

## **Asunto: SOLICITANDO LA RETIRADA DE LA INICIATIVA SOBRE COBRO POR USO DE LAS CARRETERAS Y LA APLICACIÓN DE UN PLAN DE CHOQUE PARA SU MANTENIMIENTO.**

---

### **Expediente y Registro**

**Expediente: 2021\_SV\_078**

**Fecha informe: 06 / 05 / 2021**

### **CONTACTO I.M.U.:**

Juan Carlos Toribio Ramos

Tfno. 605806676

## **NOTA DE PRENSA**

El Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (I.M.U.) ni entendemos, ni podemos entender que se pretenda obligar a los ciudadanos a pagar por el uso de carreteras y no aceptamos este posicionamiento previsto en el componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y determinado en el apartado 3 “Detalles sobre cada reforma/inversión del componente”

Por ello, con fecha actual 6 de mayo de 2021 se ha procedido a solicitar al Presidente del Gobierno y al Ministro de Fomento que:

- Se tengan en consideración la información participada en el **Plan nacional ciudadano de reacción y austeridad 2022/2032. Plan corrector de las políticas erróneas de movilidad del Gobierno de España. V1, poniéndose en marcha los mecanismos jurídicos y de control para la aplicación de las ocho medidas propuestas**
- Que el pago por uso de las carreteras no sea más que una intención sin llevarse a efecto, pues existen recursos suficientes para cubrir las necesidades de conservación y mantenimiento.

A ambas autoridades se les ha dado curso del plan corrector para el mantenimiento de carreteras que se adjunta a la presente nota e informe de prensa y comunicación.

Por otro lado, no se descartan movilizaciones y acciones ciudadanas de mayor calado entendiendo que no se ha contado con el posicionamiento social para esta toma de decisiones y que se recarga, aún más, a los ciudadanos y las empresas fiscalmente.

## **Cobro por uso de autopistas y carreteras.**

### **Plan nacional ciudadano de reacción y austeridad 2022/2032.**

#### **Plan corrector de las políticas erróneas de movilidad del Gobierno de España. V1.**

---

#### **Primera parte.**

##### **Exposición de motivos.**

España y sus ciudadanos vienen de impuestos indirectos que construyen su historia como el barcaje, portazgo o el pontazgo que llegarían desde la edad media hasta el siglo XVIII.

