



LA REFORMA DE LES INFRASTRUCTURES

Cercle d'Infraestructures

Castell de Castellet i la Gornal

FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD

José Manuel Vassallo
Profesor Titular
Universidad Politécnica Madrid





Principios que deberían regir la gestión de las carreteras

CRITERIOS DE GESTIÓN	DEBERÍA SER	VIENE SIENDO
Toma de DECISIONES de inversión y gasto	Basada en la EFICIENCIA Y PRODUCTIVIDAD	Basada en la MODA y en las COMPARACIONES
ESCENARIO temporal	MEDIO-LARGO PLAZO	CORTO PLAZO
OBJETO	Gestión eficiente de la MOVILIDAD de los USUARIOS	CORTAR CINTAS
Sistema de PRECIOS	JUSTO, COMPRENSIBLE por el usuario, RAZONABLE	DISCRIMINATORIO, NO COMPRENSIBLE
Coordinación entre ADMINISTRACIONES	Encaminada al SERVICIO	De CONFRONTACIÓN
Coordinación CON OTROS MODOS	PRIMORDIAL	SECUNDARIA

Problemática de la gestión de carreteras en España I

Red de carreteras de alta capacidad dual (peaje / libre)

- No hay una razón clara de la distinción
- Elemento de confrontación política y agravios comparativos

Modelo de concesión que no funciona correctamente

- Radiales a Madrid y últimas concesiones de peaje
- Peaje en sombra y disponibilidad

Problemas de competencia

- En los contratos no hay cláusulas de “no competencia”
- ¿Restablecimiento del equilibrio económico-financiero?



Problemática de la gestión de carreteras en España II

Falta de especialización del sector público

- Sector privado es líder dentro y fuera de España
- El sector público no se ha renovado

Criterios de fijación de peaje anticuados

- Divergencia entre unos tramos y otros
- Escasa flexibilidad
- Debería reflejar el daño social

Falta de planificación en un contexto de red

- Falta de racionalidad económica y social
- Valorar la integración en una red (peaje y no peaje no compiten sino cooperan)

Modelo actual ineficiente y financieramente insostenible

Claves de la mejora

- Definir un modelo ÚNICO y a LARGO PLAZO
 - Mejor definición del marco de competencias de las administraciones y su necesidad de coordinación
 - Aplicación del pago por uso de infraestructura para:
 - Que la movilidad sea más eficiente (beneficio al usuario)
 - Establecer criterios más justos entre usuarios y no usuarios
 - Redefinición del modelo de participación público-privada



