

# PROPUESTA PARA UNA LEY DE FINANCIACION DE CARRETERAS NUEVAS Y AUTOPISTAS

Por J. PAEZ GALIAN

Sobre la importancia de una buena red de modernas carreteras y autopistas para el desarrollo en todos los sentidos de un país o región no es preciso dar aquí grandes explicaciones. Sin buenas carreteras no hay desarrollo. Ejemplos a escala internacional y regional los conocemos todos. Los países más desarrollados, como por ejemplo los Estados Unidos de Norteamérica, la República Federal de Alemania, etc., no lo son en poca parte porque disponen de esa red imprescindible. Países que carecen de ambas cosas, buenas carreteras y desarrollo, son tantos, que no hace falta citar ninguno. A escala regional sucede lo mismo. De España sólo se necesita nombrar a Cataluña y Extremadura como ejemplos de uno y otro caso.

Planteadas así las cosas, hay que preguntarse, pues, qué es lo que hay que hacer a escala nacional en materia de vías de comunicación, para que la distancia en este aspecto entre las regiones ricas y desarrolladas y las menos ricas y menos desarrolladas no sólo no aumente, sino que disminuya paulatinamente. Es evidente que mientras las regiones ricas incrementan constantemente su red de autopistas, o incluso ensanchan las existentes para mejorar el confort de circulación, ya que disponen de medios para ello, hay otras regiones que no pueden comenzar siquiera a construir su red por carecer de medios.

¿Qué dicen a estos efectos la Ley y el Reglamento de Carreteras? Los artículos 23 y 25 de la Ley de Carreteras de 19-12-1974 dicen sobre la financiación de las carreteras que las construidas por el Estado se financiarán con los correspondientes créditos presupuestarios y con las aportaciones de las Corporaciones Locales, y las carreteras provinciales y municipales serán construidas con cargo a los créditos presupuestarios de sus correspondientes titulares, con auxilio del Estado o de otros entes públicos o de particulares. El Reglamento General de Carreteras de 17-5-1977 repite y aclara en sus artículos 49 y 56 los términos de la Ley antes citada.

Asimismo en el artículo 23, 2, de la Ley de Carreteras y en el 53 del Reglamento se establece que las carreteras del Estado que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante el

(\*) Artículo recibido el 7 de junio de 1977.

capital de las sociedades concesionarias, los recursos propios y ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que se les otorguen.

El sistema de construcción y explotación de nuevas vías por sociedades concesionarias es en sí perjudicial para el objetivo de dotar equitativamente a todas las regiones de esas vías necesarias, pues ya se sabe que las sociedades privadas sólo invierten en donde se prometan beneficios, y eso sólo se da, en materia de circulación, en las regiones de por sí ya desarrolladas. En cierto modo, contribuyen, pues, esas sociedades a desnivelar más la situación regional. Por eso sería más justo que sólo fuera el Estado quien, con propios medios procediera a dotar paulatinamente a todas las regiones españolas de las modernas vías de comunicación necesarias para todo desarrollo. La cuestión está, pues, en que los Organismos correspondientes del Estado dispongan e inviertan continuamente, año tras año, de los presupuestos nece-

sarios para construir nuevas carreteras y autopistas. ¿De dónde obtener los medios necesarios? He aquí mi propuesta: Utilicemos para ello una parte, sólo una pequeña parte, de los impuestos sobre los carburantes que cada año pagan al Estado los automovilistas españoles. ¿Qué cosa más lógica, por otra parte, que un pequeño porcentaje de los impuestos sobre carburantes que paga el automovilista revierta en las obras viarias nuevas que tanto necesitan muchas regiones españolas, en provecho, pues, del automovilista? Tomando como ejemplo el año 1976, se puede demostrar que con sólo dedicar anualmente el 30 por 100 de los impuestos sobre carburantes a la construcción de carreteras nuevas y autopistas, se podría dotar de las mismas a todas las regiones españolas en plazos de tiempo relativamente breves.

Según una comunicación de CAMPSA, durante 1976 se vendieron en España las siguientes cantidades de gasolina, a los precios indicados:

Productos	Ventas en miles de lts.	Precios		
		del 1-1 25-2	del 26-2 24-8	Del 25-8 al 31-12
Gasolina 85	1.230.229	19,00	21,00	22,75
Gasolina 96	4.869.883	24,00	26,00	28,00
Gasolina 98	140.434	26,00	28,00	30,00

Bajo el supuesto de que el consumo hubiera sido lineal durante todo el año, las ventas de gasolina habrían dado las cantidades siguientes para 1976:

Gasolina 85	.....	26.142.345.000 pesetas
Gasolina 96	.....	128.240.384.000 pesetas
Gasolina 98	.....	3.979.020.000 pesetas
Suma	.....	158.361.749.000 pesetas

Tomando como base los costes actuales alemanes (1), según los cuales el precio por litro de gasolina se desdobra en:

a) El 38,93 por 100 para el crudo, elaboración, almacenamiento, transportes, beneficios y comisión a las gasolineras, y

b) El 61,07 por 100 para diversos impuestos fiscales.

Resulta que los automovilistas españoles habrían pagado al Estado en 1976 por diversos impuestos fiscales sobre carburantes aproximadamente 96.600.000.000 millones de pesetas.

Y si de esos 96.600.000.000 millones de pesetas dedicáramos en 1977 el 30 por 100 para la construcción de nuevas vías en España, podríamos disponer para ello de aproximadamente 28.980.000.000 millones de pesetas.

Con una cantidad anual de ese orden, bien distribuida para todas las regiones españolas, se podría obtener regiones españolas, se podría poner en marcha por ejemplo un ambicioso plan de construcción de autopistas, libres de peaje, para todas las regiones españolas. Solamente una cosa sería necesaria para ello: que el Estado español fije por Ley un porcentaje apropiado de los ingresos anuales que obtiene del impuesto sobre carburantes, a invertir regularmente en las obras antes mencionadas, estableciendo así una relación directa y obligatoria entre ingresos por tales impuestos e inversiones en beneficio de los que los aportan.

J. PAEZ GALIAN

(1) Puede ser que en España varien algo los porcentajes aquí citados, pero seguro que no será en mucho.