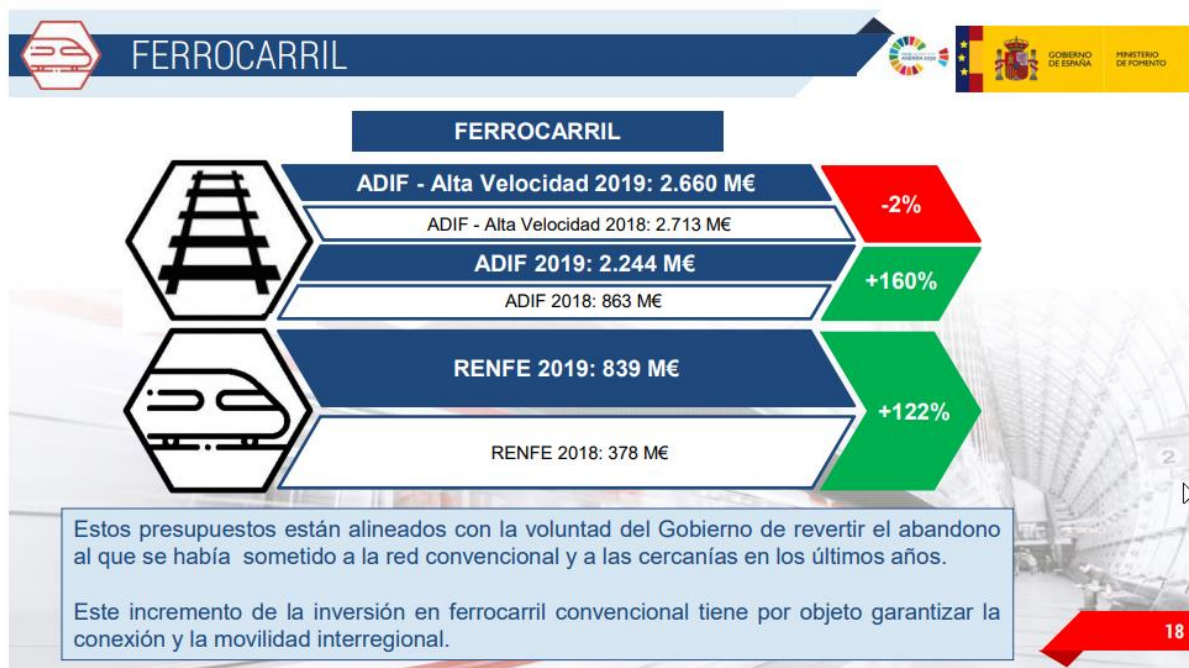
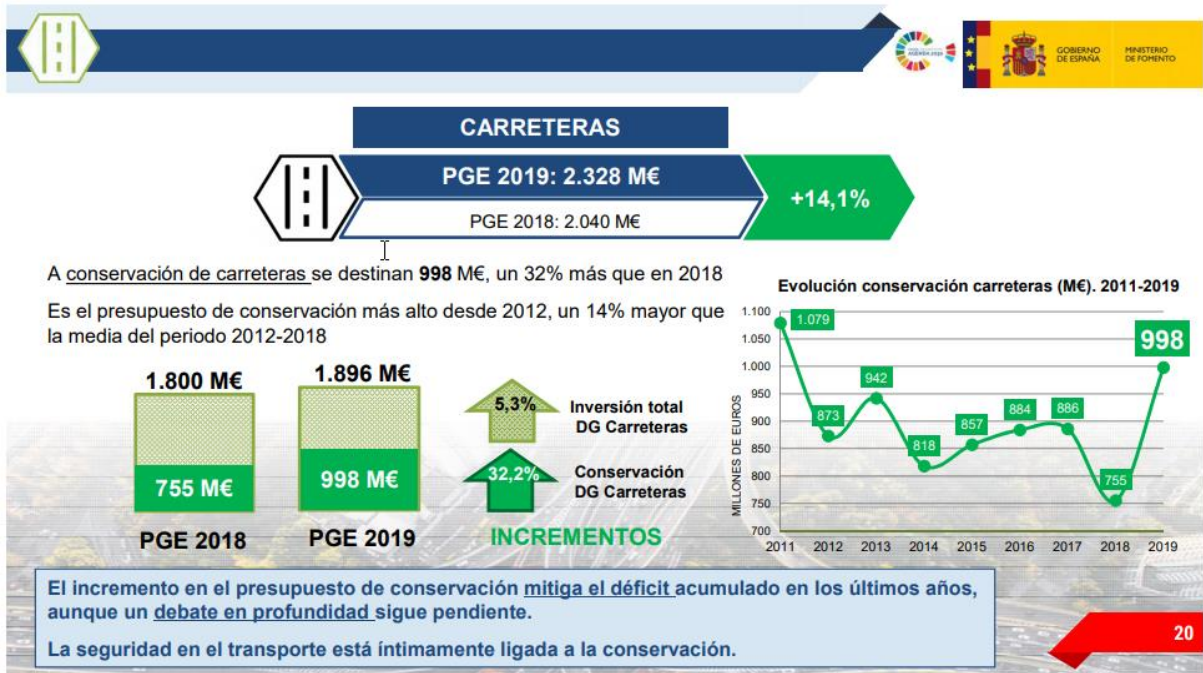
En 1877 la Ley de Carreteras en su artículo 20 advertía que “El Gobierno podrá establecer impuestos o arbitrios para el uso de las carreteras del Estado” y recordaba que los trabajos de conservación y reparación se ajustarán a los créditos consignados en los presupuestos (art. 34). También daba la posibilidad al modo conocido de “concesión” en el capítulo V “De las carreteras costeadas por particulares”.

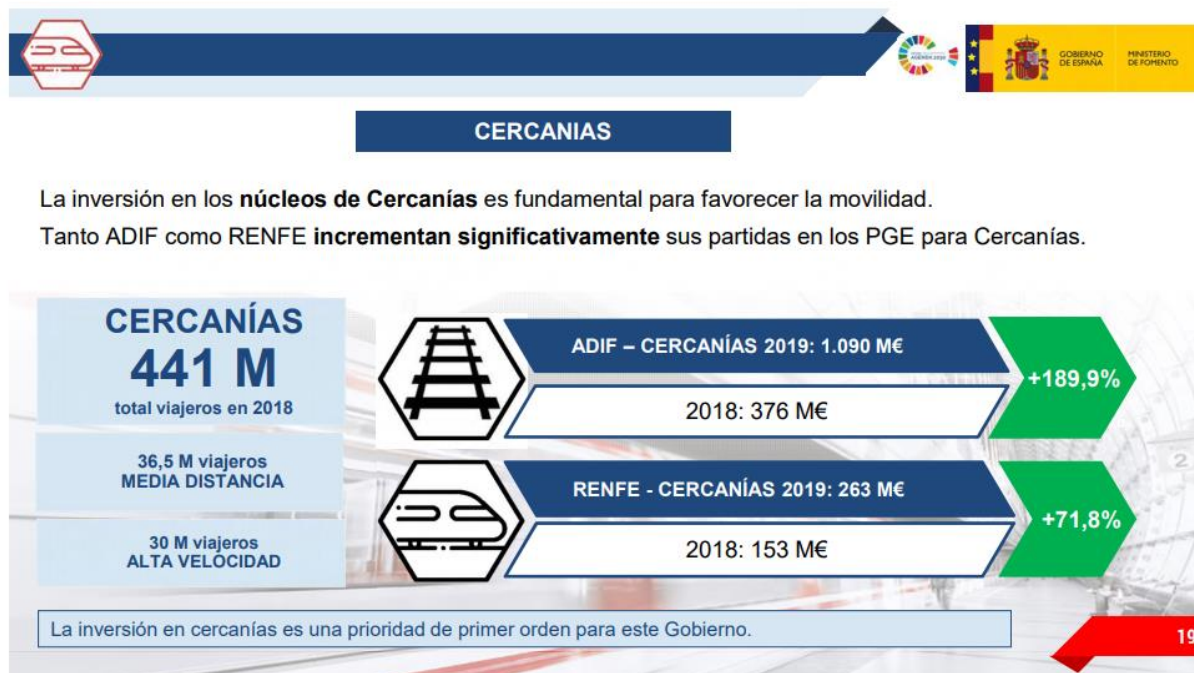
El Reglamento para la Ejecución de la Ley de Carreteras contemplaba las mismas posibilidades en artículos como el 27 y otros.