POLITÉCNICA

Mejor definición del marco de competencias I



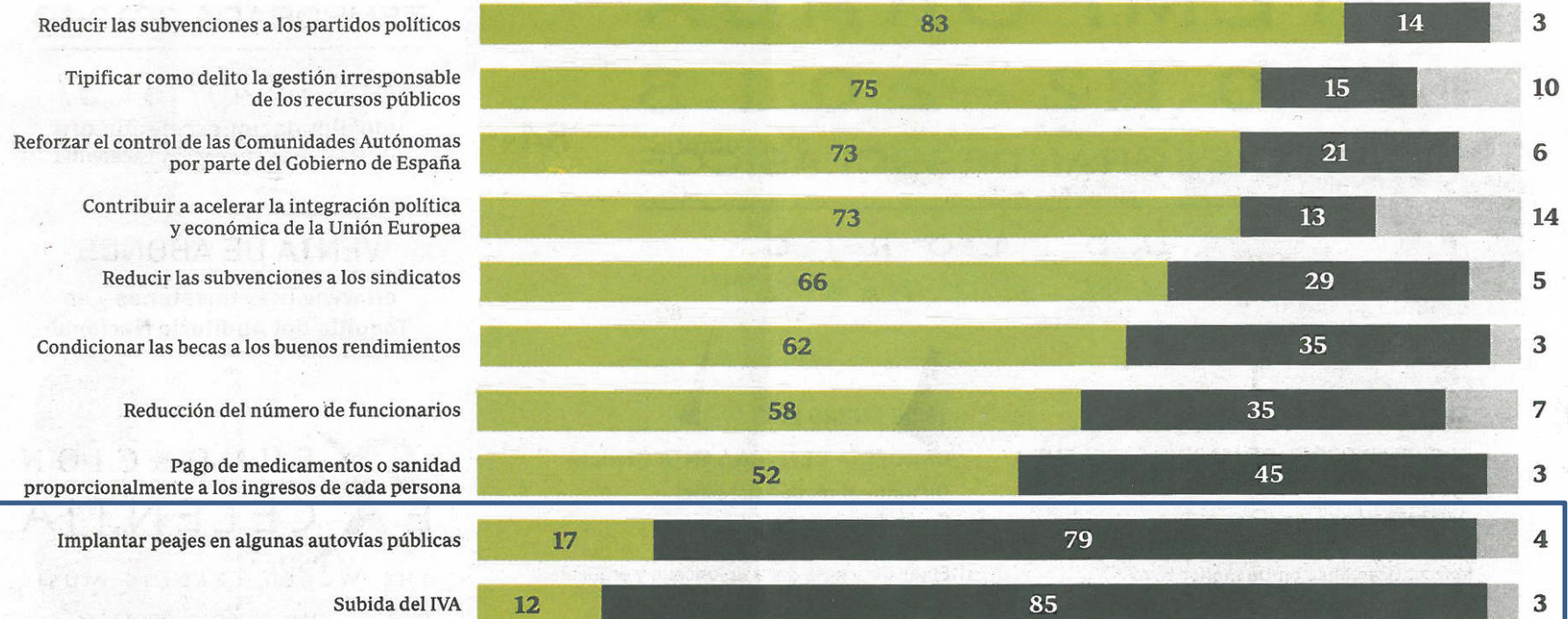
Pago por uso: Aceptabilidad

Encuesta de opinión pública de algunas medidas a tomar por el gobierno para reducir el déficit público

Encuesta DYM para ABC / Valoración de las posibles líneas de actuación del Gobierno de España

« en porcentaje »

● A favor ● En contra ● No sabe / No contesta



Pago por uso: tarifas para España

- Tarifa media Vehículo pesado (2013): 0,079 €/km
- Tarifa media Vehículo ligero (2017): 0,031 €/km

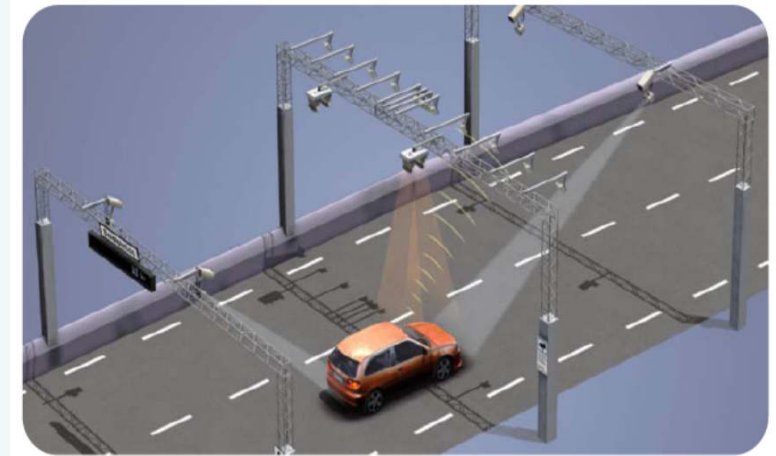
Itinerario	Tipo de vehículo	Categoría de emisiones	Tarifa (€/km)	Distancia (km)	Importe (€)
Madrid-Toledo	Ligero (2017)	Categoría II	0,0323	74	2,39
	Pesado III (2013)	Categoría III	0,0699	74	5,17
Madrid-Valencia	Ligero (2017)	Categoría II	0,0323	357	11,53
	Pesado III (2013)	Categoría III	0,0699	357	24,95
Madrid-Málaga	Ligero (2017)	Categoría II	0,0323	548	17,70
	Pesado III (2013)	Categoría III	0,0699	548	38,31

Pago por uso: Criterios I

- Encuadrarlo en una reforma global del sistema de transportes donde se incluya:
 - Criterios de tarificación para todos los modos
 - Fiscalidad del transporte
 - Reforma estructural del sector para mejorar la productividad
- Resulta clave que los usuarios comprendan los beneficios
 - Seguridad, calidad , fiabilidad para viajeros
 - Ahorros de coste para mercancías

Pago por uso: Criterios II

- Tecnología *free flow* pensada a largo plazo
 - Interoperabilidad total con Europa
 - Máximas prestaciones posibles para cobrar por diversas circunstancias
 - Valoración económica de presente y futuro
- Red a tarificar:
 - Que tenga o pueda tener un volumen de tráfico suficiente
 - Que evite desviaciones de tráfico a vías alternativas

