

RECORTES PRESUPUESTARIOS Y CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

elEconomista



España disfruta hoy de una magnífica red de carreteras y autovías fruto de algo más de un decenio de elevadas inversiones que se acometieron con el acertado criterio de cumplir con los más exigentes estándares de construcción. Sus características, en cuanto a trazado, obras de fábrica, firmes o señalización, igualan si no superan las propias de los países avanzados de nuestro entorno. Apostar por unas infraestructuras que hagan el transporte competitivo, eficiente, seguro y confortable constituye uno de los mejores modos de impulsar la actividad económica de nuestro país.

De ahí la paradoja de que los recortes en obra pública anunciados por el Ministro de Fomento en el Congreso dejen más patente que nunca que las carreteras pueden pagar los platos rotos de la profunda crisis que padecemos. Durante 2010, no se va a destinar ni un solo euro a reparar los firmes, y la partida dedicada a conservación ordinaria

(mantenimiento general de la viabilidad) se reduce a la mitad. Hasta el 31 de julio, Fomento ha licitado en conservación ordinaria 158 millones de euros y va a subastar otros 324 hasta final de año. El total estimado para todo el ejercicio es de 482 millones de euros frente a los 900 presupuestados.

Sin ocultar la realidad, las consecuencias de esta situación serán muy difíciles de soportar; tanto en términos económicos como de seguridad o de viabilidad laboral. Como reconoce la Asociación Española de la Carretera, una de las

Un firme en mal estado desgasta los vehículos y aumenta el gasto en combustible y el tiempo invertido en los trayectos

primeras consecuencias de esta falta de conservación afectará directamente al bolsillo del ciudadano, ya que circular por un firme en mal estado aumenta el gasto en combustible, desgasta los elementos mecánicos del vehículo (neumáticos, amortiguadores, frenos, etc.) y eleva el tiempo invertido en los trayectos. También, al consumir más, los vehículos emitirán más gases

contaminantes, con lo que el medio ambiente saldrá perjudicado. En términos del valor de la infraestructura, cada año sin invertir en firmes se produce una pérdida de casi 900 millones de euros. Y cada euro que deja de invertirse en conservación se transforma en 5 euros en mantenimiento posterior y 25 euros en reconstrucción futura.

No es necesario recordar que las carreteras nos permiten llegar al hospital, al colegio, al trabajo y a otros servicios públicos como aeropuertos, puertos o estaciones de ferrocarril. Son, por lo tanto, un elemento de vertebración social que garantiza el derecho de movilidad de los ciudadanos. El transporte por carretera genera más de 23.000 millones de euros en recaudación fiscal para las áreas públicas; dinero que se invierte en Sanidad, Educación, Servicios Sociales, Comunicaciones, Medio Ambiente, Recuperación del Patrimonio Histórico... También contribuye con un 5,9 por ciento al PIB, y supera el 34 por ciento si se incluye el transporte por cuenta propia o el sector del automóvil privado. En los últimos seis años, el Ministerio de Fomento ha invertido casi 20.000 millones en mejorar la red viaria, sobre todo en acabar con la estructura radial y convertirla en una red mallada más eficiente y segura. Esta imponentísima inversión podría que-

dar reducida a cero si se materializa el plan anunciado.

La red de carreteras del Estado se compone hoy de 10.750 Km. de autovías y autopistas y 14.631 Km. de carreteras convencionales. Con el resto de otras titularidades, llega hasta 166.011 Km. Posponer la sustitución de un pavimento o capa de rodadura más allá de cuando se aproxima el final de su vida útil (el décimo año después de su construcción) supondrá renovar después algunas de las capas inferiores, o hasta exigir la reconstrucción completa del firme. La coloquial expresión

Un año sin mantener las vías produce pérdidas de 900 millones. Cada euro no gastado supone 25 de reconstrucción futura

“pague ahora, o el doble después” describe el dilema entre invertir cuando es indicado técnicamente o aplazar las inversiones en conservación. Por eso, se debe advertir de las consecuencias de aplicar recortes presupuestarios a las inversiones más imprescindibles para el correcto mantenimiento de las carreteras.

○ Presidente de Asafema