El 30 de diciembre de 2009, el Ministerio de Fomento advertía del decrecimiento de las tarifas de peaje del 2009 al 2010 en el marco de la Ley 14/2000, de 20 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

En el año 2018 el Ministerio de Fomento contemplaba la reducción de la partida presupuestaria de conservación de carreteras y seguridad vial pasando de 958,1 millones de euros en el 2017 a 917 millones de euros en el 2018.

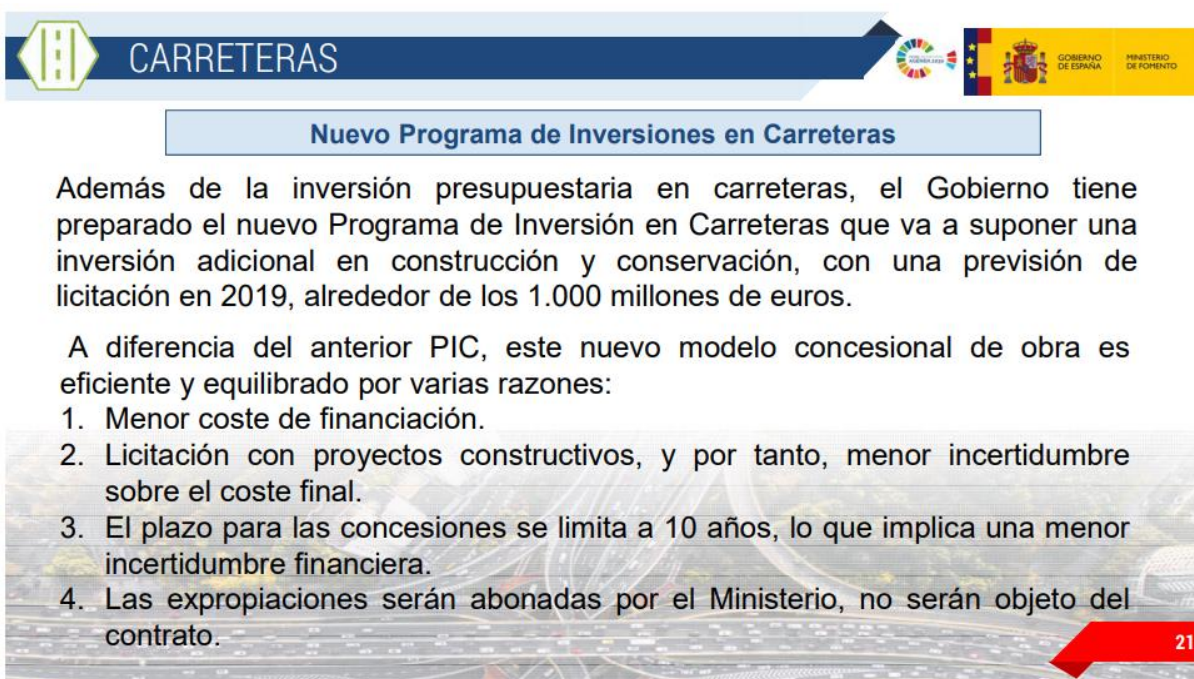
En el año 2019 para conservación de carreteras se destinaban 998 M€, siendo el presupuesto de conservación más alto desde el año 2012 y se reconocía el déficit acumulado en los últimos años, mientras que se destinaba al Ferrocarril 2.660 M€ (Alta velocidad y ADIF) 939 M€ (RENFE) 1.090 M€ (ADIF – Cercanías) y 263 (RENFE – Cercanías). Esta situación dejaba clara la presencia de capital y capacidad económica y el abandono real de la carretera de forma sistemática con pequeñas limosnas que no permitían ni cumplir con los mínimos legales en mantenimiento. Una realidad que nos lleva, bajo su reiteración anual, a la situación actual y generada por unos gestores imprudentes que capitalizaban el tren y abandonaban las carreteras.





Véase la desproporción del reparto presupuestario y la causa directa del abandono de las carreteras en España:

- 998 M€ para carreteras.
- 4.952 M€ para trenes.



