

**XXIII Semana de la Carretera. La nueva era de la gestión privada de las
infraestructuras de carreteras en el mundo
La Toja**

RESUMEN
MODELOS ACTUALES DE GESTIÓN DE
CARRETERAS: FINANCIACIÓN Y PROGRAMACIÓN
DE ACTUACIONES URBANAS



Jesús Rubio Alférez
Ingeniero de Caminos

Octubre de 2000



FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE ACTUACIONES URBANAS

Vivimos una época de cambios cualitativos en lo que se refiere a la importancia relativa de la construcción de carreteras y su explotación. Esta segunda faceta va a ser cada vez más importante en comparación con la primera, y si en vez de pensar en el conjunto de la red de carreteras nos centramos en el ámbito urbano, es decir en las redes arteriales, esta afirmación puede plantearse con más rotundidad.

Si tomamos nota de lo que han expresado distintas administraciones de carreteras en el último congreso mundial de Kuala Lumpur nos encontramos con expresiones tan claras como la siguiente: “más carreteras no es la solución a los problemas de congestión en las cercanías de las ciudades”.

La solución a un problema que no debe ser asumido como inevitable pasa por actuar en distintos frentes: mejoras tecnológicas; potenciar los viajes multimodales realizando cada tramo en el modo de transporte más adecuado; optimizar el uso del viario existente; resolver los cuellos de botella del conjunto de la red arterial, y en cualquier caso actuando para garantizar unos viajes urbanos cuya fiabilidad en su tiempo de recorrido esté garantizada.

Los proyectos urbanos son cada vez más complejos, y no es ajena a esa complejidad el número de administraciones responsables de distintas cuestiones. Y las soluciones sencillas no existen: incluso en los tramos en los que la iniciativa privada puede acometer la ejecución de nuevas obras, si estos tramos terminan en una red colapsada lo único que haremos será permitir acceder rápidamente a un caos, y el usuario seguirá sin conocer de antemano el tiempo estimado del conjunto de su viaje. Además, y no es menos importante, nuestro cliente, desde el punto de vista de la Administración, no debe ser el conductor que haya abonado un peaje, sino el conjunto de usuarios de la red y personas afectadas por las condiciones de la circulación, es decir: el ciudadano.

La claridad del congreso citado será objeto de polémica pero la votación realizada asumió que: “El coche privado amenaza nuestras ciudades. Su uso debería financiar un mejor transporte público”. Esto nos llevaría a plantear el peaje en el centro de las ciudades como forma de gestionar la demanda.

Una gestión que afecta a conductores de vehículos ligeros; transporte y distribución de mercancías; viajeros de transporte colectivo; viajeros no motorizados, residentes y turistas, es evidentemente algo donde deberían intervenir muchas instituciones.

Quizás sea éste buen momento para empezar a discutir si tiene sentido la creación de consorcios de gestión de infraestructuras metropolitanas, o si por el contrario las cosas están bien como están y no merece la pena complicarse la vida. Al fin y al cabo, como plantean nuestros colegas franceses, el ciudadano en gran medida acepta la congestión como el sobrepeso: estaría bien adelgazar ... si pudiera conseguirse sin ningún esfuerzo.

**XXIII SEMANA DE LA
CARRETERA: LA TOJA**

23 al 27 de octubre de 2000

***MODELOS ACTUALES DE GESTIÓN
DE CARRETERAS:
FINANCIACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE
ACTUACIONES URBANAS***

JESÚS RUBIO ALFÉREZ

Cada vez que elegimos dónde mirar y la información que queremos extraer, dejamos que el futuro anticipado por nuestras metas nos guíe.

J.A. Marina

La limitación presupuestaria en las actuaciones urbanas es el condicionante básico.

La falta de espacio en los accesos a las ciudades y las restricciones ambientales completan las limitaciones más sentidas por todas las administraciones de carreteras con redes maduras.

