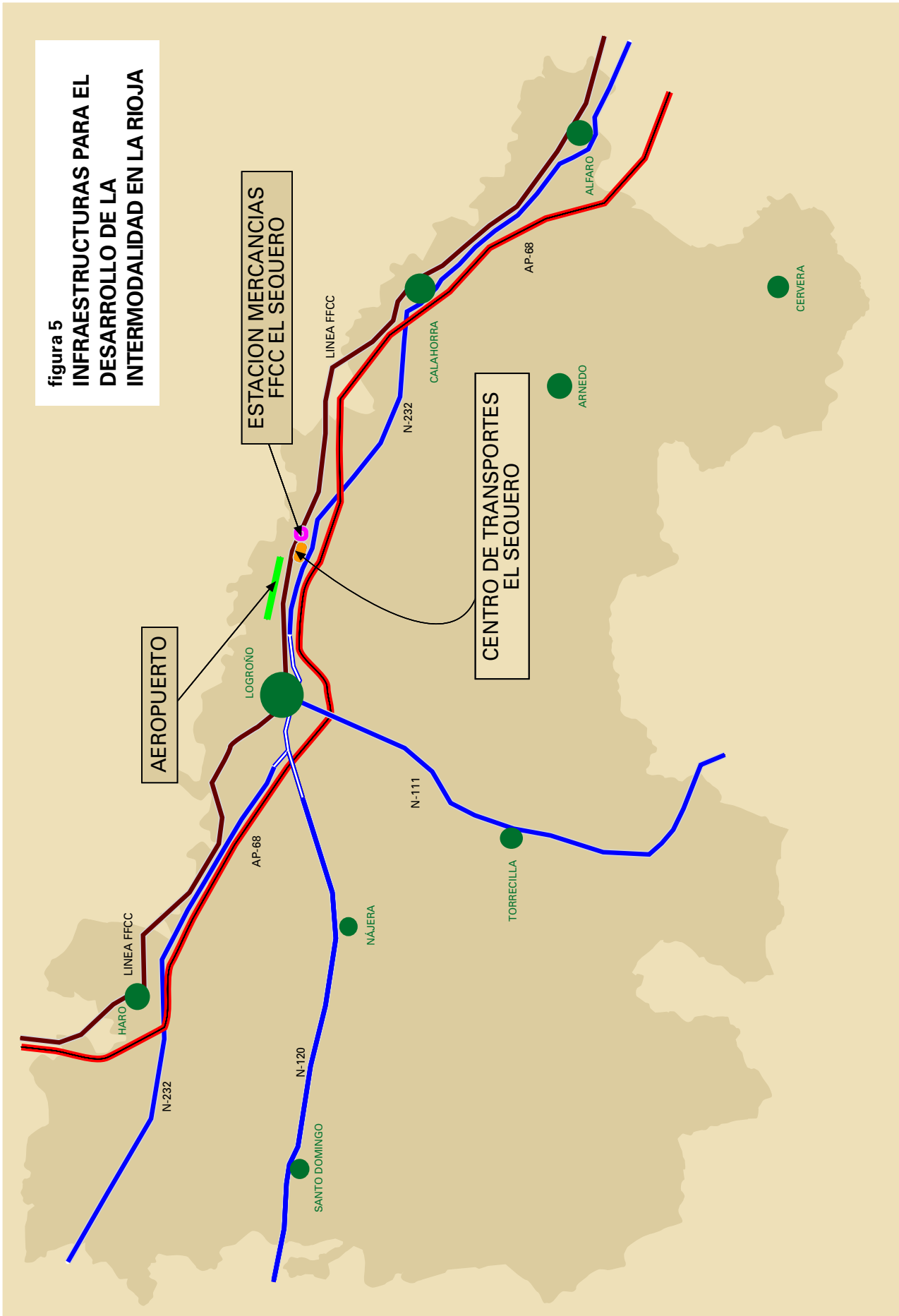
VIGESIMONOVENA

Prioridad para el desarrollo de aquellos nodos donde se encuentren redes modales que aglutinen un mayor número de infraestructuras de los diferentes sistemas de transportes.

