

Los mensajes sobre la conservación y la realidad de la conservación de nuestros firmes de carreteras

En esta comunicación se reflexiona acerca del patrimonio actual de las infraestructuras en España, comparado con los países más desarrollados del mundo y, en particular, de nuestra red de carreteras. Se valora el estado de conservación de nuestra red de carreteras y se analiza cuál debería ser el esfuerzo necesario para desarrollar, sobre la red de carreteras actual, las tareas de conservación para los firmes de carretera.

This paper reflects on current infrastructure resources in Spain, particularly our road network, compared with the most developed countries in the world. It evaluates the state of conservation of our road network and analyses the efforts required to implement conservation tasks for road pavements to the existing road network.

Juan José Potti
Presidente Ejecutivo de Asefma

jjpotti@asefma.com.es

1. Introducción

A pesar de que, seguramente, no le gustará que deje constancia de este párrafo, debo empezar agradeciendo la extraordinaria paciencia que ha demostrado conmigo mi buen amigo Pablo Sáez Villar. Desde hace varios meses nos viene recordando a una serie de personas implicadas en este proyecto la necesidad de completar un número especial dedicado a la conservación de carreteras para la revista Carreteras, de la Asociación española de la Carretera. Yo he sido uno de los últimos en finalizarlo, por lo que empiezo pidiéndole disculpas.

Aunque pueda sonar a disculpa, y contrariamente a lo que alguno pueda pensar, un momento como este de muy baja actividad del sector no implica, sino todo lo contrario, una baja actividad profesional. Todo lo contrario. El sector al que represento necesita, ahora más que nunca, poner de manifiesto la situación por la que atravesamos y hacer todo lo necesario para que se produzca la ansiada reactivación de la actividad. Es una condición necesaria, pero no suficiente.

Todo esfuerzo es poco si ello permite acortar los plazos o, al menos, si los argumentos que defendemos desde Asefma van poco a poco calando en el sector de la carretera. En el resto de las asociaciones del sector, en las administraciones, en los medios de comunicación, en la opinión pública y, desde luego, en los representantes de las fuerzas políticas.

Se trata de un objetivo ambicioso en el que llevamos trabajando más de tres años. Consiste en una estrategia que estamos desarrollando en cinco niveles: argumentación técnica, movilización transversal con otras asociaciones, iniciativas políticas, acciones de movilización ciudadana y apariciones en los medios de comunicación.

Somos plenamente conscientes de la grave situación económica y de las enormes dificultades presupuestarias por las que atraviesan las administraciones, pero no es menos cierto que, en nuestra opinión, no se está realizando una adecuada tarea de conservación de las carreteras.

Esta es una frase que posiciona de manera inequívoca la opinión que voy a tratar de desarrollar en este artículo.

2. España en la “champions” de las infraestructuras

El viernes, 12 de octubre, podía leerse en una publicación económica de ámbito nacional, bajo el título “España en la Champions de las infraestructuras”, un texto de Alejandro Osma, en el que explicaba que “España se ha colado en el

Los mensajes sobre la conservación y la realidad de la conservación de nuestros firmes de carreteras

top ten mundial de países con mejores infraestructuras, por delante de naciones como Estados Unidos o Japón. Así lo cuenta el Global Competitiveness Report 2012-2013 del Foro Económico Mundial, difundido recientemente en España por el Instituto de Estudios Económicos (IEE)".

El informe desarrolla el análisis de la competitividad basándose en 12 conceptos, denominados en el informe "pilares de la competitividad", y lo aplican a todos los países. Uno de estos 12 conceptos son las infraestructuras (ver esquema adjunto en la parte inferior de esta página).

En este informe, España está ubicada entre los 35 países del mundo considerados "*Innovation-driven economies*" y ocupa la posición 36 del mundo en la nota global o Global Competitiveness Index (GCI), que es el resultado global del análisis de cada uno de esos 12 conceptos.

