

Inversiones en conservación de carreteras

Las carreteras constituyen, con mucha diferencia, la principal infraestructura del transporte en España, pues por ellas circula más del 90% de los tráficos totales de viajeros y mercancías. La correcta conservación de sus firmes requiere, según las mejores estimaciones, en torno a 700 millones de euros anuales para la red de titularidad estatal y otros tantos para las del conjunto de comunidades autónomas, diputaciones y cabildos. En el caso del Estado, la cifra mencionada equivale escasamente al 5% de la inversión presupuestada por el Ministerio de Fomento en 2011.

Y, sin embargo, marcando la pauta de otras administraciones, el Estado ha licitado en 2009 obras de conservación de firmes por valor de sólo 23,6 millones de euros (0,1% de su presupuesto de inversiones de 2009), 12,7 millones en 2010 (1,4% del presupuesto de ese ejercicio) y 1,4 en los diez primeros meses de 2011. En relación con los años 2007 y 2008, cuando se licitaron 572 y 560 millones de euros, respectivamente, las cifras de 2009 y 2010 representan caídas superiores a 95% cuando se miden en moneda constante. Según la secuencia temporal habitual entre licitación, adjudicación, contratación, y ejecución de la inversión, el notable abandono en las actuaciones de conservación de firmes iniciado en 2009 sólo ha comenzado a manifestarse. Si hoy nuestros firmes de carreteras presentan ya graves déficits de conservación, cuesta incluso imaginar hasta dónde puede conducir la persistencia en políticas inversoras de esta naturaleza.

Los recortes presupuestarios adoptados desde 2009 suponen, en la práctica, que los responsables del patrimonio viario están desatendiendo obligaciones impuestas por ley: entre ellas se halla la de preservar el valor de los bienes de

dominio público cuyo cuidado les ha sido confiado. Como además, el deterioro de los firmes de carreteras se acelera según se posponen las intervenciones demandadas por su correcta conservación, los costes de las inversiones aplazadas multiplicarán los de las economizadas ahora. Si sumamos a estos incrementos de costes los que ya hoy están siendo trasladados a los usuarios (en forma de mayores consumos de combustible, deterioros de los vehículos que circulan por las carreteras, y reducciones en la comodidad y seguridad de sus viajeros), habrá que admitir que se cuestione la eficiencia con que se gestionan los recursos de todos, por escasos que éstos sean.

Naturalmente, hoy la crisis económica y las necesidades de reducir déficits sirven para que nuestros administradores públicos justifiquen su opción por políticas inversoras como las mencionadas, vacías de cualquier sentido legal o económico. Mientras tanto, se continúan dirigiendo ingentes recursos a otras actuaciones de dudosa, si no imposible, rentabilidad social o económica. Se construyen líneas de alta velocidad para tráficos varias veces inferiores a los umbrales de rentabilidad (cuando no insuficientes para mantener ningún servicio a poco de inauguradas), aeropuertos que reciben dos, uno o ningún vuelo semanal, grandes estadios o palacios de congresos cuya capacidad duplica o triplica las expectativas reales de demanda... Y sin salir del ámbito de la carretera, se están construyendo autovías y autopistas para tráficos inferiores a los de las desocupadas radiales de Madrid, donde el Estado debe rescatar a constructoras y concesionarias para evitar su quiebra.

Los denominados contratos de conservación integral, por último, reciben toda la atención que se echa en falta en las in-

versiones de conservación: se trata realmente de contratos de servicios que trasladan al sector privado tareas de inspección, vigilancia y cuidado de la vialidad, que antes las administraciones de carreteras resolvían con sus propios medios. Esta cesión de responsabilidades (considerada ilegal en algunos países de nuestro entorno geográfico más próximo) permite externalizar costes de explotación de las carreteras, que ya pueden denominarse inversiones en conservación, y recurriendo a la dialéctica apropiada, constituirse en la mejor prueba de cuánto cuidan sus responsables la conservación de nuestras carreteras.

En definitiva, nuestros administradores públicos siguen volcados en la creación de infraestructuras que los países más avanzados del mundo no pueden permitirse y continúan privatizando la explotación de las redes de carreteras según estándares más exigentes que los usados por el concesionario privado más opulento. Disponemos de los mejores y más dotados centros de conservación y explotación, y contamos con más equipos quitanieves por kilómetro de red que muchos países del norte de Europa. Y conservamos nuestros firmes con menos recursos que nunca, acercándonos peligrosamente a estrategias de inversiones en conservación más propias de países subdesarrollados.

Nos vemos obligados a reclamar que las inversiones públicas se decidan con criterios más adecuados, incluyéndose en los oportunos balances los costes soportados por los usuarios de las carreteras. Y que se destine a las inversiones en conservación de firmes al menos tanto como se gasta en la inspección, vigilancia o explotación de la red, según demanda el consenso técnico generalizado. También pueden cortarse cintas cuando se termina una obra de refuerzo de firme o de reposición de capas de rodadura, si tanta importancia tiene ese acto para los responsables políticos. Pero dejemos de construir los mejores aeropuertos en lugares que no pueden generar ni una mínima demanda, de batir récords del mundo en longitud de vías de alta velocidad y de abrir autovías donde basta con una carretera de una sola calzada. Al menos, antes de dedicar a las carreteras los recursos exigidos por la adecuada conservación de sus firmes.