

Reflexiones sobre los Presupuestos Generales del Estado

 La noticia ya es bien conocida: los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para el año 2017 quedaron aprobados el 26 de junio por el Senado, al no haber sido modificadas las cuentas del texto enviado el 31 de mayo por el Congreso de los Diputados.

Este editorial no pretende detallar estos PGE 2017 aprobados, ni tan siquiera entrar en el análisis de los aspectos relativos a la inversión en infraestructuras. Tampoco volveremos a discutir acerca del asimétrico reparto de las inversiones dedicadas a la carretera respecto a otros modos de transporte ni juzgaremos si la partida dedicada específicamente a la conservación de carreteras se aproxima a las necesidades de nuestra red de carreteras. Sobre todos estos aspectos ya nos hemos manifestado en otros editoriales de manera clara y concreta.

La mejor noticia es que los PGE 2017 han sido aprobados. Las consecuencias para este sector de la incertidumbre política del año 2016 fueron demoledoras. Tras dos años de moderado crecimiento en 2014 y 2015, se produjo una caída brusca de la actividad de más del 20% en el año 2016. De modo, que a finales de 2016, la producción de mezcla bituminosa en España era de nuevo similar a la del año 2013.

La peor noticia, sin embargo, es que, en el contexto económico actual, mucho mejor en términos generales que el del año 2013, los PGE 2017 aprobados siguen sin hacer llegar la recuperación económica al sector de pavimentación. El año 2013 fue muy duro para toda la sociedad española pero ahora, en este año 2017, mientras algunos sectores pueden hablar de bonanza económica, este sector sigue hablando de mínimos históricos.

La inversión pública en infraestructuras será la más baja de la última década

Una vez más, las infraestructuras de transporte representan el 85% de la inversión. El 40% van al ferrocarril y el 25% a carreteras. El ferrocarril tendrá una inversión de 3.056 millones. De ellos, 2.330 millones se destinarán a se-

guir ejecutando las líneas ferroviarias del AVE en construcción. Las carreteras se llevan una partida de 1.913 millones de euros, los puertos tendrán 868 millones y los aeropuertos, 615 millones.

Más allá de estos datos puramente económicos, la XII Jornada Nacional de Asefma, que se ha celebrado el 30 y 31 de mayo de 2017, ha puesto el foco en las consecuencias ambientales de la falta de una conservación adecuada de las carreteras. Los datos y las conclusiones han sido demoledoras. Según un reciente informe publicado por EAPA, EUPAVE y FEHRL (ver páginas 81 y 82 del número 25 de esta revista), la falta de una conservación adecuada de las carreteras incide de manera directa en el consumo de combustible de los vehículos y, por tanto, en las emisiones directas de CO₂ y de otros gases contaminantes. El informe cuantifica el impacto global a nivel europeo.

La reflexión de este editorial, a partir de los PGE 2017 aprobados, va esta línea. La política ambiental y los compromisos de reducción de las emisiones de CO₂ entran dentro de las competencias de la Comisión Europea. No es este el caso de las políticas de conservación de las infraestructuras, que competen a los Estados miembros. Desde el compromiso global de reducción de emisiones de CO₂ no caben atajos ni demoras. Las consecuencias ya las estamos padeciendo todos los ciudadanos del planeta. Es urgente y muy necesario cumplir los compromisos de reducción de CO₂ ratificados en el COP de París. Hay muchas maneras de reducir las emisiones de CO₂, se debe actuar sobre todas las posibles. Desde este editorial resaltamos que está demostrado que unas carreteras en buen estado de conservación reducen sensiblemente las emisiones por parte de los vehículos.

Esto implica un esfuerzo enorme y un cambio radical en los criterios de valoración de las inversiones necesarias. La conservación adecuada de las carreteras debería estar en la agenda de las prioridades de la Oficina Española del Cambio Climático y, por tanto, ser muy tenido en cuenta para la elaboración de los Presupuestos Generales de 2018.