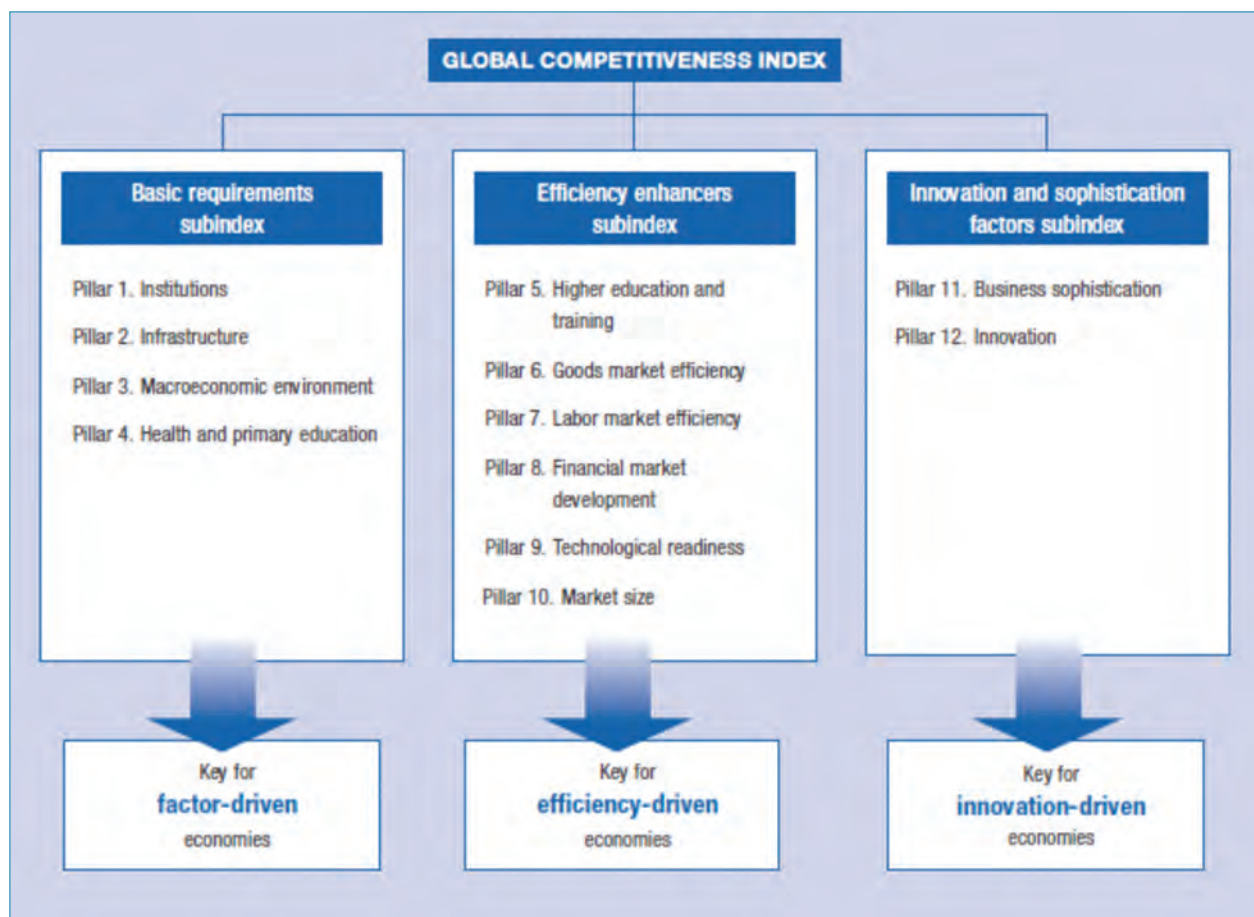
El resultado de España se puede ver con más detalle en la imagen de la página siguiente, donde pueden observarse comparados los resultados de España en cada uno de esos 12 conceptos con respecto a la media obtenida por los 35 países que

forman parte del grupo denominado *Innovation-driven economies*, las economías más potentes del mundo. España destaca y supera a esta media en sólo dos conceptos de los 12 analizados: infraestructuras y tamaño de mercado. En infraestructuras estamos situados en la décima posición mundial, como indicaba la noticia. Esta posición, dentro del *top ten*, es la resultante del análisis de una serie de áreas, dentro de las infraestructuras, hay nueve criterios de análisis (Tabla 1).

La conclusión es contundente: estamos en el *top ten* de las infraestructuras y destaca especialmente la posición de España en el mundo en lo referente a la infraestructura ferroviaria y los kilómetros accesibles por aerolínea en España, posición octava y novena del mundo, respectivamente.