En el PEIT se defiende una visión unitaria de las infraestructuras y servicios *“que permite asegurar –evitando la introducción de cambios de procedimiento bruscos– la continuidad con el modo tradicional de trabajo según redes modales, implica conceder una especial atención a los puntos o nodos donde éstas se encuentran y proporciona elementos objetivos de transversalidad en torno a los que articular, convenir y conciliar en su caso, de una forma homogénea, las propuestas, iniciativas y actuaciones de los diferentes actores”*.

El concepto de intermodalidad podrá desarrollarse y ser mucho más eficiente en aquellos nodos que mayor número de redes modales aglutinen (carretera, ferrocarril, aeropuertos y puertos) por lo que debería incluirse este criterio como uno de los puntos de las directrices generales para el desarrollo de la intermodalidad.

figura 5
INFRAESTRUCTURAS PARA EL
DESARROLLO DE LA
INTERMODALIDAD EN LA RIOJA



Intermodalidad

30

TRIGÉSIMA

Establecimiento de una red de nodos logísticos ferroviarios para promover la intermodalidad del ferrocarril con el transporte marítimo, por carretera y transporte aéreo en materia de transporte de mercancías.

En el PEIT se establece la red de nodos logísticos sólo con el transporte marítimo y por carretera cuando se dice que *“en el marco del plan intermodal de mercancías se establecerá una red de nodos logísticos ferroviarios para promover la intermodalidad con el transporte marítimo y por carretera”*.

En la promoción de la intermodalidad por ferrocarril no se cuenta con el transporte aéreo, siendo este el sistema de transporte más moderno y por tanto con menor tradición de intercambio en relación con los demás medios de transporte. Teniendo en cuenta esta particularidad y el hecho de que se trata de un sistema de transporte en pleno desarrollo en nuestro país, debería incluirse la perspectiva de la intermodalidad para el tráfico e mercancías en un plan en el que se diseñan las comunicaciones a largo plazo. Además, *“la mejora de la inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público mediante accesos adecuados, infraestructuras específicas para facilitar el intercambio y servicios de transporte público”* sí figura entre las directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales en materia de transporte aéreo.

Sector transporte

31

TRIGESIMOPRIMERA

Medidas para la mejora de las condiciones de seguridad en el transporte, con incidencia en la formación en materia de seguridad y en una mejora de las inspecciones de transporte en vez de establecer un nuevo régimen sancionador.

En el PEIT se establece una modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres con el objetivo de desarrollar la eficiencia del sistema del transporte a través de *“la mejora de las condiciones de seguridad en el transporte (desarrollo el nuevo régimen sancionador)”*.

En estos momentos las sanciones en materia de transportes se encuentran entre las más altas de cualquier otro sector (muy grave 4.601 euros, grave 1.501 euros, leve 301 euros) y fueron recientemente modificadas al alza (29/10/2003). El importe establecido actualmente para las sanciones de transportes es suficientemente disuasorio para que el transportista cumpla la normativa en vigor por lo que deben rechazarse estrategias que incidan exclusivamente en el recurso a vías punitivas para lograr objetivos en materia de seguridad. Al margen del malestar que genera entre los profesionales estas prácticas no suelen ser efectivas.

Deben proponerse otro tipo de medidas como la formación y concienciación de los transportistas en el cumplimiento de la normativa y en la mejora de los servicios de inspección como mayor garantía para la mejora de las condiciones de seguridad.

Sector transporte

32

TRIGESIMOSEGUNDA

La revisión de la fiscalidad en el transporte que se propone tendrá en cuenta factores como la fiscalidad actualmente soportada, la repercusión en los costes de la actividad y su incidencia en la competitividad de las empresas del sector.

El PEIT anuncia que “se promoverá la revisión de la fiscalidad soportada por el sector del transporte para adecuarla a los objetivos del PEIT y de otras estrategias y políticas del Gobierno, particularmente las de la Lucha contra el Cambio Climático y la de Eficiencia Energética”.

