

III Conferencia Internacional sobre Gestión de Carreteras

POR VICENTE MONTE



La inauguración fue presidida por D. Santiago Lanzuela (en el centro), Presidente del Gobierno de Aragón.

En Zaragoza, del 4 al 6 de marzo del presente año, y en el "Edificio Pignatelli" se ha celebrado esta tercera conferencia, organizada por la Asociación Técnica de Carreteras (ATC) y patrocinada por el Ministerio de Fomento, Banco Mundial, Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza, con la colaboración de la Cámara de Industria y Comercio de Zaragoza y la Caja de Ahorros de la Inmaculada.

Sesión inaugural

La inauguración, comenzó con las palabras de D. Ángel Lacleta que mostró su satisfacción como Presidente de la A.T.C. por la celebración de estas jornadas, agradeciendo a todos los entes participantes y organizadores del evento su colaboración.

D. José María Alonso-Biarge, del Banco Mundial, dio la bienvenida a los asistentes y subrayó que España ha iniciado un camino que deberá profundizar en el conocimiento de las innovacio-

nes sobre financiaciones del sector privado para conseguir una balanza fiscal equilibrada, manteniendo las inversiones en carreteras, conseguir un desarrollo sostenible, financiar el déficit y lograr una mayor participación del sector privado en la creación y conservación de infraestructuras.

Por el Ministerio de Fomento, intervino D. Juan F. Lazcano Acedo, su Director General de Carreteras, quien destacó el altísimo interés de este tipo de conferencias y la labor del Banco Mundial en la transferencia de tecnología.

D. Santiago Lanzuela, Presidente del Gobierno de Aragón, agradeció la elección de Zaragoza como sede de la conferencia, a la que calificó como "un importante encuentro internacional de expertos". Tras ello, destacó a su región como pionera en este tipo de financiaciones, informando sobre algunos tramos que ya utilizan el sistema de abono diferido a final de obra, calificándolo como necesario y "eficaz", y citando otros, entre ellos, los del "Plan de Actuaciones

en las Cuencas Mineras". Terminó informando que a finales de año, quedarán mejoradas un total de 30 carreteras de la región.

1ª Sesión.- Planteamiento general del problema

Con el tema "La falta de recursos frente a la necesidad de nuevas carreteras para el desarrollo", intervino D. Juan Lazcano, quien se detuvo en los criterios de convergencia, subrayando que un mayor patrimonio y una mejor calidad requiere de más partidas económicas para su conservación, siendo necesario mantener la inversión para crear y mantener infraestructuras. Además, distinguió y razonó la diferencia entre rentabilidad financiera y social.

Posteriormente, fue analizando los diferentes modelos de financiación, comenzando por el de la pública, que dividió en general (rígido e insuficiente) y específico (complementario). Dentro de este último,

citó la tasa por uso de infraestructuras, los impuestos sobre el carburante, las contribuciones especiales y los peajes blandos en autovía. El modelo de financiación mixta lo dividió en financiación con presupuesto diferido (contrato con abono total, agencia pública, consorcios y convenios con Comunidades Autónomas); deuda pública sobre fiscalidad específica (impuesto sobre carburantes, sobre ventas y propiedad); financiación y gestión por "Agencia Pública"; y financiación y gestión privada con apoyo público (*leasing* y *peaje en sombra*).

Para finalizar con los modelos, y dentro de los de financiación privada, se detuvo en el gestionado por una agencia pública (EE.UU.), y en la financiación y gestión privada en concesión.

Tras proponer las ventajas e inconvenientes de cada sistema, dedicó una atención especial al abono total de precio, que puede ser abonado en un solo acto o en anualidades, aunque por ahora ese fraccionamiento no se contempla en nuestro país.

Posteriormente, presentó cifras y datos sobre los tramos licitados bajo esta modalidad en 1997 (cuya inversión alcanzó los 112 000 Mpta) y los que se licitarán en 1998 (Ronda de Gijón, Tercer Cinturón de Zaragoza, Variante de Fraga, etc.).

