

PSA Vigo pujará por fabricar un modelo de volumen para 2019

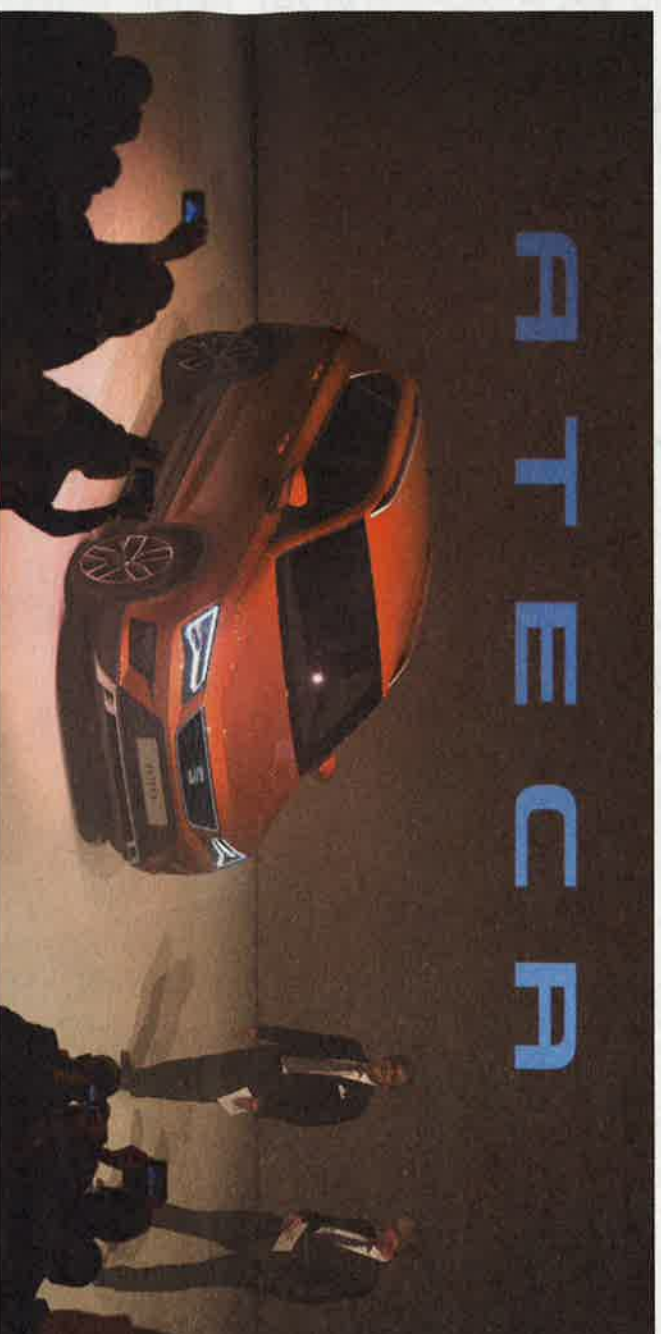
• La dirección de la planta crea un equipo para preparar una oferta y no aclara si habrá medidas laborales.

La fábrica de PSA en Vigo se prepara para luchar por la adjudicación de un nuevo vehículo, después de que consiguiera el proyecto K9 —la nueva generación de la Partner, Berlingo y Combo—, en diciembre de

2015. El director de la planta, Yann Martin, no dio detalles sobre el tipo de modelo por motivos de confidencialidad: sin embargo, explicó que supondrá «volumenes importantes». El coche, que podría ser un SUV, se

empezaría a fabricar en 2019. Para preparar una oferta para la matriz, se ha creado un equipo de trabajo. La dirección no ha aclarado todavía si habrá medidas laborales que afectarán a la plantilla.

Página 6



Seat buscará el equilibrio este año, tras 'repetir' resultado en 2015

• El fabricante ultima el cierre de ejercicio y es muy probable que registre unas pérdidas similares a las de 2014, que ascendieron a 65,7 millones de euros. Para 2016, el objetivo es recuperar el break-even, para lo que contará con el impulso de su primer SUV, el Ateca.