3. España también en la "*champions*" de las infraestructuras de carreteras

Informaciones publicadas en The World Factbook (ISSN 1553-8133; también conocido como el CIA World Factbo-



The Global Competitiveness Index

	Rank (out of 144)	Score (1-7)
GCI 2012-2013	36	4.6
GCI 2011-2012 (out of 142).....	36	4.5
GCI 2010-2011 (out of 139).....	42	4.5
Basic requirements (20.0%)	36	5.1
Institutions	48	4.2
Infrastructure	10	5.9
Macroeconomic environment	104	4.2
Health and primary education.....	36	6.1
Efficiency enhancers (50.0%)	29	4.7
Higher education and training.....	29	5.0
Goods market efficiency	55	4.4
Labor market efficiency	108	4.0
Financial market development	82	3.9
Technological readiness.....	26	5.3
Market size.....	14	5.5
Innovation and sophistication factors (30.0%)	31	4.1
Business sophistication	32	4.5
Innovation.....	35	3.8

Stage of development



Tabla 1. Criterios de análisis de las infraestructuras españolas.

	Criterio considerado	Posición en el mundo
I.	Calidad de la infraestructura global	18
II.	Calidad de las carreteras	13
III.	Calidad de la infraestructura ferroviaria	8
IV.	Calidad de la infraestructura de puertos	14
V.	Calidad de la infraestructura transporte aéreo	17
VI.	Kilómetros accesibles por aerolínea	9
VII.	Calidad del suministro eléctrico	30
VIII.	Contratos de teléfonos móviles	55
IX.	Líneas de teléfonos fijas	26

Tabla 2. Países con mayor longitud actual de la red de carreteras.

País	Longitud red de carreteras (km)	Año de referencia
Estados Unidos	6.506.204	2008
China	4.008.200	2010
India	3.320.410	2009
Brasil	1.751.868	2004
Japón	1.203.777	2008
Canadá	1.042.300	2008
Francia	1.027.183	2007
Rusia	982.000	2009
Australia	812.972	2004
España	681.298	2008
Alemania	644.480	2006
Italia	487.700	2005
Turquía	352.046	2008
Suecia	425.300	2008
Polonia	423.997	2008
Reino Unido	398.366	2006

Los mensajes sobre la conservación y la realidad de la conservación de nuestros firmes de carreteras

ok), aportan datos respecto a la longitud actual de la red de carreteras en los países (Tabla 2).

España está, por tanto, en el *top ten* de la red de carreteras en el mundo. En los últimos años, se ha hecho un importante esfuerzo en nuestro país para hacer crecer la red de carreteras. Se ha pasado de una cifra ligeramente inferior a los 150.000 kilómetros en el año 1980 a más de 600.000 kilómetros de carreteras que componen nuestra actual red.

España es el segundo o tercer país europeo en términos de dimensión de su red de carreteras, por detrás de Francia y al mismo nivel que Alemania. Según los últimos datos facilitados por el Ministerio de Fomento en su anuario de 2010, la longitud de la red de carreteras interurbanas supera los 165.000 kilómetros (Tabla 3).

La red de carreteras de gran capacidad asciende a 14.262 kilómetros de carreteras y es la tercera de Europa, tras Alemania y Francia. Según los últimos datos facilitados por el Ministerio de Fomento en su anuario de 2010 (Tabla 4).

La evolución de la red de gran capacidad ha sido ciertamente muy importante, sin comparación posible con los países de nuestro entorno en estos últimos cuarenta años.

Gracias al desarrollo de esta red de carreteras, España, entre otros factores ha podido tener un desarrollo económico muy importante en estos últimos años. Esta red de carreteras se ha construido con esfuerzo y en unas condiciones económicas que no son las actuales, y eso nos obliga a valorar lo que tenemos, a valorar el patrimonio vial actual.

4. Valoración del estado de conservación actual de nuestras carreteras

Esta es la situación actual y, evidentemente, este patrimonio vial es preciso conservarlo. Esa debería ser la máxima priori-

dad. Antes de abordar cualquier otra nueva inversión en infraestructuras, tenemos la obligación de conservar adecuadamente lo que ya tenemos. Estamos en el *top ten* de las infraestructuras, pero ¿las conservamos adecuadamente?

En el número de septiembre de la revista Carreteras, la directora técnica de la Asociación Española de la Carretera, Elena de la Peña, ponía de manifiesto las conclusiones del último informe de inspección visual. “Las carreteras se mueren”, contundente titular con el que resumieron el informe muchos medios de comunicación. Según este informe, el estado actual de conservación de las carreteras españolas ha empeorado hasta situarse en niveles que no se registraban desde los años 80.