Tras revisar el tema de las agencias estatales, concluyó su interesante intervención con que no existe un único sistema de financiación y que lo que hay que hacer es estudiar las posibilidades de cada uno de ellos y ver sus posibilidades de plasmación.

2ª Sesión.- El punto de vista de los sectores implicados

Moderada por **D. Ángel Lacleta**, la sesión comenzó con la intervención de **D. José M^a Alonso-Biarge**, del Banco Mundial, representando a las *Entidades Financieras Internacionales*, quien explicó en primer lugar qué es el Grupo Banco Mundial, cuál es el fondo del problema (necesidad de una adecuada red vial y del equilibrio económico, etc.), cómo el Banco contribuye a la reducción del déficit de inversión en carreteras (financiando proyectos a través del BIRD y el DIF, facilitando asistencia técnica y capacitación perso-

nal, participando en el capital social, etc.), cómo puede incentivar y promocionar la inversión privada (financiando aportaciones del Estado, creando condiciones propicias para la inversión privada, etc.), así como la exposición y análisis de los métodos tradicionales e innovadores para materializar la participación del sector privado.

Dentro de los últimos de los citados, analizó el abono diferido, que



El peaje implica la transferencia de un servicio a cambio de un coste.

permite una rápida ejecución de las obras y difiere la contabilidad de las inversiones; el peaje indirecto o en sombra, que también lo difiere e involucra al sector privado, alivia las limitaciones impuestas por el equilibrio fiscal y permite un periodo de pago mejor. Entre los inconvenientes: no aportan recursos adicionales al largo plazo del sector privado, son financiados por todos los contribuyentes y no sólo por los usuarios, pueden plantear una deuda como compromiso del gobierno más allá de su mandato y fomentan el uso ineficiente de la infraestructura.

A continuación y en representación de las *Entidades Financieras Nacionales*, intervino en primer lugar, **D. Juan Basurto**, de la Asociación Española de la Banca, quien, tras mostrar su agradecimiento por la invitación, subrayó que los bancos han participado y financiado desde hace muchos años bajo diferentes fórmulas, directa e indirectamente, incluso bajo el mo-

delo alemán, muchas de las infraestructuras hoy existentes.

Para ello, se tiene que tener la "idea clara" de cuál es el reparto de papeles, de responsabilidades y de riesgos, pudiéndose dar una casuística muy amplia. Pero, en cualquier caso, la participación pública en las llamadas fórmulas mixtas deberán adaptarse, pues tienen demasiada rigidez y necesitan de una mayor discrecionalidad.

Tras hablar sobre los "seguros de riesgos de crédito" y la necesidad de un amplio plazo para recuperar las inversiones, como en los casos de las concesiones de autopistas, calificó como positivo el Real Decreto sobre "titulación de activos".

Más adelante, intervino **D. Fernando Castellanos**, de la Confederación Española de Cajas de Ahorros, afirmando que la transformación de la financiación pública responde a un criterio de eficiencia para prestar servicio con el menor coste.

Tras hablar sobre la influencia de los criterios de convergencia, resaltó la previsible colaboración de las entidades financieras en los proyectos de inversión, siempre que se tenga en cuenta los grados de responsabilidad, riesgos, relaciones contractuales, tipos de interés básico, etc.

Finalmente, y tras exponer el papel de la CECA en la financiación de obras de construcción, de la que tiene una dilatada experiencia, acabó su intervención afirmando que por origen, estructuras, arraigo y experiencia, la CECA tiene un interés especial en colaborar en esta financiación, siempre que sea presidida por criterios de libertad, las condiciones económicas estén basadas en los criterios de mercado, se preste la debida atención a los proyectos útiles, se clarifiquen las fórmulas jurídicas para la financiación privada y se produzca una especie de coparticipación adecuada en los proyectos.