Página 6

«La tasa por uso de la carretera va a ser obligatoria»

Páginas 14, 15 y 16

Juan Francisco Lazcano,

Presidente de la Asociación Española de la Carretera



Mesa y Mantel

Peugeot 308, la durabilidad por bandera

Este modelo es uno de los principales argumentos comerciales de Peugeot. No en vano, las ventas del 308 en Europa aumentaron un 37% en 2015. El secreto de estos magníficos resultados radica en la creciente percepción de calidad de los consumidores, la cual se ha visto impulsada por su extraordinaria resistencia tras años de uso. Sin embargo, esta cualidad no nace de la casualidad, sino del exhaustivo y minucioso control del fabricante. Entre sus procesos resalta el test de conducción real, realizado durante 60.000 km con temperaturas que oscilan entre los -15°C y los 40°C, y el llevado a cabo en un banco de pruebas durante 24 horas, siete días a la semana y 22 días consecutivos. Por último, se estudian, al detalle, las zonas más castigadas del volante, el salpicadero o los asientos.

Página 23

Par Motor

Los test reales de emisiones de la UE, más cerca



El Parlamento Europeo votó en contra del veto a los test reales de emisiones que había interpuesto Medio Ambiente por su laxitud, en un pleno ajustado. La cámara cambió su punto de vista después de que la Comisión haya propuesto endurecer algunos aspectos. Página 12

Los SUV suponen una cuota del 22,5% en Europa

Páginas 10 y 11

Nissan Ávila creará empleo en marzo

Página 8

Entrevista - Jaume Roura

Presidente de Facanauto

«El canal de particulares crecerá un 10% en 2016 y el mercado, un 6%»

Página 21



Sumario

Actualidad: Renault y los sindicatos conciben un pacto social totalmente opuesto	Página 8
Internacional: General Motors triplicó su beneficio neto durante 2015	Página 17
Concesionarios y talleres: TAB Spain: «Nuestro objetivo es implantar una red de distribución propia en todas las provincias en 2016»	Página 22



Juan Francisco Lazcano revalidó su cargo de presidente de la Asociación Española de la Carretera, el pasado 14 de enero. Tras dos años en los que ha tenido que tomar decisiones complicadas, de imprevista económica, para lograr la viabilidad de la asociación, Lazcano asume nuevos retos, siendo el principal el de lograr que el usuario se incorpore plenamente como pilar de la AEC, que entiende que, sobre todo, las carreteras se tienen que planificar para las personas.



Juan Francisco

Presidente de la Asociación Española de la Carretera

Lazcano

«Tenemos un déficit de inversión en mantenimiento de 6.200 millones»

— CARMELO

La Tribuna de Automoción.—¿Cómo es el grado de calidad y cantidad de la red viaria española?

Juan Francisco Lazcano.— En cantidad, España tiene más de 600.000 kilómetros de vías, incluidos los urbanos, pero, la red principal, Red de Interés General del Estado (RIGE), la red de las comunidades autónomas y la de diputaciones y cabildos, la red interurbana principal, está compuesta por 165.000 kilómetros, de los que 15.000 son autopistas y autopistas y el resto son carreteras convencionales, de distinta consideración. En vías de gran capacidad somos líderes en Europa.

En cuanto a la calidad, la red de autopistas y autopistas es muy buena por características geométricas y estándares de trazado, en general, tienen intersecciones a distinto nivel, lo cual es muy importante. Además, ya no hay autopistas procedentes de duplicaciones de calzada. A la red de alta capacidad no se le puede poner ningún pero.

Respecto a la red convencional es variable. También tiene características geométricas óptimas, se puede decir que la red autonómica es buena, porque cuando llegaron las autonomías casi todas las comunidades hicieron un plan de carreteras y lo que era la red antigua comarcal pasó a red principal y se mejoraron muchísimo, en cuanto a estándares.

Luego está la red de las diputaciones, que también es muy variable. Hay red con alta intensidad de tráfico, que se han preocupado de mejorar y hay una red con poco tráfico, que suele tener pavimentos en buen estado, pero peores características geométricas.

Ésta es la situación de nuestra red. Cualitativamente, podemos estar orgullosos de esos 165.000 kilómetros, sobre todo si comparamos sus características con las intensidades medias del tráfico. Primero, porque tenemos 15.000 kilómetros de vías de alta capacidad y segundo, porque, a partir de las transferencias, todo el mundo hizo planes de carreteras que mejoraron mucho la red.

TA.—¿Y cómo está la red en cuanto a conservación?

