

El ejercicio 2014 está perdido

Esta frase, utilizada por Juan Lazcano, presidente de la Confederación Nacional de la Construcción, en su intervención en la clausura de la Asamblea de Asefma el pasado mes de enero de 2014, fue un auténtico mazazo para todos los asistentes, por lo que significa para un sector que viene soportando ya cinco años de licitaciones bajo mínimos en materia de rehabilitación de firmes de carretera. Su expresión estaba justificada, y así lo explicó, por la imposibilidad de recuperar en este año 2014 la inversión en obra pública pues, a pesar de las numerosas quejas y reclamaciones presentadas, el proyecto de Ley de los Presupuestos del Estado pasó su trámite parlamentario sin modificar los recortes que, por cuarto año consecutivo, se vienen aplicando en el capítulo dedicado a la conservación de las carreteras.

Las drásticas reducciones presupuestarias suponen, además, un agravio comparativo para la actividad específica de la rehabilitación de los firmes: el recorte que se ha producido en el programa 453C de los Presupuestos Generales del Estado (Programa de conservación y explotación de carreteras del Ministerio de Fomento), pasándose de los 1.330,25 millones de euros de 2009 (con el incremento que supuso el plan E) a 818,20 millones para 2014, ha afectado sólo moderadamente a la mal denominada conservación integral, dirigida básicamente a las condiciones de vialidad, pero que apenas actúa en los elementos fundamentales de las carreteras (firmes y señalización). Esto ha supuesto que los recortes se hayan aplicado, en su práctica totalidad, a las licitaciones para rehabilitación de firmes, que han pasado así de cifras del orden de 560 millones de euros en el año 2008 a tan sólo 94 millones acumulados en todo el período comprendido desde enero de 2009 hasta la fecha (incluso en 2011 y en 2012 no se licitó absolutamente nada).

Esta situación que se ha dado en la red de carreteras del Estado se viene repitiendo también de manera similar en las redes dependientes de las otras administraciones (comunidades autónomas, diputaciones, cabildos y consejos insulares y ayuntamientos). Las excepciones son tan escasas que se pueden contar con los dedos de una mano.

¿Están los ciudadanos en disposición de soportar esta situación otro año más? ¿Pueden aguantar otro año más sufrien-

do el deterioro exponencial de los firmes? Los ciudadanos deben ser conscientes de que, mientras hay partidas presupuestarias que se han incrementado apreciablemente (por ejemplo, la destinada a subvencionar a los partidos políticos), sólo se consignan unas cantidades ridículas para atender las necesidades reales de rehabilitación de los firmes. Además, las condiciones de licitación y de adjudicación, junto con el depauperado estado del sector, conducen a unas bajas desorbitadas que hacen que los importes de las adjudicaciones sean aún más ridículos.

La carretera, como ocurre en la mayoría de los países, es el modo más utilizado en España en el transporte interior: el 90% de los viajeros/km y, en mercancías, el 85% de las toneladas/km. Por otro lado, sabemos sobradamente que un firme en mal estado puede aumentar hasta un 34% el consumo de combustible de los vehículos, puede disminuir su vida útil hasta un 25% y, sobre todo, influye en el cansancio y en la tensión de los conductores, lo que puede ser determinante en un aumento del riesgo de accidente. Existen también numerosos estudios internacionales que demuestran que siempre la conservación preventiva es más económica que la conservación curativa. Pero en España no se está llevando a cabo ni una ni otra desde hace más de cinco años. Seamos conscientes de las consecuencias.

Ha llegado, quizás, el momento de que los ciudadanos exijan a sus representantes parlamentarios la elaboración, sin más dilaciones, de una Ley que obligue a las administraciones a destinar anualmente los recursos necesarios para la conservación de las carreteras (no sólo para mantener las condiciones de vialidad, como sucede actualmente). Es esencial que tengamos planes y programas que permitan mantener el valor patrimonial de las redes viarias españolas, que se estima en 185.000 millones de euros (sin incluir las vías de titularidad municipal); si se continúa con la política actual, una buena parte de este valor se perderá irreversiblemente.

Exijamos, en definitiva, que este 2014 sea el último en el que, al menos desde el punto de vista de la conservación de las carreteras españolas, nos veamos obligados a decir al comienzo del año: este ejercicio está perdido.