Los proyectos urbanos son cada vez

- más complicados**
- más lentos**
- con muchas administraciones implicadas**

y los plazos largos hacen inestables

- las decisiones**
- los convenios**
- las previsiones financieras**
- los usos colindantes y la demanda asociada**

**La congestión no debe ser asumida
como la situación normal...**

**... aunque probablemente
sea como querer adelgazar: será muy
saludable.**

(LYON)

- Potenciar la unidad policéntrica
- Más tecnología para el usuario (Yokohama)
- Más carreteras no es la solución (Montreal)
- Objetivos de intercambio modal por zonas (Berlín)

Existe una demanda básica del usuario urbano: la fiabilidad del tiempo de recorrido.

Se nos exigen soluciones seguras y con capacidad suficiente en el tronco y en los nudos de la red arterial.

Peaje Convencional:

Madrid

Málaga y Alicante

¿Cómo resolver la congestión de la Red Arterial que no es parte de la concesión?

Hay posibilidades financieras que permiten un cierto juego:

- **peaje en sombra (Madrid)**
- **aportaciones colindantes (Barcelona)**

Pero hay un punto de inflexión:

de la construcción de nuevo viario a la gestión más eficiente del existente.

Es una gestión menos brillante

Que pretende mejorar el conjunto del sistema de transportes de una ciudad, tanto de viajeros como de mercancías.

¿Cómo ofrecer al político datos llamativos, noticias de primera página; inauguraciones donde todos queden encantados con nuestra eficacia?

Es menos brillante: ofrecer objetivos cuantificados y responder de su cumplimiento.

Pero no es menos rentable: los políticos que han optado por ellas con claridad, han mantenido o mejorado sus cargos de libre elección

Tenemos millones de ciudadanos demandando de los expertos que garanticemos una movilidad, con exigencias cada vez mayores en cuanto a seguridad, fiabilidad en los tiempos de recorrido, control de incidencias, asistencia rápida en caso de emergencia, información en tiempo real de las condiciones de la circulación,...

Y la Dirección General de Carreteras debe definir en qué parcelas quiere intervenir.

En un ambiente de desconfianza hacia lo público y un prejuicio en cuanto a su falta de agilidad para adaptarse a cambios.

Cambios que incluirán necesariamente:

- nuevas tecnologías**
- nuevas implicaciones de los beneficiarios y colindantes en la financiación**
- nuevos conceptos como la gestión de la demanda**
- la ampliación del universo de “cliente”, no limitándolo al conductor del vehículo privado.**
- nuevos diseños viarios**
- la potenciación del transporte público**
- prestar una atención especial a intercambiadores de viajeros y mercancías.**

En los Convenios urbanos el papel principal de la Dirección General de Carreteras ha sido aportar una parte muy importante de los recursos.

Y tenemos una empresa:

- grande pero ágil**
- capaz de asumir cambios tecnológicos y novedades financieras**
- implantada en casi todo el territorio nacional**
- respetada por las instituciones y en general por empresas y ciudadanos**
- fiable cuando establece compromisos**
- disciplinada y con una autonomía importante en sus centros gestores**

que tendrá que decidir si tiene interés en entrar en un mundo complicado para:

- generar recursos de colindantes**
- gestionar la demanda aplicando peajes en viario urbano asociado a los accesos**
- participar en la implantación de mediciones de tráfico e información al usuario en tiempo real**
- plantear junto con CC.AA. y Ayuntamientos la conveniencia de diseños específicos metropolitanos donde prime la capacidad sobre la velocidad**
- fomentar el uso del transporte público facilitando las condiciones de circulación y parada**

La colaboración puede producirse no solo entre administraciones públicas.

- Según la experiencia en USA, lo que más estabilidad da a los acuerdos es la participación de las grandes empresas afectadas.

Y es evidente que el objetivo final debería ser un marco de gestión ágil, para poder pensar soluciones, discutir las con todos los afectados, ponerlas en práctica, corregirlas o suspenderlas.

Quizás el marco actual sea muy limitador de la posible actuación del Estado, pero las CC.AA. evidentemente están avanzando en un sentido.

A título de ejemplo, la creación de MINTRA (Madrid, Infraestructuras del Transporte), en diciembre de 1999, plantea como primera de sus funciones

“La ejecución de las infraestructuras ferroviarias y otras infraestructuras del transporte colectivo de la Comunidad de Madrid”