J.L.— Con la crisis, la conservación y el mantenimiento se han resentido, sobre todo en la reposición de firmes y de pavimentos. Si se hubieran mantenido los presupuestos del año 2009, —aunque tampoco llegaban a la cifra mágica del 2% del patrimonio—, hasta 2015, hubiera habido que invertir 2.800 millones de euros. Pero, como eso no se hizo, ahora hay una falta de inversión del doble de esa cantidad, 5.600, sobre todo en firmes. Si a eso le sumas señalización, tenemos un déficit de 6.200 millones. Ese déficit de conservación ha tenido un impacto en los tres elementos importantes que tiene que tener la carretera: ser segura, capaz y cómoda. Creo que las Administraciones han sido conscientes de todo eso, pero no han reaccionado, la del Estado lo ha hecho en el 2015 y ahora en los presupuestos del 2016, donde el ratio de nuevas carreteras/conservación, que beneficiaba claramente a la construcción, se ha equilibrado.

TA.—¿Influye el hecho de que 2015 haya sido un año electoral?

J.L.— Eso ha podido tener repercusión en las

autonómicas y locales, pero no en la Administración General del Estado. Creo que se ha debido a un reconocimiento. No hemos percibido que fuera por un tema electoral.

TA.— Teniendo en cuenta el déficit y el ritmo en el que se pueden ir incrementando las dotaciones presupuestarias, ¿se puede recuperar ese déficit de inversión en un corto plazo?

J.L.— Creo que vamos a tardar un poquito, aunque el plazo no se sabe, porque, primero hay que llegar a presupuestos de conservación idóneos. En la red del Estado ya se está cerca. El presupuesto de conservación de carreteras en 2016 es de 1.056 millones de euros, y en 2009 era de casi 1.400. Otro tema que estamos promocionado es hacer más por menos, con novedosos sistemas de gestión, ajustados y adaptados a las características de la vía, del tráfico etc., que se tienen que implantar en la conservación. Basándonos en que la carretera es un servicio público, estamos cambiando el concepto de planificación de la infraestructura, pasando del territorial, al de conservación por razones de movilidad y logística. De tal manera que podamos decir que las carreteras se planifican para las personas. Las carreteras son un servicio público tan importante como la sanidad o la educación, es por donde se mueve la gente y además están abiertas 24 horas al día, siete días a la semana y 365 días al año.

Hay un modelo de gestión muy barato y que puede servir para solucionar el problema de las carreteras convencionales, el 2+1, que ahora estamos promocionando, que no es una autovía, pero, en la mayoría de los casos, prácticamente sin expropiaciones, en vías secundarias se puede construir un carril más y dar adelantamientos alternativos, eso sí, procurando poner una barrera que nadie se pueda saltar. Con el 2+1 aumentas la capacidad, sobre todo si hay tráfico pesado y al conductor le quitas la impedencia del adelantamiento. Este es un cambio de gestión grande, pero también se puede aplicar a temas más pequeños en relación con los firmes o la señalización.

Jaco Diaz.— Ese concepto se ve muy claro en la filosofía de la planificación del tren de alta velocidad. ¿Por qué se reclama en poblaciones donde razonablemente no tendría justificación alguna, desde el punto de vista económico? Se planifica para el territorio, porque exige una accesibilidad determinada y ese es el concepto que nosotros tenemos también. Ahora, proponemos planificar para la movilidad del ciudadano.

TA.— ¿Son partidarios de reabrir el debate del pago por uso?

J.L.— Soy un defensor de la tasa por uso y, desde hace tiempo, he sido participante en todos los estudios que se han hecho. Cuando lo explicas y muestras la directiva europea que hasta define el método de cálculo de la tasa, todo el mundo te dice que sí. Pero hay que dar un criterio finalista para el sistema de transporte. Parte de esa tarifa hay que trasladarla, por ejemplo, para que los camiones sean menos contaminantes, para que el transporte por carretera no pierda competitividad. No se trata de dañar a nadie, porque todo tiene solución.

TA.— ¿Realmente es el momento en el que puede cuajar este discurso?

