

El necesario golpe de timón



Elena de la Peña
Subdirectora General Técnica
Asociación Española
de la Carretera

En abril del año pasado, la Asociación Española de la Carretera presentaba los resultados del último trabajo de valoración del estado de conservación de las carreteras españolas; un ambicioso estudio que analiza 3.600 tramos de carreteras en la red del Estado y la de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, recogiendo multitud de datos sobre el estado del firme y del equipamiento viario (señalización vertical, marcas viales, elementos de balizamiento, sistemas de contención e iluminación).

Las conclusiones fueron demoledoras (el estado de conservación de los firmes obtuvo la peor nota en los últimos 25 años, el déficit en inversión en refuerzo de firmes y equipamiento se cifraba en 5.500 millones de euros, un 30% más que en el año 2005) y así se hicieron llegar a los responsables políticos de las Administraciones de Carreteras del país y a la opinión pública, a través de los medios de comunicación, que se hicieron eco de esta grave situación durante muchas semanas.

Pero la situación es, si cabe, más grave hoy. Si en los años 2007 y 2008 se destinaron, sólo en la Red de Carreteras del Estado, más de 500 millones de euros anuales al refuerzo de firmes, en 2009 la inversión se limitó a 28 millones de euros, que se convirtieron en 14 en 2010 y llevaron a una práctica desaparición de las inversiones en este capítulo en 2011 y 2012.

¿Puede el país y sus ciudadanos permitirse una inversión prácticamente inexistente durante cinco años en el refuerzo de sus firmes? Claramente no. No olvidemos que por las carreteras españolas circula un enorme tráfico de vehículos pesados, que son la base de una parte muy importante de la economía del país y que, inevitablemente, producen un deterioro en el firme, que afecta a todos los ciudadanos.

¿Hasta dónde hay que llegar para que se produzca un esperado golpe de timón en la política de refuerzo de firmes, que deje a un lado los planes de choque, para fomentar una inversión estable y progresiva, que permita superar el déficit actual de inversión?

Razones para ello no faltan; el sector no deja de demandarlo, pero el esperado cambio no llega a producirse. El año que acaba de comenzar y el contexto actual no hacen presagiar que el panorama vaya a mejorar. Quizá es un buen momento para recordarlas:

- **Por seguridad vial.** El estado de los firmes influye muy negativamente en la seguridad de la circulación: pérdida de adherencia, bajo rozamiento entre neumático y calzada, riesgo extra ante condiciones climáticas adversas, ... El descenso de accidentalidad en el tráfico del que la sociedad y el gobierno español están tan orgullosos, y que se ha conseguido con el esfuerzo de todos, podría estar en peligro como consecuencia de la disminución de las condiciones de seguridad de las carreteras.
- **Por comodidad y calidad de servicio de la circulación.** Probablemente hay pocas cosas que hagan sentir más incómodo a un conductor que una carretera con un firme en mal estado. La comodidad se podría sacrificar en tiempos de crisis, pero su influencia en la seguridad de la circulación, no.
- **Por equidad social.** La carretera es el único modo de transporte que permite que todos los habitantes de un país puedan acceder a los servicios básicos de sanidad, educación, cultura, etcétera. Pero una carretera en buen estado, no una carretera por la que circular entrañe riesgos adicionales por su mal estado.
- **Porque la red de carreteras supone un enorme patrimonio.** Aproximadamente 80.000 millones de euros, en el caso de la Red de Carreteras del Estado, y 88.000 millones de euros, de la red autonómica y de Diputaciones Forales, que se ha construido con el esfuerzo de todos;

Tribuna. El necesario golpe de timón

no conservarla adecuadamente significa perder progresivamente ese patrimonio.

- **Por rentabilidad económica.** Porque no invertir 1€ hoy en conservación supone un aumento de las necesidades de inversión en el futuro, que se estiman en 5 € a los tres años y en 25 € a partir del quinto año. El efecto multiplicador es demoledor para cualquier economía.
- **Por competitividad de nuestras empresas.** Un firme en mal estado obliga inevitablemente a reducir la velocidad de circulación por debajo de lo permitido en una vía, hecho que repercute negativamente en la competitividad de transporte, que están ligadas a una parte muy importante de las empresas, industrias y actividades económicas de nuestro país.
- **Por el impacto que supone en el sector.** Esta situación pone en grave riesgo a las empresas fabricantes de mezclas asfálticas, sector con una gran experiencia y prestigio, que es necesario para el buen funcionamiento del transporte por carretera, clave de la actividad económica de un país. Si la situación no cambia, se perderán empresas y empleos.
- **Por motivos medioambientales.** Un firme en mal estado provoca un mayor consumo de combustible y un aumento de las emisiones de los vehículos, por impedir circular en el óptimo de velocidad constante que pueden permitir las vías.

Son tiempos difíciles, tiempos de recortes, tiempos de ajustes... pero, ¿a qué precio? Es preciso revisar las prioridades en materia de infraestructuras y, dado que no es el momento de acometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras, garantizar el funcionamiento adecuado de las que ya tenemos. Razones no nos faltan. Seguiremos recordándolo a las Administraciones y a la opinión pública.