Más adelante, y en representación de las *Entidades Concesionarias*, intervino **D. José M^a Morera**, de Iberpistas, S.A. y ASETA, defendiendo su pensamiento de que el problema está fácilmente resuelto con el peaje, que implica la transferencia de un servicio a cambio de un coste (peaje) y defendiendo que los demás sistemas de financiación tan sólo difieren el pago, o lo dilatan en el

tiempo (peaje en sombra). Es decir, que transfieren a ejercicios presupuestarios posteriores el coste de la infraestructura.

Tras preguntarse si los gobiernos están dispuestos a pagar el coste político de este tipo de financiación, explicó la realidad actual de las sociedades concesionarias, subrayando la gran capacidad de generar y mover recursos.

Antes de finalizar su intervención, reclamó que hubieran proyectos que no sólo se ciñeran a la inversión inicial, sino también que contemplaran los costes de mantenimiento y conservación con plazos largos de concesión, que no sólo supondría un ahorro para los gobiernos, sino que, además, disfrutaría de unos ingresos vía impuestos; todo ello junto a la ya demostrada eficacia de la gestión del sector.

Finalizó su ponencia con la petición de que cuando hubiera un proyecto de alto riesgo se tuvieran las suficientes garantías o ayudas para acometerlo.

D. Pedro González-Haba, de SEOPAN, participó en la conferencia en representación del sector de la construcción y comenzó su alocución precisando que la financiación privada es transitoria y que debe recuperarse o por la vía del precio o por la del impuesto; y, en contra de lo que pueda pensarse, la financiación pública nunca es gratuita porque la paga el contribuyente.

Tras relatar cómo se ha ido desarrollando la política de financiación de infraestructuras y sus características, defendió la necesidad de una comprensión clara del marco económico general, la ligación de la empresa constructora, que puede y debe hacer algo más que construir, y la resolución de ciertos temas pendientes sobre la razonable implementación rápida de los nuevos sistemas de financiación y una mayor concreción del marco legal en lo relativo a las concesiones de infraestructuras.

Posteriormente y dentro del sector de la Consultoría, intervino **D. Juan Herrera**, recién elegido *Presidente de Tecniberia Civil*, quien afirmó que las empresas consultoras quieren y tienen que estar presentes en el proceso de financiación y gestión, porque, entre otros, tienen un papel que interpretar para optimar las inversiones,



D. Juan Lazcano en un momento de la presentación de su ponencia.

resolviendo con ello una necesidad económica financiera.

Tras subrayar la discontinuidad del mercado, el despilfarro de energía en la preparación de ofertas y la política de reparto de la Administración, que evitan el desarrollo de este tipo de empresas, propugnó que su sector ve la inversión privada mediante la fórmula de concesión, en general a un consorcio, en el que tengan cabida los sectores financiero, consultor, constructor y explotador; y que el papel de la consultoría es afianzar el precio, el plazo y la calidad sin incidentes, equilibrando y armonizando a los demás componentes del citado consorcio, siendo para ello necesario que sean técnicamente capaces, formados por equipos pluridisciplinarios y capaces de asumir la construcción, gestión y conservación, imparciales y financieramente saneados.

Para terminar la sesión, intervino **D. Juan Rodríguez de la Rúa**, de Asince, que se centró en las actividades de las empresas de ingeniería en las fórmulas de concesión: asistiendo a los poderes públicos, asesorando al concesionario, colaborando con otros sectores y asegurando y financiando la obra. Tras defender la igualdad de oportunidades en la formulación de requisitos, la necesidad de la asistencia técnica desde el prediseño y las funciones clásicas de su sector, que abarcan también la dirección de obra y el control de calidad, afirmó

que las consultorías pueden y deben optimar las concesiones existentes, activar otras nuevas y analizar los riesgos específicos, complementando la labor de todos los intervinientes en el proceso constructivo, calificando la suya como fundamental.

3ª Sesión.- La solución tradicional: El peaje, experiencia y problemas de su expansión futura

Moderada por **D. Manuel Júlvez**, del Ayuntamiento de Zaragoza, intervino en primer lugar para explicar la experiencia en España **D. Antonio Díez de Ribera**, de ASETA (Asociación de Empresas Concesionarias de Carreteras de Peaje), quien, tras agradecer su invitación, analizó las connotaciones peyorativas de la palabra peaje, subrayó el regreso a la financiación privada como solución para la construcción de infraestructuras, destacando que el llamado "modelo alemán" es tan sólo una medida para retrasar y distorsionar la realidad y el pago de su realización.