J.L.— Todo el mundo te dice que está de acuerdo, pero que no es el momento político. En la AEC, siempre hemos enfatizado que la tasa por uso debe ir acompañada de un buen plan de comunicación al ciudadano, contando lo que es y que no significa pagar dos veces. Muchos políticos dicen: «Eso ya está pagado». Es verdad que está pagado con los fondos europeos, que nos daban el 1% de nuestro PIB,

pero, ahora, a lo más que llega es al 0,9%. Está pagado, pero no su mantenimiento, y esto hay que contarlo bien. No sé si ahora es el momento, o no, pero es un tema político.

J.D.— Al hilo de esto, nosotros reclamamos a la Unión Europea, porque no puede dotar a los países de unas infraestructuras de un nivel, evidentemente, superior y luego que no haya posibilidad de financiar la conservación, porque las carreteras se construyen y en los primeros años funcionan muy bien, pero luego la deba de ser muy importante. Cuando se dota a un país con unas infraestructuras, pero luego no se presupuestan los montos de conservación, se mueren antes de lo esperado.

TA.— ¿Qué respuesta ha dado la UE?

J.D.— Que no hay vías de financiación para la conservación de las carreteras. Es una responsabilidad de los Estados.

J.L.— En cuanto a la tasa por uso, la Unión Europea lo tiene clarísimo: la defiende, porque el que usa y el que contamina paga. Y la Directiva es clarísima, el único paso que les ha faltado es hacerlo obligatorio. En la última visita que hizo la comisaria europea de Transporte, Violeta Bulc, la AEC se lo pidió y, tarde o temprano, va a hacerse obligatorio, porque el tema medioambiental cada vez tiene mayor peso. La única manera de que los vehículos pesados sean menos contaminantes es mediante ayudas y mediante la tasa por uso, y el sector del transporte es consciente de ello. Estamos en la misma línea de que sea finalista y que una parte de lo que se recaude de la tasa por uso pueda servir al sector transporte para hacerlo más competitivo. La Unión Europea está convencida y, por lo tanto, es cuestión de tiempo y de oportunidad política.

TA.— ¿En algún país está implantado ese sistema de manera generalizada?

J.D.— Por ejemplo, todos los vehículos espaciales, cuando entran en Alemania, pagan.

J.L.— Si ves los ratios de lo que se paga por la pegatina, denominada Eurovigneta, en algunos países, en algún caso va de 1 a 4, y eso también lo quiere arreglar la Unión Europea. Europa es partidaria de la tasa por uso como si fuera un peaje, por kilómetros. Desafortunadamente, ha tenido el parón de Francia.

J.D.— El único problema real es el político, cómo convences a una ciudadanía de que tiene que pagar algo más. Para ello, se nos ocurrió el concepto de tarifa plana, es decir, si el desplazamiento de un ciudadano español es de 10.000 kilómetros anuales, éstos serán gratuitos y a partir de ahí, se cobra. No se paga por el uso que, razonablemente, se hace, sino por el sobreeso. Y la filosofía europea se justificaría, porque el que contamina paga, pero se aceptaría una movilidad mínima. Tecnológicamente, también está resuelto.

TA.— ¿Cómo compaginarían esa tasa en las vías interurbanas con la de las urbanas sin irritar a la sociedad?

J.D.— Es como cuando se empezó a cobrar por aparcar en la vía pública. Ahora, en todas las localidades se paga por ello. Eso es lo que razonablemente pasaría. Ahora, al no haber un modelo genérico, cada ayuntamiento se va a sacar de la manga una forma de ingresar más dinero, echando la culpa a las emisiones. Desde el punto de vista técnico, nos parece que ese discurso es falaz. Nuestro problema no es de emisiones es falaz. Nuestro problema no es de emisiones, de dinero para mejorar y hacer un modelo más seguro y más fiable. Por la inoportunidad política, no va a haber una decisión global que homogeneice un único modelo para todo el país, que explique, por ejemplo, qué hay que hacer con los vehículos

extranjeros, cómo se va a incentivar el transporte profesional español... Y, sin embargo, vamos a empezar a pagar, mañana, en Barcelona y pasado, en Madrid...

J.L.— El conato de Navarra de abrir el debate del pago por uso, lo tuvimos en Cataluña, yo dije que era un disparate si no se coordinaba, porque debería ser legislación básica por muchas razones, por mercado interior, para que no haya abusos... es una locura.

TA.— ¿Choca el hecho de que se compare con la educación y la sanidad, que son bienes necesarios, y luego propongan el pago por uso?