El último Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación, desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC), finales de 2011, es una investigación que tiene su origen en las Campañas de Inspección Visual de la Red Viaria, que la AEC comenzó a realizar en 1985, con el objetivo de conocer el estado de la pavimentación y del equipamiento, así como de determinar la inversión mínima necesaria para alcanzar niveles adecuados.

En términos generales, y de acuerdo con las conclusiones del Estudio, actualmente las carreteras españolas se encuentran en un estado de conservación “deficiente”, con un déficit acumulado de 5.500 millones de euros (un 30% más que en 2005).

Según la investigación de la AEC, el patrimonio viario se ha deteriorado en los últimos seis años a un ritmo del 5% anual.

Como consecuencia de los reiterados recortes en la inversión destinada al refuerzo de firmes y al equipamiento viario, la red española de carreteras muestra síntomas de un deterioro que la Asociación Española de la Carretera califica como “peligroso”, y cuyas consecuencias no se harán esperar: incre-

Tabla 3. Red de carreteras interurbanas.

Administración titular	Longitud (km)	Porcentaje
Administración General del Estado	25.733	15,5%
Comunidades Autónomas	71.464	43,1%
Diputaciones y Cabildos	68.606	41,4%
Total	165.803	100%

Tabla 4. Red de carreteras de gran capacidad.

Administración titular	Longitud (km)	Porcentaje
Administración General del Estado	10.630	74,5%
Comunidades Autónomas	2.869	20,2%
Diputaciones y Cabildos	763	5,3%
Total	14.262	100%

Tabla 5. La Red de carreteras en España.

	1970	1980	1990	2000	2010
Administración General del Estado	203	1.933	3.952	6.982	10.630
Autopistas de peaje	82	1.530	1.724	1.743	2.498
Autopistas libres y autovías	121	403	2.228	5.239	8.132
Administración Autónoma			649	1.578	2.869
Autopistas de peaje			163	348	322
Autopistas libres y autovías			486	1.230	2.547
Diputaciones y Cabildos			92	489	763
Autopistas de peaje				111	171
Autopistas libres y autovías			92	378	592
Total red de gran capacidad	203	1.933	4.693	9.049	14.262
Autopistas de peaje	82	1.530	1.887	2.202	2.991
Autopistas libres y autovías	121	403	2.806	6.847	11.271

mento de la exposición al riesgo de sufrir un accidente de tráfico; pérdida de competitividad interterritorial y con respecto a nuestros socios europeos; aumento exponencial de los costes de reparación (Cada euro no invertido a tiempo en refuerzo de firmes se transforma en cinco euros a los tres años y en 25 euros a partir del quinto año); incremento de los costes de mantenimiento de los vehículos y aumento de las emisiones contaminantes, entre otras. A ello se suman consecuencias colaterales para el usuario, con claras implicaciones en la seguridad, tales como la exigencia de mayores niveles de concentración en la conducción derivada de la necesidad de prestar más atención al pavimento, con el consiguiente aumento del cansancio y la pérdida de percepción respecto de las circunstancias del tráfico, la vía y la señalización.

4.1 El estado de conservación de los firmes de carretera obtienen la peor nota en 25 años

La conclusión más destacada del Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación es, sin duda, el notable deterioro del firme, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red Autónoma, obteniendo una calificación media de “deficiente” en ambos casos.

La situación es especialmente grave para las carreteras autonómicas, que registran una caída de 31 puntos en su nota media con respecto al año 2005, ejercicio en el que el índi-

ce de estado de los firmes de estas vías se situaba en un nivel “aceptable”.