Tras hacer una pequeña historia de los antecedentes del peaje y enunciar las leyes que lo han reglamentado (Ley del 26 de febrero de 1953, Ley 55/1960 y 8/1972) hasta el año 1982 con el plan de autovías "gratuitas", y su posterior redescubrimiento por el nuevo gobierno, así como las medidas adop-

tadas, tanto con las CC.AA. como con los concesionarios, se remitió al nuevo Plan de Autopistas.

Posteriormente, concluyó que en la actualidad existen pocos itinerarios nuevos rentables y que el mantenimiento de la red libre de peaje es y será muy alto, y a la que además no se la puede poner fácilmente un peaje.

Finalizó recordando que no existen las carreteras gratuitas, error en que se cae en demasiadas ocasiones.

Por lo que se refiere a la experiencia europea, intervino **M. Stephen Conteux**, de Transroute, explicando su estructura y defendiendo la necesidad de obtener una buena relación entre todas las partes intervinientes en el proceso de construcción, y analizando el estudio realizado en el Cinturón de la ciudad de Melbourne y sus experiencias. Entre otras medidas, hubo de cambiarse tanto la tecnología empleada para el cobro del peaje y las condiciones de explotación, como la legislación para su correcta adaptación. Dentro de un panorama, hoy más optimista, tendrán que responder a los nuevos desafíos que suponen tratarse de una zona densamente poblada y desarrollada, transformar 600 000 usuarios potenciales en abonados, en implementar una nueva imagen de la compañía y el sistema de peaje electrónico.

La experiencia en Iberoamérica fue expuesta por **D. José Luis Irigoyen**, del Banco Mundial, que dividió su densa e interesante intervención en la exposición del panorama y las razones de interés de los gobiernos de la región, el balance de resultados, las experiencias sacadas (tanto en autopistas, accesos a grandes ciudades y rehabilitación) de tres ejemplos distintos en México, Chile y Argentina, y las decisiones estratégicas que los gobiernos de la región tienen que tomar.

De estas últimas, se destacan la necesaria convivencia con carreteras sin concesión, pues en algunos casos se ha privatizado la red sin asignar una alternativa digna libre; hay que definir los proyectos acordes con las necesidades; tiene que existir un uso de garantías (tráfico mínimo explícito o implícito); seleccionar a los "patrocinadores" para regular el "monopolio"; diseñar los proyectos para mejorar su competencia y reducir costes; fortalecer



Las empresas concesionarias de autopistas de peaje en España han demostrado una gran capacidad de gestión. En la foto, autopista Campomanes - León.

el marco regulador de la concesión; capacidad de fiscalización técnica, legal y financiera, etc.

Para finalizar la sesión, intervino **D. José Luis del Rivero**, de Sacyr y SEOPAN, quien explicó la actualidad de su compañía (actualmente 7º Grupo constructor del país con más de 76 000 Mpta de facturación) y sus experiencias en Chile y Colombia, indicando las diferentes fórmulas aplicadas en ambos países y las particularidades de cada concesión.

Desde la subsidiación al peaje hasta la presentación de proyectos, capitales sociales exigibles al concesionario, tramos en ejecución y en pleno rendimiento, pasando por la explicación de obras concretas como Santiago-Valparaíso, en Chile, y otras en otros países como Colombia, esta exposición clarificó experiencias reales de inversiones de empresas españolas en Iberoamérica y su evolución.