J.D.— Aquí hemos convivido con el céntimo sanitario en la gasolina o con el copago, o una tasa por estancia en los hoteles y no ha pasado nada. Lo que no puede vender un político es que vamos a mantener lo mismo que tenemos y se va a pagar más. Pero lo que se va a recaudar es finalista y se va a mejorar el modelo. Hay que garantizar accesos a las ciudades, aparcar, mientros disuasorios, centros logísticos para distribución de mercancías, carriles dedicados al transporte pesado... Queremos que el modelo mejore y se nos ocurran infinitas fórmulas. Este debate, en la coyuntura de bonanza económica, no se planteaba.

J.L.— Se necesitan ingresos alejados de vaivenes políticos y que sean finalistas.

TA.— ¿Se puede garantizar que esos ingresos se destinen a un determinado fin?

J.L.— En Alemania, lo han hecho. Allí, se recaudan alrededor de 5.000 millones de euros por la tasa por uso, de ese dinero, los transportistas reciben ayuda para mejorar la flota, para hacer acciones corporativas... Constituyeron una agencia pública para gestionar esos fondos, de manera finalista. Aquí, podría ser la Setisa (Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte S.A.), que ya está constituida.

TA.— ¿Green que esto puede desincentivar, más aún, el uso del coche?

J.D.— Si no se explica, sí. Pero depende del discurso. Lo que no pueden hacer los políticos es poner tasas por emisiones, por antigüedad del vehículo... el problema es que, al final, todo eso va a entrar, sin que haya un modelo que mejore.

TA.— ¿Cuál es el país europeo que puede ser un ejemplo a seguir en cuanto a gestión de carreteras?

J.L.— En cuanto al pago por uso, Alemania. Pero, atendiendo exclusivamente a la gestión de las carreteras, nosotros tenemos el mejor modelo. En el año 88, creamos la conservación integral por gestión privada del servicio público, la conservación ordinaria. Nuestras Administraciones tienen una gran tradición en el mundo de la carretera, hay muy buenos funcionarios. Tienen modelos de gestión de la conservación y no tenemos que copiar, al contrario, hemos sido copiados.

J.D.— En Iberoamérica todo el mundo muere por nuestro sistema de conservación integral. Sin duda, funciona. Pero, el reto de una red por construir, que es el que tuvimos en los últimos 20 años, es distinto del de una red madura. Yo pondría el ejemplo del modelo sueco, que tiene el objetivo de no producir ningún muerto ni lesionado grave en accidente de tráfico y a partir de ahí, redéfinen su red. Ese es el escenario en el que podríamos entrar. Al final, tenemos un modelo maduro, una red razonablemente buena, desde el punto de vista de la calidad, y el reto no es construir más, sino mantener lo que tenemos en buenas condiciones y mejorar el modelo y eso sólo puede venir desde el punto de vista de la seguridad vial. El

ejemplo más representativo es el, ya citado, de las carreteras 2+1.

TA.— ¿Estaría de acuerdo la Administración con este modelo?

J.L.— Estoy seguro de que las Administraciones nos lo comprarían, si no fuera por un problema económico. Hemos pasado, en un año, de que los accidentes mortales en la red convencional supongan un 76% a un 80%. Hoy, ocho de cada 10 víctimas mortales se producen en una carretera convencional. Cuando en las autovías están disminuyendo claramente, con 54 víctimas mortales menos; en la convencional, se dispara. Eso ocurre, primero, porque, cada vez más, nuestros conductores tienen en el ADN el ir por una autovía. El conductor, sin querer, pierde el concepto de adaptar la conducción a las características de la vía. Lo que me ha gustado del estudio que hemos hecho es ver si se puede tomar alguna medida en la carretera que perdona el error del conductor. Hablamos del 2+1, pero hay más: sistema de alerta de peligro, mejora de trazado, balizamiento, paneles, márgenes... Esto, bien gestionado, tiene su coste, pero, a lo mejor, no es tan caro y además, nos serviría para retomar la reducción de la mortalidad, que está entrando en una curva plana. Tendríamos que actuar en las vías convencionales. Estamos trabajando en esta línea. Estamos pidiendo un plan específico para carreteras convencionales, en seguridad vial. Hacer auditorías e inspecciones, pero con esta visión: ¿puedo hacer alguna cosa en la carretera que ayude a perdonar los errores del usuario?

