

## ¿Estamos a tiempo de cambiar?

Coincidiendo con la Semana Santa, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha dado a conocer los resultados de su "Estudio sobre necesidades de inversión en conservación". Más allá de los detalles, una conclusión se impone claramente: los firmes de nuestras dos redes más importantes, la estatal y la autonómica, se encontraban a finales de 2011 en peor estado que en 1985. De la evolución de los datos en estos años se deduce que el esfuerzo inversor de los años 80 y 90 no ha tenido la necesaria continuidad en obras de conservación, con lo que el estado de los firmes desde 1999 en adelante se ha ido deteriorando paulatinamente. Y lo que es peor, las perspectivas en esta materia son tan malas que sólo cabe pensar que, en breve plazo, no sólo estaremos a la cabeza de los grandes países europeos en cuanto a las cifras de paro sino también en cuanto al mal estado de las carreteras.

Sin embargo, muchas de nuestras redes autonómicas y la red estatal cuentan con una potente, en términos de coste, herramienta de gestión. Se trata de los denominados coloquialmente contratos de conservación integral. Parecería que estos contratos deberían servir para mantener nuestras carreteras en buen estado, pero no es así. No porque los contratistas adjudicatarios no cumplan sus funciones, que lo hacen, sino porque estos contratos de servicios no contemplan algo tan elemental como la conservación de los firmes. El mantenimiento y rehabilitación de los firmes queda para los contratos de obras llamados a veces de conservación extraordinaria, cuyo volumen en los últimos años se ha reducido del poco a la nada absoluta.

Las cifras que ofrece el estudio de la AEC son contundentes. El déficit de inversión en materia de conservación de firmes es de 5.200 millones de euros, cifra similar al déficit que generarían las administraciones públicas en 2012 si se cumplieren las previsiones macroeconómicas. Y ello sin tener en cuenta el que hayan acumulado el resto de administraciones: diputaciones, cabildos y consejos insulares, y ayuntamientos. Algún observador externo podría pensar que a la vista de estos datos nuestras administraciones tomarán me-

didias urgentes para paliar el problema. Nada más lejos de ello: nuestros dirigentes nacionales y autonómicos fijan sus objetivos y prioridades en la extensión de la red ferroviaria de alta velocidad, en lo que seguramente es uno de los escasos ejemplos de continuidad en las políticas diseñadas por los gobiernos nacionales y autonómicos anteriores.

El argumento esgrimido por nuestros dirigentes políticos, sean del color que sean, es simple, pero falaz: no puede haber ciudadanos de primera, con autovías, aeropuerto y AVE, y otros de segunda. De esta forma estamos asistiendo a una constante sinrazón en las decisiones de inversión que lleva a tener que rescatar concesionarias de autopistas, a que haya regiones donde se construyen autovías con intensidades de tráfico ridículas, aeropuertos que no operan y vías de alta velocidad que hay que cerrar por falta de una mínima demanda, mientras la red de carreteras convencional avanza a marchas forzadas a un estado que pronto se podrá calificar de tercermundista. Es increíble que administraciones tan supuestamente competentes dejen de lado el rigor técnico y económico y se dejen arrastrar por la demagogia y la captura del voto. Es preciso dar un giro radical a la política de inversiones, dando prioridad a la conservación de la red de carreteras que es, al fin y a la postre, el único modo que garantiza la movilidad real de los ciudadanos y la vertebración del territorio. Pero, ¿estamos a tiempo de cambiar?