4ª Sesión.- Soluciones innovadoras: Panorama, actitud y futuro

Esta sesión fue moderada por **D. José Mª Alonso-Biarge**, del Banco Mundial, quien dio la palabra en primer lugar a **Mr. Michael R. Crane**, de la Dulles Greenway, que intervino sobre el tema de la financiación de carreteras por iniciativa privada, y más

concretamente, sobre la Dulles Greenway; que, para el ponente, era "una de sus pasiones y quizás más que una obsesión". De ella, contó su historia y los obstáculos habidos hasta la fecha, la descripción del proyecto, el marco jurídico y sus cambios (*Highway Act* de 1988 y la *Public Sector Act* de 1995), los plazos de concesión y cómo ha ido cambiando hasta la fecha desde su apertura el 29 de septiembre de 1995, los problemas de financiación, debido al bajo tráfico existente, sin olvidar la gran inversión que supuso la realización de esta obra. Esta situación obligó a realizar cambios como el aumento del límite de velocidad de 55 a 65 millas/hora, incremento de carriles, instalación del peaje automático (*fast toll*), la incentivación al usuario por el uso y un adecuado esfuerzo de mercadotecnia para poder "venderse". Finalizó informando de la repoblación, uno por uno, de todos los árboles afectados por la realización de la obra.

Sobre el abono diferido: punto de vista del financiero y del constructor, intervino **D. Rodolfo del Olmo**, del ICO, defendiendo que ninguna alternativa se sobrepone a otra, pues todas son válidas y tienen sus riesgos. Su valía irá en función del marco financiero y jurídico. Después, afirmó que el "modelo alemán" tan sólo difiere la asignación presupuestaria y responde a

un contrato de encomienda de gestión, en la que la empresa o empresas asumen la financiación de la obra hasta su entrega a la Administración. Por ello, han de tenerse en cuenta, entre otros, los condicionantes del sector, la generación de fondos y la necesidad de apoyo público y aportación de capitales privados. Tras citar a GISA, SPI y ARPEGIO, afirmó que uno de los objetivos principales es minimizar el coste de la financiación y de las cargas financieras. Posteriormente, defendió que la titulación va a permitir mejorar la captación de recursos de aquellas sociedades titulares de derecho.

Para finalizar, se remitió al contrato de obra mediante abono total de precio, indicando sus características y requisitos, pasando por las certificaciones de obra, labor del contratista, etc.

Sobre el mismo tema, intervino a continuación **D. Álvaro Gómez Cambronero**, de *Ferrovial, S.A.*, explicando los motivos de su creación y legislación, las principales características de los Pliegos, la inversión prevista en la Dirección General de Carreteras con este método y las repercusiones en las empresas constructoras. Tras citar y comentar la Ley 13/1995 y el R.D. 704/1997, explicó algunas características y diferencias del Pliego, como que el abono total se realizará a los dos meses de la recepción de la obra; la compensación financiera fijada en el momento de la adjudicación no podrá sufrir variación; las certificaciones son trimestrales y no mensuales; el incremento de precios se abonará dentro de las tres anualidades siguientes a la entrega de la obra; y que el plazo de garantía no será inferior a 3 años.

Para terminar, y tras plantear una previsión de inversiones bajo el modelo alemán, fijó una serie de repercusiones en las empresas constructoras: asignación de costes financieros adicionales, cambio en la estructura de los estados financieros, incremento de los recursos propios, pérdida parcial de la posibilidad de compensación de deuda con impuestos, imposibilidad de endoso de certificaciones, eliminación de anticipos de maquinaria y material, etc.

La **Sra. Rita Piirainen**, del Ministerio de Transportes de Finlandia y del Comité Financiero

y de Evaluación Económica de la AIPCR, intervino a continuación, con el tema de *los peajes indirectos*, analizando la situación actual, la financiación tradicional, la falta de recursos propios de los gobiernos, qué son los peajes en la sombra o "shadow tolls", sus ventajas y desventajas, su proceso desde el proyecto y las nuevas ideas sobre este tipo de peaje.

Tras afirmar que se basa en una licitación competitiva y que es un sistema ya utilizado en países como Países Bajos, Alemania, Finlandia o Bélgica, subrayó sus ventajas: reduce la necesidad de liquidez en los primeros años, favorece el estado económico de un país, optima y acelera el comienzo de

"animar a los presentes, porque creemos en el peaje en la sombra, y ya existen experiencias preliminares suficientes".