TA.— ¿Ayudaría tener más radares en vías convencionales?

J.D.— El problema de la accidentalidad del país no es de velocidad excesiva, sino inadecuada y, hasta que al ciudadano no se le explique qué es velocidad inadecuada, le estamos engañando. Las estadísticas son muy claras. En principio, no somos partidarios de llenar la red convencional de radares, aunque no discutido que en ciertos tramos pueden ser muy útiles.

J.L.— Otra cosa que defendemos también es que allí donde se pueda, se ha hecho en Gerona, se pase tráfico pesado de la carretera convencional a la autopista.

TA.— ¿Cómo está la señalización?

J.L.— La señalización de código, en general, está bien. La crítica que hacemos es que la crisis ha hecho que algunas señales estén más tiempo del que, en teoría, caducan. En cuanto a la señalización informativa, es mejorable en vías interurbanas —en su momento, instauré el sistema alemán de señalizar las salidas de la vía no por número, sino por el kilómetro— pero sobre todo en entornos urbanos.

J.D.— La primera vez que la señalización vertical suspendió durante la inspección visual fue en el 2014. Y la razón, probablemente, fue la caducidad del material reflectante, pero creo que esa reclamación va a dejar de ser perennatoria para el ciudadano, porque hoy, todo el

«Tenemos un modelo maduro, una red razonablemente buena, desde el punto de vista de la calidad, y el reto no es construir más, sino mantener lo que tenemos en buenas condiciones y mejorar el modelo, y eso sólo puede venir desde el punto de vista de la seguridad vial»

Jacobo Díaz, director general de AEC.



mundo se orienta con los sistemas de navegación. Probablemente, será más importante la horizontal. Primero porque es la que utilizarán los vehículos para guiarse y segundo, porque te da la estabilidad en condiciones de nocturnidad y de meteorología adversa.

Uno de los cambios que es necesario y que dará credibilidad al modelo es el de la señalización fija de velocidad, por una variable. Cambiar todos los estándares de 120, y poner la velocidad recomendada óptima, para las distintas condiciones.

Otro de los grandes avances que tiene que darse en las carreteras es el de las secciones transversales dedicadas. Dar servicio a todos a la vez es incompatible. No tengo ninguna duda de que habrá vías rápidas exclusivas para ligeros, para pesados...

TA.—¿Qué papel tiene que desempeñar en la construcción de la infraestructura la iniciativa privada respecto a la pública?

J.L.— Allí donde exista necesidad de una infraestructura que interese a la iniciativa privada, porque tiene una tasa interna de retorno razonable, soy partidario de que eso sea una autopista con peaje explícito, porque va con cargo al que la usa y no al erario. El problema es que, en España, financiable al cien por cien no creo que haya mucho.

TA.—¿Cree que la red está preparada para el coche autónomo?

J.L.— La red de alta capacidad, sí. Y yo al coche autónomo, hoy por hoy, por la red convencional, no le veo.

TA.—¿No hay ninguna plataforma que estudie esto conjuntamente?

J.L.— No. A nosotros no nos han pedido nada. La Asociación Española de la Carretera tiene tres planes, que son: propietarios o gestores de las redes de carreteras; los proveedores, que serían los que se dedican a construir, conservar, señalizar, balizar... y los usuarios. Uno de los empeños que tenemos para esta legislación es arreglar el déficit que tenemos de ese tercer pilar en la asociación. Nos gustaría tener al automóvil, a las compañías de seguros, al transporte... Yo estaría feliz, pero no sólo por razones económicas, sino porque es un pilar fundamental del objeto social de la asociación. Evidentemente, tendríamos que ponernos las pilas, porque nada es gratis y tienes que dar un servicio y que exista un interés mutuo.

J.D.— Eso hila con pasar de un diseño de infraestructuras para conectar, a uno para dar servicio público. Lo que nos obliga a ser multidisciplinarios.

TA.—¿Qué novedades se van a incorporar en la red?

J.L.— Entra dentro de la prospectiva, pero hay cosas que se han venido gestando, que van cuajando, poco a poco. En el mundo de la señalización y de la comunicación se acuñó el concepto de carreteras inteligentes y ahí el potencial de comunicación de los paneles puede ser enorme. En la comunicación entre vehículo y carretera se está avanzando también y no tardará mucho en ponerse en práctica. La tecnología avanza rápidamente.