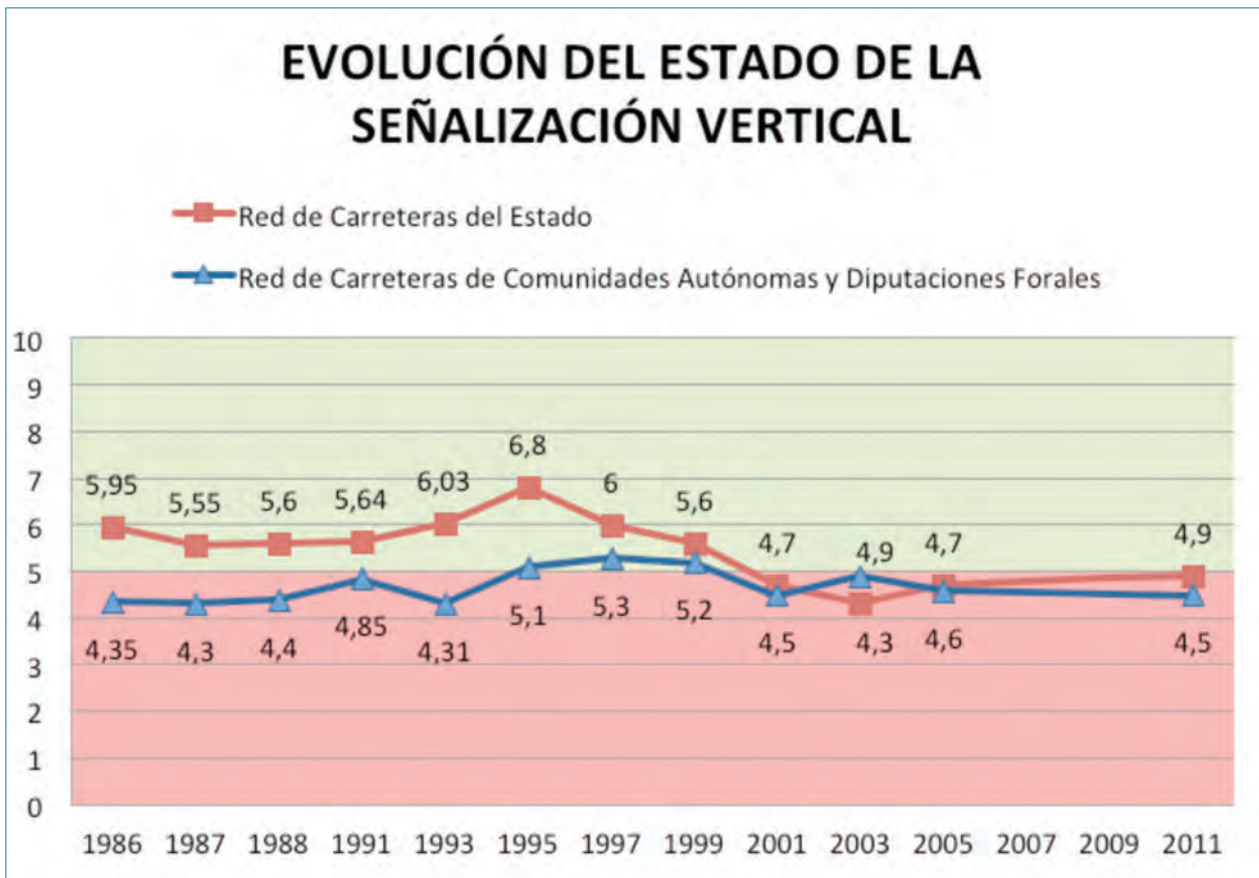
Respecto a los firmes de las carreteras del Estado, han perdido 17 puntos entre 2005 y 2011, pasando también de una situación “aceptable” en el primer año de la serie a un “deficiente” en el momento actual.

Para ambas redes, el Estudio de la Asociación Española de la Carretera otorga al estado de conservación de los firmes la peor nota de los últimos 25 años, a pesar de que, en los últimos años, se han construido muchos kilómetros de carretera, lo que pone de manifiesto que el pavimento empieza a mostrar síntomas evidentes de un grave deterioro estructural, consecuencia de la falta de inversión en el refuerzo de firmes.

Así, las inversiones en refuerzo de firmes en la red de carreteras del Estado, han pasado de más de 500 millones de euros anuales en los años 2007 y 2008 a 28 millones en 2009, 14 millones en 2010, cero euros en 2011 y cero euros en los tres primeros meses de 2012. Se ha producido un deterioro muy superior en el valor patrimonial de nuestra red de carreteras al “ahorro” realizado por la falta de inversión en el refuerzo de firmes.

En este sentido, y desde el punto de vista de necesidades de inversión, la auditoría llevada a cabo por la AEC estima que devolver al firme a un estado adecuado requiere actualmente una inversión mínima de 5.200 millones de eu-

Los mensajes sobre la conservación y la realidad de la conservación de nuestros firmes de carreteras



ros (94,2% de la inversión total). De ellos, la Red del Estado precisa de 1.600 millones y la Red Autónoma de 3.600 millones.