Las últimas exposiciones de la mañana estuvieron a cargo de **D. José L. Irigoyen** y **D. Aurelio Menéndez**, del Banco Mundial, con el tema *la participación del Banco Mundial en la financiación conjunta pública - privada de concesiones*. El Sr. Irigoyen comenzó su alocución hablando sobre la expansión de las concesiones viales en los países en desarrollo, que se enfrentan a necesidades de inversión muy superiores a los recursos públicos, y en los que se nota un creciente interés por buscar fórmulas de financiación para la cons-



De izquierda a derecha, Sres. Menéndez, Irigoyen, Alonso-Biarge y la Sra. Piirainen.

la obra transmitiendo los riesgos a una compañía, y esa celeridad, anteriormente mencionada, se transmite a toda la construcción con el consiguiente ahorro económico. Entre otras desventajas, prosiguió, se trata de un compromiso a largo plazo, el coste final se determina después de la finalización de la obra y de la concesión, y no garantiza la solución de algunos imprevistos que se pueden suceder.

Tras citar algunos ejemplos concretos, como la M-6 en Escocia o el proyecto "Lahti Main Road" en Finlandia, afirmó que, con el peaje en la sombra, el sector privado tendrá más autoridad en el diseño y en la construcción, deseando

trucción de infraestructuras. Tras especificar los principios para estructurar el apoyo gubernamental, explicó de qué forma el Banco Mundial apoya estos proyectos: mediante una corporación financiera internacional; préstamos y sindicación de préstamos; préstamos a compañías, gobiernos, etc.; garantías del Banco para movilizar deuda en mejores condiciones; etc. Posteriormente, se detuvo en un ejemplo concreto, como es la concesión El Vino - San Alberto, en Colombia, explicando las responsabilidades de los intervinientes (Gobierno, BIRF, etc.).

Más adelante, intervino D. Aurelio Menéndez explicando el análisis económico, la metodología y estructu-

ración de un proyecto. En él, habrá que demostrar el papel del Gobierno y su contribución, calcular el costo y estructurar la distribución de beneficios. Además, proponer una tarifa en relación con los beneficios obtenidos que deben ser bien definidos, estudiar de qué forma la rentabilidad económica variará la tarifa de peaje, la necesaria valoración de riesgos y responsabilidades, la distribución de los beneficios netos, etc.

Como conclusión, la participación del Banco Mundial permite, entre otras, evaluar la contribución de un Gobierno de regular las tarifas, de distribuir los beneficios en función de necesidades y tipos de garantía.

5ª Sesión.- Sistemas innovadores distintos de los anteriores

Moderada por **D. Mariano Ferrando** del Ministerio de Fomento, intervino para exponer el panorama internacional, **D. Andrés Timár**, del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, y miembro del Comité Financiero y de Evaluación Económica de la AIPCR. En su exposición, definió la carretera como un servicio público y bien estratégico, preguntándose si es sensato no recuperar los gastos ocasionados en la carretera o no aceptar subsidio por ello. Tras explicar diversos ejemplos de financiación extrapresupuestaria y de algunos fondos de carreteras creados por los gobiernos, desde concesiones hasta su financiación a través de deuda pública, se mostró partidario de mitigar los riesgos del tráfico compensatorio por inversión y posibles cambios no calculados.

Finalmente, y tras explicar el caso de la M-5 de Hungría, su país de origen, manifestó que hay que aprender a elegir proyectos viables con análisis fiables, realizados por consultores independientes y profundizar en la flexibilidad para buscar compromisos, y, si se suceden, resolver los problemas.

Sobre las empresas constructoras ante las innovaciones, intervino **D. José A. Estrada**, de Dragados y Construcciones S.A. y SEOPAN, defendiendo que todo proyecto debe ser financieramente viable y exponiendo las singularidades, características, condiciones y experiencias de esa empresa en obras como el puente Teodoro Moscoso (Puerto

Rico), la autopista A-1 (Inglaterra), la segunda pista de El Dorado y la carretera Bogotá - Villavicencio (Colombia) y el acceso norte a Buenos Aires (Argentina).

