



ASOCIACIÓN DE SOCIEDADES ESPAÑOLAS CONCESIONARIAS  
DE AUTOPISTAS, TÚNELES, PUENTES Y VÍAS DE PEAJE

## **ENCUENTRO ASETA – UIMP 2010**

El Encuentro que ASETA organiza anualmente en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) de Santander, ha tenido lugar este año los días 28 al 30 de junio pasado con el lema "El sector de infraestructuras de peaje ante la salida de la crisis". Las principales conclusiones del encuentro se resumen a continuación:

- En un contexto en el que España debe reducir su déficit público del 11% al 3% en 2013 la escasez de recursos públicos va a marcar la línea de actuación de las Administraciones públicas en los próximos años. En este sentido, la inversión en infraestructuras se tiene que racionalizar por lo que ya no se podrán financiar proyectos sin una rentabilidad muy clara.
- Los proyectos de infraestructuras que no atienden a una demanda real y cuyos costes no pueden ser asumidos por los usuarios, como es el caso del AVE, deberían ser abandonados, en detrimento de otros proyectos económicamente sostenibles.
- La resolución de los problemas de las autopistas de peaje de última generación es imprescindible para que el Plan Extraordinario de Infraestructura obtenga el apoyo y la confianza de los inversores.
- España es uno de los países que mayor gasto de mantenimiento de carreteras deberá afrontar en un futuro, ya que ha basado su política de carreteras de alta ocupación en la construcción de autovías libres de peajes cuyo mantenimiento no está garantizado.
- La implantación de la "euroviñeta" sería una alternativa justa y eficaz que ayudaría a solventar problemas de financiación de muchas infraestructuras viarias. Desde ASETA se aplaude la iniciativa lanzada por el Ministerio de Fomento de abrir un debate sobre el cobro por uso de las infraestructuras.
- En países de nuestro entorno se están implantando soluciones para paliar el gasto en infraestructuras y mantener la actividad económica. Así Portugal apuesta por implantar peaje explícito en autopistas que anteriormente operaban con peaje en sombra y en Francia, el gobierno está alcanzando acuerdos con las concesionarias de autopistas de peaje para que éstas realicen inversiones de mejora en materia de seguridad y medioambiente a cambio de una prórroga de su periodo de concesión.
- ASETA junto con la Dirección General de Tráfico está desarrollando un sistema para la persecución de infractores de telepeaje por lo que las concesionarias podrán plantearse eliminar las barreras en las vías dedicadas de telepeaje. Esto



constituye el primer paso hacia un sistema free-flow, requisito necesario para la implantación de la "euroviñeta" en España.

- El debate de incrementar los límites de velocidad en las autopistas de peaje sigue abierto. Pese a que varios estudios demuestran que variaciones en el límite de velocidad producen variaciones de los accidentes en el mismo sentido, no es menos cierto que las autopistas de peaje son más seguras que el resto de carreteras por lo que un trasvase de tráfico –motivado por una ventaja diferencial como pueda ser un incremento del límite de velocidad- podría anular dicho efecto, resultando una disminución de la accidentalidad del total de la red de carreteras.