Desde la AEC se propone huir de los planes de choque (en justicia diré que al primero que le oí decir esto fue a Pablo Sáez) y mantener unos programas anuales dedicados a los refuerzos de firmes vinculados al valor patrimonial de la red. Esta es la mejor manera de mantener el patrimonio vial, mantener la seguridad vial y reducir los gastos de conservación de los firmes de carretera.

5. Análisis de las necesidades de conservación de nuestra actual red de carreteras

Las inversiones necesarias para la conservación de los firmes de las carreteras representan sólo una mínima parte del total de los presupuestos de las administraciones públicas, pero esas inversiones son esenciales para mantener el valor patrimonial del dominio público viario y poder garantizar así que la circulación por carretera se desarrolle en unas adecuadas

condiciones de seguridad y de eficiencia, algo que afecta, de una u otra manera, a todos los ciudadanos sin excepción.

En lo que a las mercancías se refiere, las carreteras españolas soportan una carga media que es el doble de la que soportan, por ejemplo, las francesas, lo que se traduce en unas superiores necesidades de conservación.

En el ordenamiento jurídico español, las carreteras son bienes demaniales por una doble razón: porque son de titularidad pública y están afectadas al uso general, y porque una ley específica les otorga expresamente ese carácter (la Ley de Carreteras estatal y, en el ámbito de las comunidades autónomas, sus respectivas leyes de carreteras). Por ello, y como se expresa en la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, la conservación viaria no es simplemente una potestad de las administraciones públicas titulares de las carreteras, sino que es algo que deben garantizar ejerciendo diligentemente sus prerrogativas.

Aunque los conceptos están claros en la teoría de la ingeniería viaria, en la práctica de las administraciones públicas, especialmente en la elaboración de los presupuestos, se

observa una cierta confusión entre las actividades de explotación en sentido estricto y las actividades que son propiamente de conservación.

En este sentido, los denominados “contratos de conservación integral” deberían denominarse con mayor propiedad “contratos de explotación integral”.

Los mayores esfuerzos en materia de conservación de carreteras hay que dirigirlos a los firmes y pavimentos, por ser elementos imprescindibles de aquéllas, por la limitada vida útil para la que se diseñan y por estar sometidos tanto a las acciones climáticas como a las acciones directas y continuadas del tráfico.

Para poder llevar a cabo en una red viaria una conservación eficiente, es preciso contar con una verdadera política de conservación, lo que supone una voluntad y un compromiso expresos de los responsables políticos, que se deben plasmar no sólo en la planificación viaria, sino en la propia organización de las administraciones públicas correspondientes, en la gestión de la conservación y, en última instancia, en la política presupuestaria.

Las administraciones que no tienen implantado un verdadero sistema de gestión (la inmensa mayoría de las españolas) tienden a utilizar estrategias de conservación que no responden realmente a ninguna programación, pero que están más próximas al extremo de las estrategias exclusivamente curativas, basadas en actuaciones de rehabilitación estructural muy distanciadas en el tiempo. Hay así un aparente ahorro de costes de conservación, pero trasladando de manera encubierta importantes costes a los usuarios, en la medida en que un peor estado del firme supone un aumento notable de los costes de operación, además de un empeoramiento de las condiciones de seguridad de la circulación.

La mayoría de los planes de infraestructuras del transporte que se han redactado en España incluyen entre sus objetivos la preservación del patrimonio viario, pero la atención que de verdad se presta a este objetivo en la subsiguiente programación es pequeña, tanto en términos absolutos como relativos, y siempre por debajo de las necesidades reales.

En concreto, el PEIT 2005-2020 prevé que las inversiones ferroviarias supongan el 48,70% del total, mientras que las previsiones para la conservación y explotación de carreteras alcanzan sólo el 9,07%; de esta proporción, únicamente el 37%, según el Plan COEX del Ministerio de Fomento para el cuatrienio 2005-2008, se destinaría a la rehabilitación

y mejora de firmes (si bien luego no se ha llegado ni a la mitad de las cantidades previstas).