También presentó otros proyectos como licitadores como la au-



Dña. Fermina Sánchez, presentando los resultados de la encuesta SARTRE.

topista Crevillente - Cartagena, en España; el puente de Izmil, en Turquía; los túneles del Monte Carmelo, en Haifa (Israel); las autopistas del Oeste y del Norte, en Portugal; etc.

Para el ponente, las claves del éxito se fundamentan en una adecuada elección de la fórmula de la concesión, en un correcto análisis de la viabilidad financiera del proyecto, en una adecuada preparación del concurso, así como en la colaboración en las fórmulas financieras y en un marco legal, estable y flexible, porque siempre hay una solución para cada proyecto.

6ª Sesión.- El papel de la Administración y la defensa de los intereses de los usuarios

La sesión que fue moderada por **D. Alfonso Mariscal de Gante**, del Gobierno de Aragón, comenzó con la intervención de **D. Antonio Illana**, del Ministerio de Fomento, que centró su intervención en la actividad promotora y de control de la Administración, en la que hizo una amplia exposición de las concesiones administrativas de las autopistas de peaje, definiéndola, mostrando sus modificaciones y evolución, así como las realizadas en el Pliego de Cláusulas Generales. En cuanto al cobro del peaje, se detuvo en la aplicación de las tarifas

máximas que aplica el Gobierno y su control, métodos para su revisión y fórmula, etc. Entre otros aspectos, subrayó el papel de la Delegación del Gobierno en ese control, afirmando que no se ha detectado hasta la fecha que ningún concesionario haya cobrado de más en la tarifa a ningún usuario.

Por lo que se refiere a la conservación y explotación de la vía, explicó toda la problemática actual, el papel del ingeniero inspector de explotación del Ministerio de Fomento, los sistemas de seguridad y los últimos cambios habidos en el Reglamento de la Circulación, finalizando su exposición con los datos del sector de las autopistas de peaje en nuestro país.

Dos exposiciones compusieron el panel de experiencias de los gobiernos autónomos. La primera de ella y en representación de la Xunta de Galicia, intervino **D. Guillermo Grandío Chao**, explicando la experiencia habida con la autopista A Coruña - Carballo y Vigo - Bayona. Tras hacer una breve historia sobre el Plan de Estradas, los cambios de denominación y titularidad de la red, etc., justificó sus actuales actuaciones y las del propio plan, que se sujeta a los criterios de convergencia europeos; pero observando la construcción de ciertos tramos sin posible dilación en el tiempo, con los consiguientes cambios jurídicos realizados y necesarios.

La explotación por peaje facilita según el ponente la racionalización de la inversión pública en cooperación con las entidades privadas y la cesión de una responsabilidad a una compañía especializada tanto de la construcción como de la conservación.

Tras describir la concesión de la citada autopista y sus ofertas, justificó la elección de ENA (Empresa Nacional de Autopistas), que tiene una de las tarifas de peaje más bajas en la actualidad de toda España, e informó sobre la creación en octubre de 1996 de la Sociedad Gallega de Autopistas de Peaje.

En la actualidad, desde el 31 de diciembre de 1997, están en servicio los 55 km de la autopista A Coruña - Carballo.

D. Francisco J. de Águeda, de la Comunidad de Madrid, subrayó la constante necesidad de mejora de las carreteras y los diferentes sistemas de financiación extrapresupuestaria utilizados. Tras detenerse y describir el peaje en sombra y su origen, su sistema de posible con-

trol, así como el índice de rentabilidad para el ciudadano, explicó las peculiaridades de futuras obras de la CAM bajo el sistema de peaje en sombra como la M-45 (36,2 km y más de 41 700 Mpta de inversión) y la llamada "Ruta de los Pantanos" (desdoblamiento de más de 40 km que afectarán a las M-505 y M-511), así como su coste y tráfico previstos, destacando la necesaria colaboración de los entes y de que el marco jurídico facilite la obra, la designación de plazos adecuados, sistemas de tarificación y transferencias de riesgos compartidos.