Por otro lado, en el 2019 el Ministerio de Fomento advertía que el Gobierno tiene preparado en nuevo Programa de Inversión en Carreteras que va a suponer una inversión adicional en construcción y conservación, con una previsión de licitación en 2019, alrededor de los 1.000 millones de euros.

Sorprende que pocos meses después, nuestro Gobierno, se declara con la imposibilidad absoluta de mantener las carreteras si no las paga el usuario. Y sorprende por la ausencia indiscutible de una gestión proporcional y consecuente con la realidad social en materia de movilidad.

El 7 de octubre de 2020 el Presidente del Gobierno presentaba en la Moncloa el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía española.

Dentro de sus diez políticas palanca de reforma estructural para el crecimiento sostenible e inclusivo, se presentaba como segunda “infraestructuras y ecosistemas resilientes”.

En las 10 políticas tractoras que van a incluir directamente en aquellos sectores productivos con mayor capacidad de transformación de nuestro tejido económico y social encontramos 30 componentes del Plan.

El componente 1 expone un “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”

En el apartado 3 “Detalles sobre cada reforma/inversión del componente” página 16 nos habla de la creación de una ley “Ley de Movilidad y Financiación del Transporte”, una Ley que pretende castigar a los ciudadanos por el uso de vehículos en las infraestructuras públicas dictando como justificación .../... En particular, esta Ley también prevé la posible articulación de un mecanismo de pago por el uso de las carreteras estatales que podría implantarse a partir del año 2024, buscando un acuerdo social y político, lo que supone avanzar hacia la internalización de los costes externos del transporte bajo el principio del cobro al usuario “usuario pagador” y también del principio de “quien contamina paga” .../... y lo hace, pensando tan solo en la red estatal y declarando que el dinero presupuestado va a otros fines.

Esta declaración queda constatada en el siguiente párrafo “Con una red estatal que supera los 26.466 km de extensión, de los que unos 12.000 son de carreteras de alta capacidad lo que hace que tengamos la más extensa de Europa, los costes de conservación son crecientes y no es posible que sean asumidos de manera directa por los recursos presupuestarios. Esto está generando un déficit acumulado de mantenimiento de la red, con una pérdida de su valor, así como con el consiguiente deterioro de la calidad del servicio y consecuencias en la seguridad vial”.

Dice la pretensión planificada del gobierno que “La imposición de un pago por uso permitiría garantizar la conservación de la red viaria” y que se cargaría fiscalmente con esta medida a los ciudadanos titulares de los vehículos y a los cargadores de transporte, que con lógica lo repercutirían sobre el producto final, esto es, de nuevo sobre el ciudadano y habla con cinismo que en el centro de las decisiones se pondrá al ciudadano y lo hace en este contenido textual:

- En particular la introducción de un sistema de ingresos que garantice los fondos necesarios para la conservación en la red viaria estatal se dirige a los titulares de los vehículos que circulen por la Red de Carreteras del Estado ya sean nacionales o extranjeros.
- En el caso de los vehículos pesados de mercancías, se pretenden imponer las condiciones normativas necesarias para que el coste de esta medida sea asumido por los cargadores.
- La creación de un sistema de gobernanza del transporte y la movilidad entre todas las administraciones más robusto, que realmente ponga al ciudadano y a la actividad económica en el centro de las decisiones

Dicta el artículo 17 de la Constitución que “Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad. Nadie puede ser privado de su libertad, sino con la observancia de lo establecido en este artículo y en los casos y en la forma previstos en la ley”.

Ya hemos visto que el artículo 17 de la Constitución garantiza el derecho a la seguridad de los ciudadanos, incluyendo el derecho a la seguridad vial y para ello, la administración pública desde hace décadas tiene la obligación de mantener la vía, de la que es titular, en las mejores condiciones posibles de seguridad (artículo 139 del RD 1428/03 y 385.2 del Código Penal). Esta obligación es incumplida desde hace más de 100 años de forma reitera y sistemática desobedeciendo el entorno legal y técnico al que está sujeta y poniendo en grave peligro la seguridad e integridad de los ciudadanos en un modelo in y anticonstitucional e ilegal de gobernanza y toma de decisiones, tal y como ha quedado acreditado por las investigaciones reiteradas de IMU en materia de conservación de carreteras desde hace más de 5 años.

Pensar que el incumplimiento es por ausencia de capital para sufragar el gasto es un error de base, pues la realidad viene de la mano de tres factores vinculados como son la pasividad u omisión del deber (actitud), el desconocimiento (aptitud) y en ocasiones, la ausencia de presupuesto destinado al mismo, que no capacidad económica para hacerlo.

El coste medio de construcción de una carretera convencional es de 4,06 millones de euros/km y el de una autovía asciende a 7,91 euros/km. Pero este no es el coste de mantenimiento, es el de construcción.

El mantenimiento de una carretera debe ser constante, de lo contrario, el coste de restitución de la seguridad vial será mayor y desproporcionado cuando se acometa. En el año 2020 el déficit de mantenimiento acumulado en carreteras en España, según la AEC, ascendía a 7.463 millones de euros.

