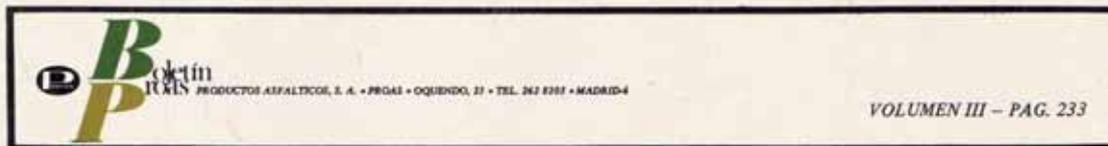


Mirando al pasado

Documento publicado en mayo-junio de 1977.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Los contratistas que trabajan en construcción de carreteras han manifestado frecuentemente su descontento ante la falta de planes a largo plazo que les permitan dimensionar sus parques de maquinaria y otros elementos auxiliares y preparar sus planes de financiación, adecuándolos con tiempo suficiente a las necesidades reales de inversión a que han de hacer frente cada año.

El problema afecta también a la industria de suministro de materiales de construcción, en la que pueden plantearse dificultades como las que a continuación comentamos.

El año 1977 se ha iniciado con una actividad muy baja en las obras de pavimentación, que se manifestó especialmente en una disminución apreciable de los consumos de materiales asfálticos a lo largo del primer cuatrimestre respecto al mismo periodo del año anterior.

Es una situación que ya estaba prevista desde finales de 1976 puesto que los presupuestos de la Dirección General de Carreteras para construcción y conservación de éstas (con cargo a los cuales se produce el grueso del consumo de materiales asfálticos) coincidían casi exactamente con los de 1976, lo que, teniendo en cuenta el incremento apreciable de todos los costos, suponía forzosamente un volumen de obra a realizar en 1977 mucho menor que el de 1976.

A lo largo del primer trimestre se tomaron las decisiones encaminadas a producir ciertas mejoras en la situación económica, entre las que se incluyen unas aportaciones de fondos suplementarios para carreteras, destinados esencialmente a su conservación. El conocimiento de estas disponibilidades produce cierto optimismo entre los contratistas y, naturalmente, entre quienes les suministran los materiales que han de consumir en las obras, ya que supone un incremento de actividad que quizás pueda llegar a compensar el incremento de los costos, manteniendo los volúmenes de actividad similares a los del año anterior en conjunto y quizás superiores en algunos sectores o especialidades determinadas, pero, como es natural, dado el tiempo necesario para que se produzcan las adjudicaciones y los adjudicatarios puedan empezar a actuar después de haber acopiado los materiales precisos, hasta el momento en que se redactan estas líneas (finales de abril), no se aprecia reactivación en el consumo de aglomerantes.

Ello produce la inquietud de que pueda producirse una acumulación excesiva del consumo en los últimos meses del año que conduzca a problemas de difícil resolución en cuanto al suministro de materiales.

Como es bien sabido, el consumo de materiales asfálticos tiene normalmente marcado carácter estacional, con un aumento apreciable de los ritmos de entregas entre los meses de junio y septiembre, y ritmos muy bajos de actividad en los meses restantes. La curva de consumo acumulado es una curva en "ese" del tipo habitual en las curvas de embalse, pero con los caudales máximos acumulados en el tramo central. Toda la organización de suministro de materiales asfálticos, constituida esencialmente por los asfalteros que realizan el transporte marítimo, las factorías en las que tiene lugar el almacenamiento y la flota de camiones cisterna que realizan el transporte terrestre, está dimensionada teniendo en cuenta esta distribución de consumo, de forma que sea posible atender a las puntas máximas que se producen en los meses de verano y principio de otoño, en las condiciones de máxima economía. Cualquier fenómeno que produzca una desviación apreciable de la distribución anual de los consumos, de la distribución que pudiéramos llamar normal, a la que acabamos de referirnos, puede dar lugar a desequilibrios graves entre la demanda y la oferta de transporte, con los consiguientes fallos de suministro.

No parece que puedan existir problemas en cuanto a la producción propiamente dicha, ya que las refinerías españolas de asfalto son, en estos momentos, capaces de producir bastante más del doble del asfalto que el país consume a lo largo de un año.

En otros terrenos parece que también pueden existir problemas en algunas circunstancias para la ejecución de obras, por la dificultad de preparar en los reducidos plazos disponibles los materiales de otra índole que puedan ser necesarios.

En conjunto, la precipitación en el planeamiento y puesta en marcha de las obras puede resultar extremadamente costosa y dar lugar, a veces, a problemas de difícil resolución. Sería muy deseable que los planes de obras a ejecutar pudieran establecerse con el mayor detalle posible, a poder ser, con varios años de antelación, para evitar este tipo de dificultades. Sabemos que esto no es fácil y que no es precisamente a la Dirección General de Carreteras a quien puede achacarse la inexistencia de una previsión suficiente a largo plazo, que tiene más bien raíces económicas. Pero seguimos diciendo, a quien corresponda, que esta forma de plantear las cosas no es la adecuada porque le cuesta al país mucho dinero. Esperemos que en algún momento del futuro logremos que exista una planificación económica suficiente de las obras de construcción de carreteras que permita a todos actuar con el mejor rendimiento posible.