La actitud de los usuarios fue expuesta por **Dña. Fermina Sánchez Martín**, de la Dirección General de Tráfico, a través de una definición de la actitud que, si bien no equivale a la conducta, si está muy implicada con ella, y que está contenida en la encuesta SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) llevada a cabo en dos partes: la Sartre 1 en 15 países, durante los años 1991 y 1992; y la Sartre 2, en 19 países en los años 1996 y 1997. De los mencionados estudios y en lo concerniente a nuestro país, fue subrayando algunos conceptos y creencias de los usuarios españoles que opinan que la accidentalidad es su segunda preocupación y que para mejorar su índice de siniestralidad es necesario mejorar la calidad de las carreteras (92,2%), mejorar la enseñanza de la conducción y multiplicar las campañas de seguridad vial.

Entre los factores relacionados con ella, inciden negativamente las drogas (100%), alcohol (72 %) y los frenos (69,8%). Tras informar que el conductor español no asume ni es consciente de que conduce con exceso de velocidad, que el 77% de los encuestados está de acuerdo con los límites de velocidad en el interior de las ciudades, el 71% con el de las carreteras nacionales y el 46% con los de las autopistas, presentó algunas opiniones sobre la posibilidad de introducir dispositivos especiales en los vehículos con el fin de impedir los excesos de velocidad, de control de alcoholemia y de separación entre vehículos en circulación.

Finalizó la sesión, la intervención de **D. Javier de Mauricio**, de la Confederación Española de Transporte de Mercancías, mostrando la opinión de su sector y ha-



El acto de clausura fue presidido por Dña. Luisa Fernanda Rudí, Alcadesa de Zaragoza.

ciendo una defensa apasionada de él, defendiéndolo tanto por su importancia en el Producto Interior Bruto del país, como por la capacitación profesional de sus conductores y elevada técnica de los vehículos.

La petición de buenas carreteras por las que no les importa pagar, siempre que sea en su justa proporción, la necesidad del consenso y del diálogo de todas las partes relacionadas con el transporte, la revisión de la actual fiscalidad y la aseveración de que siempre estarán abiertos al diálogo fueron los principales temas de su intervención. También, reclamó mayor seriedad a la hora de enjuiciar los pocos accidentes en los que se ven involucrados y en los que aparecen confundidos los términos velocidad inadecuada con velocidad excesiva, y el hecho evidente para él de que "pagan más de lo que utilizan".

Sesión de clausura

El primero en intervenir fue **D. Ángel Lacleta**, que mostró su satisfacción por los tres días de congreso y la acogida dispensada por la ciudad de Zaragoza. Tras él, **D. José M^a Alonso-Biarge** no se pudo sustraer a emitir unas pequeñas y reducidas conclusiones sobre el congreso, entre los que destacó la necesidad de la máxima transparencia en los procesos de finan-

ciación, la necesidad del respaldo social, y la de investigar e innovar sobre el tema con las máximas garantías.

Posteriormente, **D. José Vicente Lacasa**, Consejero de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Aragón, mostró y razonó sus esperanzas en las obras en curso, como la Sagunto-Somport, Villanueva-Almudévar, Huesca-Nueno, etc.), que crearán entre otras cosas riqueza, así como sobre otros temas de candente actualidad en la región, como el Tren de Alta Velocidad o el Pacto del Agua. Tras defender a Aragón como campo de actividad para la inversión, terminó su alocución rogando a los presentes que cantaran las excelencias de estas tierras y sus gentes.

Dña. Luisa Fernanda Rudí, Alcadesa de Zaragoza, clausuró estas jornadas, agradeciendo a los presentes su asistencia, subrayando el carácter de Zaragoza como encrucijada de culturas, eje neurálgico de carreteras y destacando al "modelo alemán" como solución transitoria que, entre otras, hará posible la construcción de la Ronda de la Hispanidad o Tercer Cinturón de Zaragoza. ■

Vicente Monte. Colaborador de la Revista Rutas.