En los Presupuestos Generales del Estado, las denominadas inversiones reales consignadas en el Programa 453C (Conservación y explotación de carreteras) nunca han superado el 0,37% del presupuesto total de gastos. Más en concreto, los importes anuales de las adjudicaciones de actuaciones de rehabilitación y mejora de firmes nunca han superado el 0,12% del presupuesto total de gastos, proporción que se alcanzó únicamente en 2007. En ese año, dichas adjudicaciones llegaron al máximo absoluto de 355,10 millones de euros, cifra que representa sólo el 33% de la consignación total para inversiones reales en conservación y explotación, y apenas la mitad de lo que se establecía en la planificación del propio Ministerio de Fomento.

El valor patrimonial de las redes de carreteras en España puede estimarse en algo más de 170.000 millones de euros (70.000 millones las de titularidad estatal). Aplicando el criterio actual de que el esfuerzo inversor en conservación debería alcanzar anualmente el 3% del valor patrimonial, eso supondría 5.126 millones de euros al año (2.100 millones en la red estatal). Si se considera que, al menos, una tercera parte de lo dedicado a conservación (por tanto, tan sólo el 1% del valor patrimonial) se debe emplear expresamente en la rehabilitación y mejora de firmes, se estaría hablando de 1.709 millones de euros al año (700 millones en la red estatal). Estos 1.709 millones de euros anuales representan sólo el 0,49% del presupuesto total de gastos consignado en los Presupuestos Generales del Estado aprobados para 2010 y el 0,16% del PIB del año 2008 a precios de mercado. Y frente a los 700 millones que habría que invertir cada año en la red estatal, lo que invirtió realmente el Ministerio de Fomento en rehabilitación y mejora de firmes fue el 51% en el mejor de los últimos años (2007) y sólo el 15% en 2005.

Además de que el deficiente estado de una buena parte de las carreteras españolas sea indicativo de su creciente descapitalización, ese estado tiene una influencia negativa en aspectos concretos relacionados con el transporte por carretera y con la circulación viaria: seguridad vial, costes del transporte, medio ambiente, comodidad de los usuarios y fluidez del tráfico.

Aunque, como es bien sabido, lo que provoca la mayor parte de los accidentes de tráfico es el inadecuado comportamiento de los conductores (velocidad excesiva, ingesta de

Los mensajes sobre la conservación y la realidad de la conservación de nuestros firmes de carreteras

alcohol, distracciones, no respetar la señalización, etc.), al menos en determinados casos, el estado de la infraestructura puede ser coadyuvante en el accidente o puede contribuir a las dificultades del conductor al intentar una recuperación de la situación.

Ya a principios de la década de 1980, se cuantificaron las influencias del estado del pavimento en los costes de transporte en términos de consumo de energía: regularidades superficiales moderadamente deficientes pueden significar aumentos del consumo de combustible del 12% en vehículos pesados y del 34% en vehículos ligeros. Hoy día es fácil traducir esos consumos adicionales de energía en aumento de emisiones de gases de efecto invernadero.

Por otro lado, un estado deficiente del pavimento puede suponer incrementos de los costes de mantenimiento de los vehículos del 129% en el caso de los pesados y del 185% en el caso de los ligeros, así como una disminución de la vida de los neumáticos del 10% en el caso de los pesados y del 66% en el caso de los ligeros.

Planteando unas posibles estrategias razonables de rehabilitación de los firmes para los distintos tipos de carreteras de las redes viarias españolas, se ha estimado que la cantidad mínima que se necesitaría es, en total, de 1.288,89 millones de euros al año (528,02 millones de euros para la red estatal, 579,11 millones para redes de las comunidades autónomas y 181,76 para las de las diputaciones y los cabildos), siempre que previamente se hubieran enjugado los déficits acumulados. Estas cifras están sensiblemente por debajo de las estimadas sobre la base del 1% del coste de reposición de las redes.

6. Conclusiones

El último informe de competitividad global "Global Competitiveness Report 2012-2013" del Foro Económico Mundial, difundido recientemente en España por el Instituto de Estudios Económicos (IEE) y presentado hace las pocas semanas, pone manifiesto que España se encuentra, en materia de infraestructuras, entre los diez países con mejores infraestructuras del mundo.

En lo relativo a carreteras, España, en los años 80, disponía de una de carreteras ligeramente inferior a los 150.000 km. En la actualidad, España posee una red de carreteras con una longitud superior a los 680.000 kilómetros. La segunda

más grande de Europa, por delante de Alemania y detrás de Francia y la décima del mundo.