A modo de ejemplo y no por falta de capacidad económica, más bien por el destino de la capacidad económica a otros fines, tal y como indica la Asociación Española de la Carretera “entre el 2009 y el 2019 los recursos destinados a conservación y seguridad vial se han visto mermados en un 76 %”, un estudio que revela “... cómo la falta de conservación está haciendo mella en las infraestructuras viarias españolas, un patrimonio valorado en 215.000 millones de euros, y que, a partir del año 2009, ha sido abandonado a su suerte víctima de los sucesivos y reiterados ajustes en los presupuestos públicos”.

## Segunda parte.

### No estamos avanzando, estamos involucionando.

Cobrar dos veces, pagar dos veces por lo mismo no guarda concepto alguno de justicia ni lógica.

En España, la construcción y el mantenimiento de las carreteras (no concesión) se realiza y debe seguir realizándose con el dinero público que se obtiene de tasas e impuestos a los ciudadanos.

A modo de ejemplo la DGT para el año 2021 cobra, en concepto de tasas:

- Por la expedición de un permiso de circulación 98,78 €. Durante el año 2019 se matricularon en España 1.793.145 vehículos que con la tasa actual supondría que la DGT percibiría 177.126.863,1 €.
- Por la obtención o canje permiso conducción: 93,12 €. En el año 2019 se expidieron 821.487 permisos de conducción que con la tasa actual hubiera supuesto un ingreso al erario público de 76.496.869,44 €.
- Por la obtención de una licencia para conducir: 44,14 €. En el año 2019 se expidieron 42.187 licencias de conducción (permiso del tipo AM) que con la tasa actual supondría un enriquecimiento del erario público de 1.862.134,18 €.
- Solicitud de autorizaciones complementarias de circulación: 131,14 €

El presidente del Gobierno ha faltado a la realidad cuando pretende explicar que el Plan es un plan para avanzar hacia el futuro, en lugar de declarar la mala praxis en la gestión de los presupuestos queriendo castigar al ciudadano por los errores de su gobierno.



Sus declaraciones están lejos de la verdad, caminamos hacia la edad media y en la mejor de las condiciones, si la ley termina imponiendo el pago por uso de las carreteras, retornaremos a 1.877, más de 140 años atrás, eso sí, con trenes tecnológicamente muy avanzados y ferrocarriles muy seguros que no dan respuesta a la movilidad individual independiente y a las necesidades sociales en su mayoría.

Por otro lado, a mayor movilidad mayor accidentalidad al no existir variables en el escenario. Imponiendo el pago por uso se derivaría el tráfico a carreteras convencionales, incrementado su IMD. Carreteras mal mantenidas como consecuencia de la mala praxis de sus titulares y el desobedecimiento de la Ley de forma reiterada y como es lógico, se produciría un claro incremento de la accidentalidad.

### Tercera parte.

#### Propuesta Plan nacional ciudadano de reacción y austeridad 2022/2032.

#### Soluciones al desgaste económico del mantenimiento de carreteras y sobrecarga fiscal a los ciudadanos.

Desde Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas, entendiendo el perjuicio a la seguridad vial por la deriva del tráfico, la involución en derechos ciudadanos como el de la seguridad, la involución en la historia hacia el medievo y el engaño declarado del pago dos veces por el servicio de mantenimiento, solicitamos y lo hacemos de forma urgente que el Gobierno de España aplique un Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía española, con ocho políticas palanca, un plan de respuesta ciudadano de reacción y austeridad basado en las siguientes medidas:

1. Uso del dinero cobrado por las sanciones de tráfico para el mantenimiento y conservación de carreteras.
2. Uso de los beneficios generados por las tasas cobradas por diferentes actividades económicas relacionadas con la prestación de servicios públicos al ciudadano para el mantenimiento y conservación de carreteras.
3. Reducción del número y cantidad de sueldos vitalicios cobrados por los ministros que han abandonado su cargo, para la ejecución de otros derechos ciudadanos y la descarga fiscal del ciudadano.
4. Reducción del sueldo y dietas de los políticos "Diputados del Congreso" para la ejecución de otros derechos ciudadanos y la descarga fiscal del ciudadano.
5. Reducción del número de Diputados en el "Congreso de los Diputados" para la ejecución de otros derechos ciudadanos y la descarga fiscal del ciudadano.
6. Modificación de la Constitución y supresión del Senado generando la austeridad de gastos públicos que España necesita.
7. Se propone reforzar los mecanismos de planificación presupuestaria de los planes y proyectos de infraestructura, con una mayor implicación del Ministerio de Hacienda (línea del resumen Ejecutivo Infraestructuras "Airef").
8. Mejora en la transparencia y eficacia de las cuentas públicas para que no vuelva a suceder, a modo de ejemplo, que la DGT suspende la auditoría de cuentas y los ciudadanos no sabemos ni donde van, ni donde están los millones de euros no demostrados y que los auditores no pueden controlar y así lo declaran.

Desarrollemos con amparo de mínimos parte de nuestras propuestas.