El planteamiento que se anuncia a la hora de revisar la fiscalidad en el sector del transporte incluye únicamente referencias concretas la lucha contra el cambio climático y la eficiencia energética. Siendo necesaria la revisión de la política fiscal, deben incluirse explícitamente factores conexos con la fiscalidad en el sector como la repercusión en los costes de la actividad, la incidencia en la competitividad de las empresas del sector y otros.

Sector transporte

33

TRIGESIMOTERCERA

Establecimiento de plazos concesionales en el transporte de viajeros en función de los retornos de la inversión y de las obligaciones derivadas de la mejora en la calidad del servicio, bajo la premisa de que el sistema concesional debe equilibrar los tráficos rentables y los no rentables económicamente.

En el PEIT se establece que se procederá a la revisión del marco concesional del transporte de viajeros por carretera *“introduciendo sistemas de estímulo de la competencia y calidad: evaluación y seguimiento de la calidad del servicio, favorecer la reducción de los plazos concesionales a 6-10 años como referencia, sin perjuicio de la necesidad de establecer plazos superiores en ciertas condiciones de baja demanda u otras).*

En las sucesivas revisiones del marco concesional del transporte de viajeros por carretera, y teniendo en cuenta que el sistema concesional se fundamenta en el principio de solidaridad, debe establecerse como referencia para la determinación de los plazos concesionales aquellos que mejor equilibren los tráficos rentables con los no rentables económicamente, calculando periodos de vigencia de los mismos en función de los retornos de la inversión y de las obligaciones para los concesionarios derivadas de la mejora en la calidad del servicio y no en función de plazos predeterminados. En todo caso debe procurarse que el establecimiento de un plazo concesional determinado sea pactado con el sector del transporte.

Procedimiento

34

TRIGESIMOCUARTA

El informe de seguimiento del PEIT que se elaborará con carácter bienal será remitido a las administraciones autonómicas para su constancia, conocimiento y opinión.

En el PEIT se determina que “con carácter bienal se elaborará, por parte de la Dirección de Planificación y Coordinación Territorial y apoyada por la Comisión de Seguimiento del PEIT, un informe de seguimiento del Plan”.

Siendo la participación y la concertación de las diferentes administraciones un factor reiterado a lo largo del documento, y en concreto las alusiones a la participación de otras administraciones, a la corresponsabilidad gestora y financiera de la administración autonómica y local, a la transparencia en la gestión del presente documento y a la incidencia que éste tiene sobre el territorio de las comunidades autónomas y su estrategia territorial, es absolutamente necesario que las comunidades autónomas conozcan la evolución de las acciones derivadas del mismo y tengan la oportunidad de opinar sobre dicha evolución, por lo que éstas deben disponer de los informes de seguimiento que sean precisos y evaluar el grado de cumplimiento del PEIT, todo ello en orden a una elemental cuestión de responsabilidad política.

Procedimiento

35

TRIGESIMOQUINTA

Las propuestas de revisión que pudieran llevarse a cabo deberán tramitarse por el mismo procedimiento que se propone para su elaboración.

El PEIT establece que “puede detectarse tanto que sea necesario abordar nuevas actuaciones no contempladas en el PEIT como adelantar o retrasar las ya previstas o incluso desprogramarlas en caso de que así lo aconsejara la evolución experimentada en el tiempo por unos y otros condicionantes del transporte y sus infraestructuras. Por ello, si bien el PEIT se plantea en el horizonte temporal del 2020, se considera conveniente someterlo a una primera revisión al finalizar el primer cuatrienio de su aprobación, es decir en el horizonte del 2008-09, tras el seguimiento y valoración de las actuaciones emprendidas en esa primera fase y ha de tener como finalidad adecuar sus objetivos, directrices y actuaciones en función de los objetivos marcados, la evolución de la economía y marco de financiación, así como nuevas directivas europeas y normativa española”.

Nada se dice en el documento del procedimiento a seguir para el caso de proceder a la alteración del contenido del PEIT, su revisión o actualización. No es, por lo tanto, descabellado solicitar que en estos casos se siga el mismo camino andado para la creación del mismo, a saber, periodo de información pública a las CC.AA., agentes sociales, etc., aprobación por Consejo de Ministros y posterior debate en las Cortes Generales. Se aseguraría así la participación pública, se salvaguardaría su transparencia y se evitaría la unilateralidad ante eventuales revisiones del PEIT.

