

# Una reflexión y una oportunidad



**Juan José Potti**  
Presidente ejecutivo  
Asefma

Hace sólo unas semanas celebramos la Asamblea General de Asefma del año 2016. Hubo muchísima asistencia y una gran expectación, no tanto por conocer el cierre provisional de la producción del año 2015 como sobre todo por saber cuáles son las perspectivas que tenemos en este inquietante 2016.

El 2015 ha vuelto a arrojar un resultado de producción en España mejor que el del año precedente. Es sin duda una buena noticia. Dos años de evolución positiva son siempre bienvenidos, pero conviene hacer dos matizaciones importantes: la pendiente de la subida es mucho menor que la experimentada durante los años de caída de la producción y, por otro lado, la cifra de producción nacional estimada para 2015 es aproximadamente la mitad de la cifra que Asefma considera normal para conservar adecuadamente las redes españolas de carreteras.

La longitud total de las redes de carreteras de España es la segunda de Europa, acorde con la superficie de nuestro país, el segundo de la UE28, sólo por detrás de Francia, que también ocupa el primer lugar en cuanto a la longitud de sus redes viarias. En cambio, la estadística que EAPA (European Asphalt Producer Association) acaba de publicar indica que España ocupó en 2014 la séptima posición de la UE28 en la producción de mezclas asfálticas. Se trata de una posición y de una producción impropias para las carreteras que España posee. Comprobar que en España en 2014 se fabricaron sólo un par de millones de toneladas más que en un país tan poco extenso como Holanda es suficientemente descriptivo.

La crisis en España se ha sentido de manera brutal en la imprescindible rehabilitación y mejora de los firmes de las redes de carreteras, que es algo que habría que hacer ineludiblemente de manera estable y programada. No caben atajos ni subterfugios, porque cualquier supuesto ahorro en la rehabilitación y mejora de los firmes genera unos sobrecostos muy superiores en un cortísimo tiempo, dado que el deterioro progresa exponencialmente.

Desde el año 2007 al año 2013 se ha reducido la producción de mezclas asfálticas en España más del 75 % en términos

relativos, mientras que en valores absolutos se pasó de 49,5 millones de toneladas en 2007 a 13,4 millones en 2013. No existe comparación posible con ningún país de la UE28. Posiblemente en el mundo tampoco cabe encontrar una situación similar. No debe olvidarse además que en España más del 90 % del transporte de viajeros y más del 80 % del de mercancías se realiza por carretera: es evidente que la carretera es el modo favorito de transporte y el único que permite su uso los 365 días del año y las veinticuatro horas de cada uno de esos días.

Las consecuencias de estos seis o siete años en lo que no se ha destinado nada o casi nada a la rehabilitación de los firmes de nuestras carreteras saltan a la vista. No es algo discutible; es, por desgracia, fácilmente constatable.

Descrito el panorama y confirmado el hecho de que el año pasado se produjo por fin en el Ministerio de Fomento un volumen "apreciable" de licitación para obras de rehabilitación de firmes, tras siete años de valores mínimos e incluso nulos (se llegó a estar más de 900 días sin que hubiese ninguna licitación de este tipo), las perspectivas para el año 2016 parecen mejores que en 2015. Según informó su Secretario General de Infraestructuras, el Ministerio va a seguir en la recuperación del esfuerzo en materia de rehabilitación de los firmes, de acuerdo con los Presupuestos Generales del Estado (PGE) aprobados para 2016. Esa es otra buena noticia, la más esperada.

En otro orden de cosas, es conocido el bajo precio actual del petróleo, en unos niveles desconocidos desde el año 2003. Las consecuencias de estos precios tan bajos ya se están sintiendo en la economía mundial, no siempre para bien. Un precio tan bajo tiene un impacto muy negativo entre los productores. Para España, sin embargo, según algunos especialistas, esto permitiría ahorrar unos 17.000 millones de euros, si se mantiene el precio en torno a unos 30 dólares por barril, lo que podría aumentar en medio punto el crecimiento del PIB, pues los PGE de 2016 se elaboraron sobre la estimación de 68,8 dólares por barril.

A partir de esta reflexión me gustaría lanzar una sugerencia. Dados los bajos precios del petróleo y de sus derivados (desde hace muchos años el betún asfáltico no había estado tan barato) y habida cuenta del enorme ahorro que se está produciendo "en la factura petrolera" de España, ¿por qué no dedicar parte de ese ahorro a incrementar el esfuerzo en la rehabilitación y mejora de los firmes de nuestras carreteras? Es una excelente oportunidad y nuestras carreteras se lo merecen sobradamente.