TA.—¿Qué balance hace de su anterior legislación?

J.L.— He estado dos años y nos han servido para adquirir la experiencia para lo que tenemos que hacer. Lo duro ha sido tener que tomar medidas de carácter económico, para que la asociación siga teniendo fortaleza. Ha sido un año de consolidación ante múltiples problemas que nos ha traído la crisis, porque hemos tenido menos proyectos.

TA.—¿Qué retos se plantean para el nuevo curso?

J.L.— El reto de integrar al usuario en la asociación es el más importante. Nos vamos a poner del lado de los usuarios y de las personas. También, nuestro afán por seguir ayudando a las Administraciones que se dejen, en la mejora de las vías y la seguridad vial, lo que

el fin de la carretera. Introducir el concepto nuevo de usuario.

Por otro lado, vamos a crear dos comités. La Asociación Española de la Carretera ha presumido siempre de ser visionaria, a lo largo de más de 67 años de historia. Para continuar siéndolo, vamos a crear un comité de prospectiva, donde sepamos qué necesita y qué transformaciones pueden incidir en la carretera, de aquí a 15 años. El otro comité es el de una hoja de ruta y un plan de actuación potente, para que la asociación dé mejores servicios y sea sostenible.

TA.—¿Cuál es la financiación básica de la asociación?

J.L.— Las cuotas, los estudios y los congresos. Todo eso ha tenido un decaimiento importante.

TA.—¿Qué papel juega la DGT en la AEC?

J.L.— Tenemos a la DGT dentro de la casa, porque tienen una vicepresidencia, igual que el Ministerio de Fomento y ahora también vamos a tener al director de carreteras de Andalucía en el Comité Ejecutivo. También hay asociados elegidos que son presidentes de diputaciones.

Tráfico está muy volcado en el conductor y en que se haga una conducción adecuada a las características de la vía. Es verdad que ha hablado mucho de la antigüedad de los vehículos, pero es que no hace más que crecer. En cuanto a la carretera, creo que la imputación muy clara en los accidentes no es tan fácil, porque tiene su influencia, pero está en combinación con los otros dos factores, el humano y el vehículo. La Dirección General de Tráfico sí que ha hecho referencia a la conservación y a las mejoras de la explotación, a la señalización.

J.D.— Tenemos una relación fantástica con la DGT. En algunos casos les apoyamos y opinamos a su favor y en otros, no. Pero es una relación buena.

TA.—¿La multilateralidad de la red es un hándicap para la asociación?

J.D.— Provoca heterogeneidad, pero está muy interiorizada... Las Administraciones tiene claro que son secciones, la Administración del Estado, que transporta el 55% de la población y que son distancias de largo recorrido y la mayoría de vehículos pesados; las comunidades, que su prioridad es la red de primer orden para comunicar sus capitales de provincia y las diputaciones, sus comarcas. En ese escenario, no son incompatibles. ¿Qué hubiese sido bueno algo más de homogeneidad? Tenemos una organización de directores generales de carreteras que coordinamos desde hace 10 o 12 años y que funciona perfectamente.

J.L.— Lo que tenía que haberse hecho es otro nivel de descentralización, quizá hay carreteras en las comunidades autónomas que tendrían que ser de las diputaciones y al revés. Eso sería gestionar las carreteras en función de su servicio o su intensidad de tráfico. Esto se puede hacer sin necesidad de transferir, por encomienda de gestión, no hace falta cambiar de titularidad, pero requeriría que las Administraciones se coordinasen. En materia de gestión caben muchas posibilidades. No entramos en eso.

sino en que tengan la atención adecuada en función del servicio que dan, cualquiera que sea la titularidad.

TA.—¿Son necesarias las diputaciones para la gestión de las carreteras?

J.L.— Las diputaciones gestionan muchos kilómetros. Sobre todo, carreteras donde es muy importante la circulación del transporte escolar y sin ellas no habría escolaridad en muchos pueblos de España. Pero, desde un punto de vista político, si desaparecen, esas carreteras las tendrá que gestionar alguien, ya sea una mancomunidad de municipios o una comunidad autónoma.