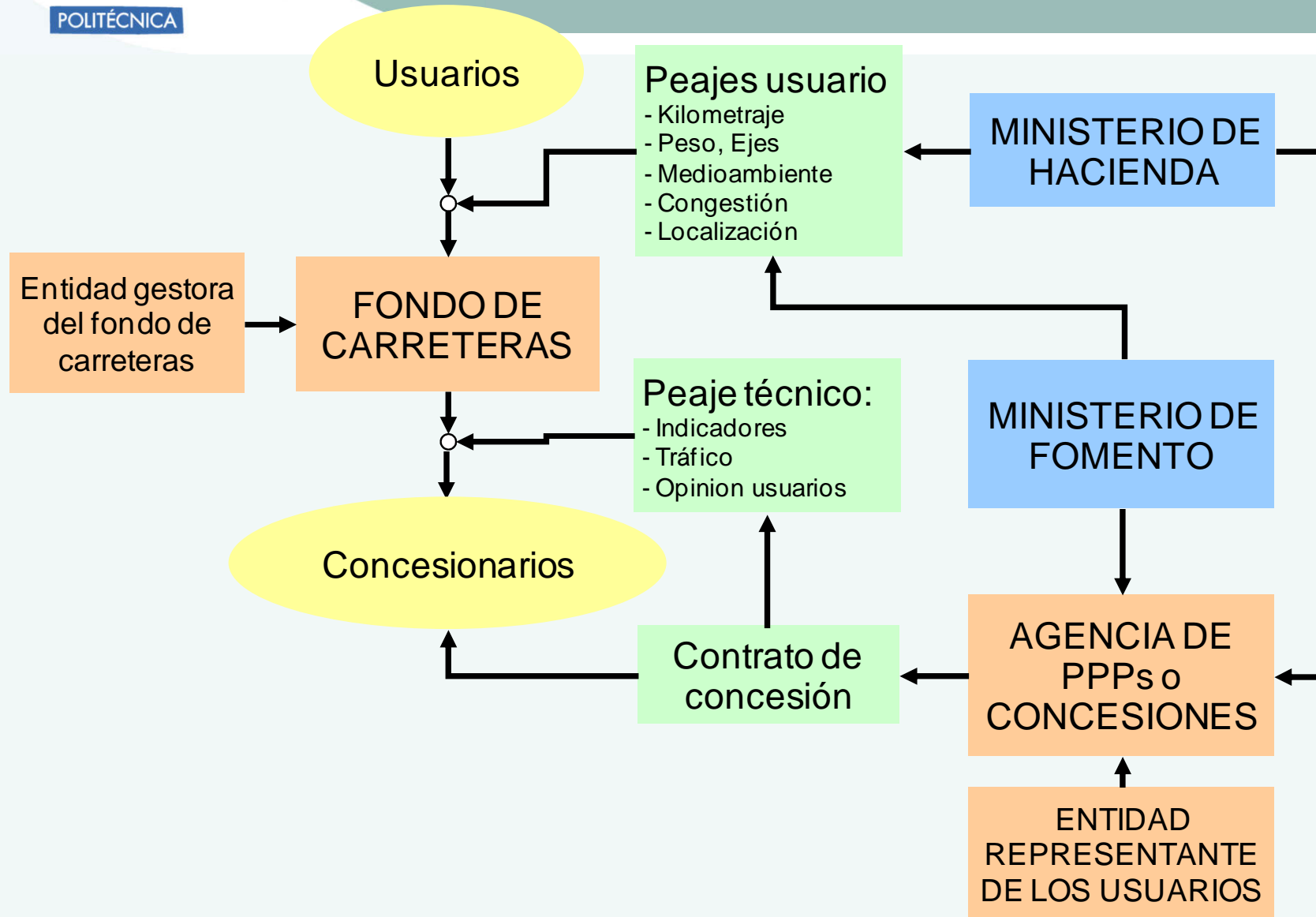




Modelo de Participación Público Privada I

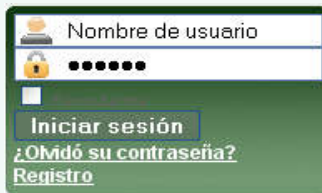
- Ha funcionado bien durante unos años pero necesita una reforma sustancial
 - Mecanismos de reparto de riesgos
 - Criterios de licitación
 - Nuevas fuentes de financiación
- Dentro de esa reforma se debe incluir:
 - La aplicación de un sistema tarifario más complejo que obliga a una separación entre la tarifa real y la tarifa técnica
 - Una mayor especialización del sector público
 - Mayor participación de los usuarios

Modelo de Participación Público Privada II: el modelo OASIS



Modelo de Participación Público Privada III

- **Peaje técnico = Tráfico + Indicadores + Opinión del Usuario**
 - ✓ Incremento de la tarifa técnica como premio a las cinco concesiones mejor valoradas



Encuesta Nacional?

Nivel 1 10%

Nivel 2 8%

Nivel 3 6%

Nivel 4 4%

Nivel 5 2%

Nivel > 5 0%

Ventajas de la reforma I

Sociedad

- Se imputa el coste de la infraestructura a los usuarios
- Se reduce la carga fiscal a los no usuarios
- Se fomentan vehículos más limpios y menos ruidosos

Administraciones

- Se dispone de una fuente estable de recursos
- Se ajustan las inversiones a los recursos disponibles
- Se evitan las renegociaciones de contratos

Ventajas de la reforma II

Concesionario

- Se reducen los riesgos (expropiaciones, tráfico, competencia)
- Se reducen los costes financieros del proyecto

Usuario

- Se evita la dualidad existente (autopistas / autovías)
- Se establece un entidad que representa sus intereses
- Se mantiene correctamente la infraestructura
- Se tiene en cuenta su opinión en la remuneración al concesionario

¡MUCHAS GRACIAS!

José Manuel Vassallo

ivassallo@caminos.upm.es

Centro de Investigación del Transporte **TRANSyT** (UPM)

[**http://www.transyt.upm.es**](http://www.transyt.upm.es)