#### Medida 1. Uso del dinero cobrado por las sanciones de tráfico para el mantenimiento y conservación de carreteras.

A modo de ejemplo y según la auditoría de cuentas publicada el 22 de enero de 2021 del ejercicio 2019, en el año 2019 la DGT formuló 4.671.044 en denuncias de tráfico. Sabemos que aunque mal hechas, las cuentas están realizadas y auditadas y los propios auditores advierten que aunque la DGT



ha sobrevalorado en casi 17 millones de euros los ingresos contabilizados, el impacto positivo en la cuenta es de 114.446.905,33 euros.

“Si el Organismo hubiera seguido los criterios establecidos en el PGCP habría contabilizado como ingresos del ejercicio un importe de 341.726.194,31 € y como gastos del ejercicio 227.279.288,98€, lo que habría supuesto un impacto positivo en la cuenta del resultado económico patrimonial de 114.446.905,33 €. Dado que el criterio incorrectamente aplicado ha tenido un impacto positivo en dicha cuenta de 131.417.083,47 €, el Organismo ha sobrevalorado los resultados del ejercicio en 16.970.178,14 €”.

También sabemos la ausencia de transparencia eficaz en las cuentas de la DGT, capaz de cometer errores e infracciones graves en contabilidad y así lo demuestra el ejercicio 2019, donde los propios auditores advierten que “el Organismo no registra, ni en la contabilidad patrimonial ni en la contabilidad presupuestaria, las cancelaciones por anulación, insolvencia, prescripción u otras causas, comunicadas por la AEAT cuya cuantía en el ejercicio ha ascendido a 229.859.343,45 €, ni tampoco las reactivaciones o rehabilitaciones de deudas cuyo importe comunicado es de 18.073.235,27 €. Lo anteriormente expuesto constituye un incumplimiento del principio contable de imputación presupuestaria, y de los criterios de registro y reconocimiento contable de los elementos de las cuentas anuales”.

Los auditores detectaron una infravaloración del patrimonio por parte de la DGT de 236.947.054,25 €.

El uso del dinero cobrado por denuncias en modo beneficio (cubiertos costes de tramitación u otros, podría ser usado para la conservación de las carreteras siguiendo el dictado de la Ley de Seguridad Vial, dictado que afecta a municipios, comunidades autónomas, etc.

Debemos recordar que la **Disposición adicional cuarta del RDL 6/2015 (Ley de seguridad vial) establece la** Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas y por tanto, muy bien podría derivar parte del capital al mantenimiento de la red viaria.

“El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a esta ley, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas”.

Advertimos no obstante que “Al igual que sucedió en ejercicios anteriores la Memoria de las Cuentas Anuales de la Jefatura Central de Tráfico adolece de falta de claridad y contiene diversos errores y omisiones, así como información que no se ajusta a la realidad” por lo tanto, creemos que una buena gestión en las cuentas públicas podrían dar respuesta a los problemas de ausencia de mantenimiento acumulado de nuestras carreteras.

**Medida 2. Uso de los beneficios generados por las tasas cobradas por diferentes actividades económicas relacionadas con la prestación de servicios públicos al ciudadano para el mantenimiento y conservación de carreteras.**

A modo de ejemplo y según la auditoría de cuentas publicada el 22 de enero de 2021 del ejercicio 2019 a la DGT, los propios auditores advierten que “Al igual que sucedió en las auditorías correspondientes a los pasados ejercicios, debido a la inconsistencia y falta de fiabilidad de la información recibida del Organismo no nos ha sido posible verificar que la recaudación de 84.971.765,88€ en concepto de tasa por Inspección Técnica de Vehículos, ingresada por las entidades concesionarias de este servicio, sea la que corresponde a las inspecciones realmente efectuadas durante el ejercicio por dichos concesionarios. Los datos de recaudación no son coherentes con la información que ofrece el Registro de Vehículos sobre inspecciones realizadas en el mismo periodo...”

Siguiendo con los ejemplos y a riesgo de reiterarnos, la DGT para el año 2021 cobra, en concepto de tasas:

- Por la expedición de un permiso de circulación 98,78 €. Durante el año 2019 se matricularon en España 1.793.145 vehículos que con la tasa actual supondría que la DGT percibiría 177.126.863,1 €.
- Por la obtención o canje permiso conducción: 93,12 €. En el año 2019 se expidieron 821.487 permisos de conducción que con la tasa actual hubiera supuesto un ingreso al erario público de 76.496.869,44 €.
- Por la obtención de una licencia para conducir: 44,14 €. En el año 2019 se expidieron 42.187 licencias de conducción (permiso del tipo AM) que con la tasa actual supondría un enriquecimiento del erario público de 1.862.134,18 €.
- Solicitud de autorizaciones complementarias de circulación: 131,14 €

**Medida 3. Reducción del número y cantidad de sueldos vitalicios cobrados por los ministros que han abandonado su cargo, para la ejecución de otros derechos ciudadanos y la descarga fiscal del ciudadano.**

España no puede soportar sueldos vitalicios por 2 o 4 años en el gobierno como Diputado de las Cortes Generales. Esa realidad es indiscutible desde el momento que se pretende cargar más fiscalmente a los ciudadanos y la realidad pasa por justificarse en la ausencia de presupuesto para el mantenimiento de carreteras.