Debemos ser conscientes de que, más allá del legítimo orgullo, estos datos exigen una tarea de responsabilidad colectiva para mantener en las condiciones adecuadas este enorme patrimonio de carreteras. El esfuerzo en la conservación de la red de carreteras debería haber crecido proporcionalmente a la longitud de la red de carreteras.

En los resultados obtenidos en el último "Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación", desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC), presentado a finales de 2011, en términos generales y de acuerdo con las conclusiones del Estudio, actualmente las carreteras españolas se encuentran en un estado de conservación "deficiente", con un déficit acumulado de 5.500 millones de euros.

Los reiterados recortes en la inversión destinada al refuerzo de firmes y al equipamiento viario, están provocando, en la red española de carreteras, síntomas de un deterioro que la Asociación Española de la Carretera califica como "peligroso", y cuyas consecuencias no se harán esperar:

- incremento de la exposición al riesgo de sufrir un accidente de tráfico;
- pérdida de competitividad interterritorial y con respecto a nuestros socios europeos;
- aumento exponencial de los costes de reparación (Cada euro no invertido a tiempo en refuerzo de firmes se transforma en cinco euros a los tres años y en 25 euros a partir del quinto año);
- incremento de los costes de mantenimiento de los vehículos y
- aumento de las emisiones contaminantes, entre otras.

A las que suman consecuencias colaterales para el usuario con claras implicaciones en la seguridad, tales como la exigencia de mayores niveles de concentración en la conducción derivada de la necesidad de prestar más atención al pavimento, con el consiguiente aumento del cansancio y la pérdida de percepción respecto de las circunstancias del tráfico, la vía y la señalización.

Ya a principios de la década de 1980 se cuantificaron las influencias del estado del pavimento en los costes de transporte en términos de consumo de energía: regularidades superficiales moderadamente deficientes pueden significar au-

mentos del consumo de combustible del 12% en vehículos pesados y del 34% en vehículos ligeros. Hoy día es fácil traducir esos consumos adicionales de energía en aumento de emisiones de gases de efecto invernadero.

Por otro lado, un estado deficiente del pavimento puede suponer incrementos de los costes de mantenimiento de los vehículos del 129% en el caso de los pesados y del 185% en el caso de los ligeros, así como una disminución de la vida de los neumáticos del 10% en el caso de los pesados y del 66% en el caso de los ligeros.

Planteando unas posibles estrategias razonables de rehabilitación de los firmes para los distintos tipos de carreteras de las redes viarias españolas, Asefma ha estimado que la cantidad mínima que se necesitaría es en total de 1.288,89 millones de euros al año (528,02 millones de euros para la red estatal, 579,11 millones para redes de las comunidades autónomas y 181,76 para las de las diputaciones y los cabildos), siempre que previamente se hubieran enjugado los déficits acumulados. Estas cifras están sensiblemente por debajo de las estimadas sobre la base del 1% del coste de reposición de las redes.

Se podrán discutir las cifras, pero en mi opinión, el esfuerzo en la conservación de los firmes de la red de carreteras debería ser una de las principales prioridades de las administraciones de carreteras, por delante de las nuevas inversiones, y en justa dimensión a la longitud actual de nuestra red de carreteras.

En este momento no sólo no se está haciendo ese esfuerzo de conservación de los firmes de carreteras, sino que la mayor parte del presupuesto de la conservación de carreteras se dedica a los llamados “contratos de conservación integral”, que deberían denominarse con mayor propiedad “contratos de explotación integral”. Aunque los conceptos están claros en la teoría de la ingeniería viaria, en la práctica de las administraciones públicas, especialmente en la elaboración de los presupuestos, se observa una cierta confusión entre las actividades de explotación en sentido estricto y las actividades que son propiamente de conservación.

Los datos son concluyentes. Desde el año 2008 hasta la fecha actual, se han licitado desde el Ministerio de Fomento menos de 50 millones de euros en refuerzos de firmes de carreteras, cuando en los años 2008 o 2007 se licitaron más de 500 millones cada año. Esta realidad choca con el mensaje político de los últimos cinco años: “se mantiene el esfuerzo

en la conservación de las carreteras”. Hay una gran diferencia entre los mensajes sobre la conservación y la realidad de la conservación de nuestros firmes de carreteras, como se titula este artículo y como ha demostrado el último “Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación”, desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC). Urge un cambio de modelo.