


# La conservación de las carreteras

 a empiezan a constituir un lugar común las referencias a la importancia de la conservación viaria en las condiciones de seguridad de los usuarios, especialmente en un país como España en el que alrededor del 90% del transporte de viajeros y el 85% del de mercancías se realizan por carretera. También son habituales los recordatorios del carácter social de la carretera, por lo que las atenciones a ella solo deberían situarse por debajo de las requeridas por la educación y por la sanidad. Sin embargo, parece que las administraciones titulares de las carreteras (Administración general del Estado, comunidades autónomas y diputaciones forales, diputaciones provinciales, cabildos y consejos insulares) no fueran verdaderamente conscientes de ello.

Como es sabido en los Presupuestos Generales del Estado se incluyen dos programas directamente relacionados con las carreteras en la Sección 17 (Ministerio de Fomento): el 453 B (Creación de infraestructura de carreteras) y el 453C (Conservación y explotación de carreteras). Con este último se abordan, por un lado, las actividades ordinarias de conservación y explotación (a las que coloquialmente se suele denominar de "conservación integral"), ligadas fundamentalmente al mantenimiento de la vialidad en condiciones de seguridad y de comodidad; por otro lado están las actuaciones de mejora y reposición de los distintos elementos de la carretera (señales, firmes, drenajes...), entre las que destacan las renovaciones superficiales de los pavimentos y las rehabilitaciones estructurales de los firmes. Estas actuaciones concretas de renovación superficial y de rehabilitación estructural corresponden a los proyectos denominados de clave 32 en el Ministerio de Fomento.

Si se consideran las inversiones reales en dicho Programa 453C en el periodo 2005-2015 se aprecia claramente el recorte presupuestario de los últimos años, pero de todos modos las asignaciones del Programa se han mantenido en el nivel de los 800 millones de euros anuales, incluso por encima de lo que había en la primera mitad de la década pasada, en años de expansión económica. Pero si se consideran únicamente las licitaciones correspondientes a esos proyectos de clave 32 las cosas se ven de manera distinta: de 2009 a 2014 esas licitaciones descien-

den a niveles muy por debajo de los registrados en el pasado, hasta el punto de que ni siquiera hubo licitaciones ni en 2011 ni en 2012 y fueron ridículamente bajas en 2013.

Esta situación ha sido similar, cuando no peor, en la mayoría de las otras administraciones españolas titulares de carreteras. Como ha sido puesto de manifiesto en los estudios llevados a cabo por alguna asociación del sector y así mismo revelan las encuestas realizadas entre profesionales del transporte el deterioro de los principales elementos de las carreteras (pavimentos y señales) es en algunos casos ya insostenible. Se ha estimado que el déficit acumulado en tareas de mejora y reposición de estos elementos en el conjunto de las redes de carreteras españolas está por encima de los 6.500 millones de euros.

Por otro lado, otro punto de preocupación es la falta de transparencia de esas administraciones, que no proporcionan información, ni siquiera cuando expresamente se les solicita al amparo de la legislación vigente, sobre el estado preciso de los distintos tramos de sus redes. En algunos casos la razón estriba en que no tienen elaborados los indicadores precisos a partir de las correspondientes mediciones; en otros casos prefieren ocultar esas informaciones, limitándose a criticar las evaluaciones fundamentalmente cualitativas a las que se ha hecho referencia más arriba.

Aunque la situación ha mejorado un poco en 2015 y algunas administraciones parece que presentan unas perspectivas ligeramente mejores de cara a 2016, hay que seguir insistiendo en que la gestión de las partidas asignadas globalmente a conservación y explotación (como las incluidas en el citado Programa 453C del Ministerio de Fomento) debe ser muy distinta a como ha sido en estos últimos años. Esa gestión debe tener en cuenta que las cantidades destinadas a mejora y reposición de firmes, señales y otros elementos de las carreteras deben ser acordes con el valor patrimonial de estos elementos y, muy importante, mantenerse con continuidad a lo largo de los años. Es algo que esos gestores públicos están obligados a ofrecer no solo a un determinado sector productivo ligado directamente a estas actividades, sino sobre todo al conjunto de los ciudadanos.