

La Asociación Española de la Carretera alerta de los riesgos que supone un mantenimiento deficiente de la red

20.000 millones de euros, convertidos en ceniza

- La inversión realizada en carreteras en los últimos 6 años, en peligro

Los recortes en la obra pública puestos en marcha por el Ministerio de Fomento este verano dejan más patente que nunca que las carreteras están pagando los platos rotos de la crisis.

De los 199 contratos que se van a reprogramar, 112 afectan a infraestructuras viarias. Además, se rescinden otros 32, de los cuales 27 son de carreteras. Todo ello convierte al sector viario en el más perjudicado por el plan de ajuste.

Ante esta situación, la Asociación Española de la Carretera quiere alertar de las consecuencias que estos recortes tendrán sobre el país, tanto a nivel social como económico.

En primer lugar, hay que recordar que la carretera cumple un servicio público indispensable, que por cotidiano, a veces se olvida. Basten algunos datos:

- Por las carreteras españolas se transportan al año casi 1.700.000 toneladas de mercancías, más del 83% del total transportado.
- Además, la carretera absorbe casi el 90% del transporte de viajeros.
- Por otro lado, 8.000 municipios españoles tienen como único modo de acceso a servicios básicos una carretera.
- Son las carreteras las que nos permiten llegar al hospital, al colegio, al trabajo y a otros servicios públicos como aeropuertos, puertos o estaciones de ferrocarril. Es 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 arcas públicas; dinero que se invierte en sanidad, educación, servicios sociales, comunicaciones, medio ambiente, recuperación del patrimonio histórico...
- El transporte por carretera contribuye, según los datos oficiales, con un 5,9% al Producto Interior Bruto, cifra que podría superar el 14% si se considera la participación del transporte por cuenta propia o el sector del automóvil privado.

En segundo lugar, cabe destacar que 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.

Gracias a ello, y a las correspondientes inversiones de las Comunidades Autónomas y las Diputaciones, España es uno de los países europeos con más kilómetros de vías de alta capacidad. El valor de todo este patrimonio viario se cifra en 185.000 millones de euros (70.000, la red del Estado; 75.000, la de las comunidades autónomas; y 40.000, en el caso de las diputaciones), es decir, un valor equivalente al 16% del Producto Interior Bruto español.

Pero todas las mejoras conseguidas, y todo ese valor patrimonial, están ahora en peligro por la reducción de la inversión, especialmente preocupante en lo que a conservación se refiere.

Durante este 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 vialidad) se reduce a la mitad. Según los datos aportados ayer por José Blanco, hasta el 31 de julio Fomento ha licitado 158 millones de euros y va a licitar otros 324 hasta final de año. El total estimado para todo el ejercicio es de 482 millones de euros frente a los 900 presupuestados.

Una de las primeras consecuencias de la falta de conservación afecta directamente al bolsillo del ciudadano, ya que circular por un firme en mal estado aumenta el gasto en combustible, el desgaste de los elementos mecánicos del vehículo (neumáticos, amortiguadores, frenos, etc) y el tiempo invertido en los trayectos.

Por otro lado, al consumir más, los vehículos emitirán más gases contaminantes a la atmósfera, con lo que también el medio ambiente saldrá perjudicado.

Además, en cuanto al valor de la infraestructura, cada año que no se invierte en firmes se produce una pérdida de casi 900 millones de euros. O dicho de otro modo, cada euro que deja de invertirse en conservación se transforma en 5 euros en conservación posterior y 25 euros en reconstrucción futura.

El AVE no detiene su vuelo

Mientras la carretera sufre la mayoría de los recortes, el sector viario comprueba asombrado cómo el ferrocarril de alta velocidad continúa su camino de ascenso, a pesar de que su rentabilidad económica y social sigue a día de hoy pendiente de demostrar, y sin que los ciudadanos sepan cuánto les va a costar construir y explotar esas líneas de AVE.

Algunas cifras resultan esclarecedoras. Por ejemplo, conservar 1 kilómetro de alta velocidad cuesta 200.000 euros, mientras que el mantenimiento de un kilómetro de autovía tiene un coste de 42.000 euros, es decir, cinco veces menos.

Otro dato: según un estudio de costes de la línea de alta velocidad a Galicia, un trazado alternativo al anunciado a finales de julio (cuyo coste es de 9.570 millones de euros) habría supuesto un ahorro de 3.500 millones, sólo a costa de aumentar en media hora el tiempo de recorrido.

Este ahorro permitiría superar el déficit en conservación (estimado en 2.700 millones de euros en la red de carreteras del Estado) y garantizar el mantenimiento viario durante el año siguiente, asegurando que no se pierde el valor patrimonial de las carreteras.

Desde la Asociación Española de la Carretera, somos conscientes de la situación que atraviesa el país y de que el reequilibrio del déficit público es la máxima prioridad en el momento presente.

Sin embargo, consideramos inexcusable tratar de situar las inversiones en carreteras en el lugar que les corresponde, acorde con su importancia social y económica.