J.D.— Tenemos una relación fantástica con todas las diputaciones, comunican la última milla, ese servicio que alguien tiene que cubrir. Y el estado de mantenimiento y el servicio tiene que ser bueno. Independientemente de la discusión política, el servicio que prestan las diputaciones a esas carreteras es fundamental.

TA.—¿Cómo ve el futuro de la convivencia entre la red viaria y la ferroviaria?

J.L.— Creo que la carretera va a seguir ganando. Hoy, el 90% del transporte se sigue haciendo por carretera.

TA.—¿Qué les parece la aprobación de la normativa de megacamiones?

J.D.— Nos parece que es una mejora de la productividad del transporte de mercancías y es bueno. Las restricciones con las que ha salido el Reglamento garantizan la viabilidad, casi en exclusiva, por vías de alta capacidad y no va a infligir más coste de mantenimiento a las infraestructuras.

TA.—¿Les preocupa el futuro político de nuestro país?

J.D.— Las infraestructuras se harán. Al final harán otras, pero no dejarán de hacer cosas. **J.L.—** En toda mi carrera, todas las Administraciones, afortunadamente, han sido buenas con la inversión pública en carreteras. En cuanto a la inversión los dos partidos del bipartidismo han tenido sensibilidad. Todo el mundo ha querido hacer un plan de carretera y ejecutarlo de la mejor manera posible. La realidad es que de cada euro que nos da Europa, 95 céntimos están invertidos y con una efectividad admirable. Lo que hace falta es que haya un Gobierno que dé continuidad a lo que se ha venido haciendo.



A pala, pico y azadón

Imma García Ayuso



A sí, como reza el titular, instaba a cuidar las calzadas del «reyno» de Aragón la primera Instrucción de Caminos de 1785. Aquella incipiente legislación, regida por la razón y por el principio del absolutismo más benevolente «todo para el pueblo, pero sin el pueblo», ordenaba a los vecinos a reparar y mantener las travessías de sus territorios. La lógica ilustrada defendía, más explícita que implícitamente que, en primera instancia, «el que rompe paga».

Mucha lluvia ha erosionado, desde entonces nuestros caminos y muchos sistemas de Gobierno y desgobierno. Ilustrados, ilustres y sin lustre, han vigilado y tutelado la, en ocasiones, agreste piel de toro, pero la esencia del mensaje «el que más lo use que lo pague» cobra vigencia en estos tiempos de estrecheces presupuestarias.

Algunos dirán que no se puede pagar a papá Estado por algo que ya se cotiza, otros venerarán las tasas, apelando a su sentido de justicia, sin encontrar la oportunidad política para establecerlas; pero, al final, la última palabra vendrá de Europa y se cerrará el debate antes de abrirse. Una Europa conadrona, que ayudo, en su día, al alumbramiento de una red viaria de primer orden, pero que se niega ahora a contribuir en la mantención de la criatura.

Aquí, la Asociación Española de la Carretera nos recuerda que es tiempo de nuevos retos, ya no se trata de avanzar en la construcción, atendiendo a razones, cuando no caprichos, territoriales, ahora se trata de planificar nuestra red madura pensando en las personas. Y es ahí donde esta sexagenaria asociación pone su empeño en perseguir un modelo de vías que perdone el error humano en la conducción, y evite las víctimas de tráfico.

Y a pala, pico y azadón, defienden Juan Francisco Lazcano, que se estrenó en esta sección en los años 90, cuando aún era director general de Carreteras, y Jacobo Díaz, otro viejo conocido de esta revista, este cambio de paradigma, porque ambos saben que en materia de carreteras, los desafíos son continuos y hay que estar preparados para darles debida respuesta.

Y bien entrenado está Juan Lazcano, quien puede presumir de haber limpiado muchas cunetas y dejado muchas carreteras en estado de revista. Su vida al servicio del Ministerio de Obras Públicas, primero y de Fomento, después, ha sido larga y cuando quizá podía estar disfrutando de una merecida jubilación, de sus seis nietos, del golf o de la poesía de Pedro Salinas, sin mayores preocupaciones, la incuestionable vocación de servicio de este ingeniero de Caminos le mantienen en la calzada. Quizá sea porque como decía el poeta madrileño de la generación del 27 «un no da miedo» y aunque no parece Lazcano un hombre que se amedrenta, de momento, prefiere el «sonar del sí».