Financiación

36

TRIGESIMOSEXTA **Territorialización de las principales inversiones en infraestructuras por CC.AA.**

El PEIT nada dice al respecto, simplemente establece una división de la cantidad global por tipo de actuación.

La división administrativa del Estado Español en comunidades autónomas y la asunción por éstas de competencias propias en materia de infraestructuras y transportes obliga a la necesaria coordinación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas, máxime cuando el territorio de las propias autonomías actúa como soporte territorial de las infraestructuras del Estado. Por ello se considera necesario establecer una previsión económica por comunidades autónomas que permita a éstas disponer de un marco de referencia sobre el que planificar no sólo el desarrollo del propio PEIT sino la colaboración, en términos económicos, que es consecuencia del documento.

Esta territorialización es congruente con el principio de transparencia que propugna el PEIT, y se considera algo factible según la definición que se visualiza en el documento en relación con los grandes ejes de comunicación, de las alegaciones que realicen las comunidades autónomas y las necesidades que las diferentes demarcaciones de carreteras trasladan al Ministerio de Fomento.

37

TRIGESIMOSÉPTIMA **Distribución temporal por anualidades de las diferentes actuaciones.**

El PEIT no recoge esta distribución, aunque si realiza una distribución temporal de los objetivos sin cuantificarlos.

Debe incluirse, como elemento fundamental en la planificación económica de las administraciones públicas, una distribución temporal de la estimación económica de las actuaciones para que las diferentes administraciones afectadas conozcan el desarrollo financiero del Plan a lo largo de su vigencia y cuáles van a ser los esfuerzos económicos para llevarlos a cabo, dotando al documento y a sus autores de credibilidad y solvencia y estableciendo horizontes ciertos para la construcción de las infraestructuras. Asimismo esta distribución es fundamental para que la hacienda pública y presupuestos lo enmarquen dentro del conjunto de gastos del Estado y éstos pasen a formar parte de la planificación global de gasto.

Financiación

38

TRIGESIMOCTAVA

Eliminación del principio de tarificación basado en el pago de una tasa por el uso de las infraestructuras.

El PEIT propone la distribución “de manera equitativa entre los usuarios y el conjunto de la sociedad los costes por el uso de las infraestructuras, mejorando la posición de los agentes más débiles en el mercado del transporte frente a la actividad de agentes dominantes, y garantizando unas condiciones de competencia leal entre modos y operadores (...) Introducción progresiva de principios de tarificación basados en el uso efectivo de las infraestructuras, en la calidad del servicio ofrecida y en la internalización de externalidades”.

Debe eliminarse la introducción progresiva del principio de tarificación, es decir, el pago por el usuario tanto del coste de las infraestructuras como de los costes externos generados por la actividad del transporte. Las infraestructuras deben ser concebidas como un bien de interés general, universal y público como la sanidad o la educación; unas buenas infraestructuras benefician a toda la sociedad independientemente de quien las use y suponen el soporte fundamental para el desarrollo económico y social de un país, de su progreso económico y su bienestar social. Por estas razones debe ser la sociedad en su conjunto quien asuma ese gasto mediante la imposición general.

39

TRIGESIMONOVENA

Disconformidad total con el pago de un peaje blando por el uso de una autovía si existe un itinerario alternativo gratuito.

En el apartado “Fuentes de financiación”, se establece la inclusión de “tasas por el uso de las infraestructuras, aplicable a los turismos y a los vehículos pesados, la implantación de peajes blandos en las autovías que cuenten con un itinerario alternativo gratuito o la imposición de contribuciones especiales a los beneficiarios directos de las actuaciones en carreteras”.

La financiación de las infraestructuras debe basarse en criterios de justicia, solidaridad y no discriminación. El Estado no debe implantar el “pago por uso” de las infraestructuras y menos aún si ese pago discrimina a las rentas más bajas en el uso de las infraestructuras más seguras.





**Propuestas del Gobierno,
agentes económicos y
sociales de La Rioja para el
impulso del Plan Estratégico
de Infraestructuras y
Transporte**