Recordemos que el artículo 135.1 de la Constitución advierte que “Todas las Administraciones Públicas adecuarán sus actuaciones al principio de estabilidad presupuestaria”.

Debe crearse una Ley de austeridad presupuestaria bloqueando la posibilidad de percibir sueldos vitalicios a los Ministros que presten servicio por tiempo igual o inferior a cuatro años.

#### **Medida 4. Reducción del sueldo y dietas de los políticos “Diputados del Congreso” para la ejecución de otros derechos ciudadanos y la descarga fiscal del ciudadano.**

Utilizando de fuente el propio Congreso de los Diputados, debemos advertir que “El Presupuesto del Congreso de los Diputados para el año 2021 contempla una previsión de gasto de 97.106.570 euros, lo que supone un incremento del 11,64% respecto al aprobado para el año 2018. Ha de tenerse en cuenta no obstante que los presupuestos para el año 2018 fueron prorrogados para los ejercicios presupuestarios de los años 2019 y 2020 y, debido a las insuficiencias de los presupuestos prorrogados, fue necesario realizar incrementos de crédito en 2020, de manera que el presupuesto de la Cámara para el año 2021 supone un incremento del 6,71% respecto del presupuesto consolidado de 2020”.

El gasto de personal presupuestado del Congreso de los Diputados asciende a 45.635.000 € para el año 2021.

Este gasto subió un 16,42%, debido tanto al incremento de las retribuciones en los ejercicios 2019 y 2020 como al aumento del personal laboral y eventual, pero también al mayor número de Comisiones existentes.

En el año 2017 el presupuesto general era de 85.517.350 €, muy parecido al del 2016 que ascendía sobre el 2015 un 1,51% contemplando una previsión de gasto de 85.517.400 €.

En el 2017 y en lo relativo a gastos de personal se alcanzó la cifra de 38.119.280 €. Se experimenta un incremento del 5,65%, debido principalmente al aumento del personal eventual, como consecuencia de sucesivos acuerdos adoptados a lo largo del ejercicio anterior, pero también al mayor número de Comisiones existentes, con el consiguiente incremento del subconcepto relativo a las retribuciones complementarias de Altos Cargos y, finalmente, al hecho de que se contemplase la previsión de un posible incremento de las retribuciones, en línea con el que pudiera acordarse en el ámbito de la Administración General del Estado.

En el 2016 los gastos de personal previsto ascendían a 36.081.920 €, cinco años después, se ha incrementado 9.553.080 € pasando a 45.635.000 €.

La reducción de sueldo y dietas podría generar un no gasto superior a 10 millones de euros.

#### **Medida 5. Reducción del número de Diputados en el “Congreso de los Diputados” para la ejecución de otros derechos ciudadanos y la descarga fiscal del ciudadano.**

Una de las medidas de ahorro básicas que necesita España es la reducción del número de diputados en el Congreso.

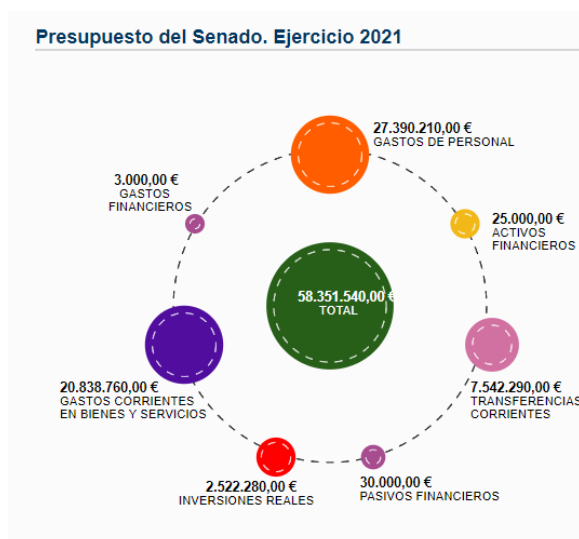
Por ello, consideramos la necesidad de modificación del artículo 68 de la Constitución Española reduciendo el número de congresistas a un máximo de 200, siendo el mínimo de 150. Debemos recordar que en la actualidad el mínimo es de 300 y el máximo de 400.

La reducción del número de diputados podría generar un no gasto para España superior a 20 millones de euros.

### **Medida 6. Modificación de la Constitución y supresión del Senado generando la austeridad de gastos públicos que España y sus ciudadanos necesitan.**

En la actualidad España soporta cuatro senadores por provincia (artículo 69 de la Constitución). Por otro lado “Las Comunidades Autónomas designarán además un Senador y otro más por cada millón de habitantes de su respectivo territorio. La designación corresponderá a la Asamblea legislativa o, en su defecto, al órgano colegiado superior de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo que establezcan los Estatutos, que asegurarán, en todo caso, la adecuada representación proporcional”.

El Senado le cuesta a España en el ejercicio 2021 más de 50 millones de euros, siendo el capital presupuestado de 58.351.540 euros distribuyéndose de la siguiente forma:



27.390.210 € = Gasto de personal.

20.838.760 € = Gastos corrientes en bienes y servicios.

7.542.290 € = Transferencias corrientes.

2.522.280 € = Inversiones reales.

30.000 € = Pasivos financieros.

25.000 € = Activos financieros.

3.000 € = Gastos financieros.

fue de 54.131.620.

El presupuesto del Senado durante el ejercicio 2018

El presupuesto del Senado durante el ejercicio 2017 fue de 53.194.790 €.

Debemos advertir que el gasto de personal del Senado se va incrementando año tras año en un millón de euros asumido por las arcas públicas. El erario público no puede soportar un sistema político por encima de sus posibilidades económicas cargando fiscalmente aún más a los ciudadanos.

En el año 2014 el presupuesto para personal (gastos calculados y solo de personal) era de 22.633.619 €, en el 2015 era de 21.323.340 €, en el 2016 de 23.186.070 €, en el 2017 de 23.967.680 €, en el 2018 ascendió a 24.613.830 € y para este año 2021 ya estamos en los 27.390.210 €.

Por todo lo anterior, al amparo del artículo 23.1 de la Constitución Española, proponemos la modificación de la Constitución Española, reformando el Título III “De las Cortes Generales”

disolviendo el Senado de su modelo y poder legislativo y convirtiendo el edificio en un museo, muy parecido a lo que en la actualidad es y la funcionalidad real operativa para los ciudadanos.

**Medida 7. Se propone reforzar los mecanismos de planificación presupuestaria de los planes y proyectos de infraestructura, con una mayor implicación del Ministerio de Hacienda (línea del resumen Ejecutivo Infraestructuras “Airef”).**

Como hemos podido observar anteriormente en la primera parte del presente informe, el mantenimiento de una carretera debe ser constante, de lo contrario, el coste de restitución de la seguridad vial será mayor y desproporcionado cuando se acometa. En el año 2020 el déficit de mantenimiento acumulado en carreteras en España, según la AEC, ascendía a 7.463 millones de euros.

Un mayor presupuesto en mantenimiento de carreteras reduciendo el presupuesto en construcción ferroviaria, daría el capital suficiente de mantenimiento para recuperar el déficit, solo con esta medida, en dos años, si el reparto fuera a partes iguales (carretera = tren).

No obstante, si se complementa con el resto de las medidas propuestas, tan solo debería de incrementarse el presupuesto en un millón de euros aproximadamente, dejando para los trenes 3.952 M€.

Recordamos la desproporción del reparto presupuestario y la causa directa del abandono de las carreteras en España:

- 998 M€ para carreteras.
- 4.952 M€ para trenes.

El Gobierno apostó por los trenes y abandonó desde hace años las carreteras, es hora de recuperar las carreteras sin cargar el error al fisco del usuario final que ya paga sus impuestos y tasas.

**Medida 8. Mejora en la transparencia y eficacia de las cuentas públicas para que no vuelva a suceder, a modo de ejemplo, que la DGT suspende la auditoría de cuentas y los ciudadanos no sabemos ni donde van, ni donde están los millones de euros no demostrados y que los auditores no pueden controlar y así lo declaran.**

Esta medida requiere una serie de actuaciones serias por parte de Hacienda. Es imposible entender que en nuestro estado de derecho las cuentas de la DGT no sean claras y no superen la auditoría de cuentas no sabiendo los ciudadanos dónde se encuentran cientos de millones de euros.

----

En base a todo lo anterior y en la esperanza de buen criterio que defienda nuestra integridad y también compartiendo la responsabilidad como ciudadanos, desde IMU hemos solicitado a las autoridades citadas en el encabezamiento

- Se tengan en consideración la información participada en el **Plan nacional ciudadano de reacción y austeridad 2022/2032. Plan corrector de las políticas erróneas de movilidad del Gobierno de España. V1, poniéndose en marcha los mecanismos jurídicos y de control para la aplicación de las ocho medidas propuestas**
- Que el pago por uso de las carreteras no sea más que una intención sin llevarse a efecto, pues existen recursos suficientes para cubrir las necesidades de conservación y mantenimiento.

Informa



Juan Carlos Toribio  
Dpto. Seguridad Vial

#### **Recordamos.**

Recordamos que Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU) es un modelo de herramienta social integrada por ciudadanos y que tiene por principales objetivos la consumación de los derechos individuales y colectivos asociados a la movilidad de motociclistas.

- Para consultas y requerimientos: [seguridadvial@seguridadmotociclistas.org](mailto:seguridadvial@seguridadmotociclistas.org)
- Teléfono de contacto: 605806676 (Atención de 10 a 12 horas) (Atención socios de 10 a 18 horas)