



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, a instancia de su portavoz Doña Rosa Díez González y al amparo de lo dispuesto en los artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **Proposición no de Ley sobre la necesidad de proveer un presupuesto de conservación de carreteras acorde con el valor patrimonial de la red viaria para su debate** en pleno.

Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2014

Doña Rosa Díez González
Portavoz del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad por el conjunto de las carreteras españolas está en torno al 90% del tráfico total de pasajeros y prácticamente el 85% del de mercancías. Es frecuente asociar las necesidades de conservación y rehabilitación para mantener un bien económico en un adecuado estado funcional a su valor patrimonial, calculable a través de diversos procedimientos. En el caso de una red de carreteras madura, se suele admitir que se necesita una inversión anual del 2 % de su valor patrimonial.

Si aplicamos este criterio a la red estatal de carreteras española, por la que se desplaza el 55% del tráfico total del país, con un valor patrimonial estimado de 85.000 millones de euros, se necesita una inversión anual en conservación de unos 1.700 millones de euros. La inversión actual de conservación de carreteras ha sido presupuestada para el año 2013 en 942 millones de euros (el 1,1 % de su valor patrimonial). Además hay que tener en cuenta que 989 km de “autovías de primera generación” (el 4 % de la red) se conservan mediante fórmulas concesionales, y el pago a los concesionarios representa ya del orden de 200 millones de euros anuales: para el resto de la red quedan del orden de 20.000 €/km, el mínimo de la última década. Este limitado presupuesto sólo cubre las necesidades para mantener la red en condiciones de vialidad estricta (prestación del servicio), pero en ningún caso sirve para proceder a rehabilitaciones del firme, reposición de señalización o actualización de sistemas de contención de vehículos.

Además de lo anterior, hay que tener en cuenta el déficit ya acumulado en la red estatal de carreteras, que se estima en un mínimo de 1.800 millones de euros. La red de carreteras de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales se encuentra en una situación parecida, con un déficit de conservación estimado en 3.800 millones de euros. Como resultado nos encontramos con una evidente pérdida de competitividad.

Esta situación conduce a que, un inadecuado trabajo de mantenimiento sobre la red viaria, derive, *de facto*, en mayores costes de funcionamiento, mayores costes de futuras rehabilitaciones y renovaciones, y menores niveles de seguridad en la circulación. A continuación se detallan los principales:

- La imposibilidad presupuestaria de licitar obras de rehabilitación de firmes hace que muchos tramos el estado de la red se encuentre muy deteriorada. Esta situación tiene unas consecuencias directas en la inseguridad vial, deterioros, averías en vehículos, etc.
- Un inadecuado estado de conservación de los pavimentos, con una defectuosa regularidad superficial o un coeficiente de rozamiento defectuoso, se traduce en menores niveles de seguridad para la circulación, al reducir las posibilidades de evitar un accidente en caso de error o necesidad de maniobra evasiva (aspecto fundamental en los accidentes

fronto-laterales o alcances). También se obliga al conductor a dispersar su atención al tratar de evitar los defectos del pavimento.

- En los sistemas de contención de vehículos, un inadecuado nivel de contención o un deficiente estado de conservación, afectan a la capacidad de limitar las consecuencias de un accidente. Y no debemos perder de vista que la accidentalidad por salida de vía está presente en casi el 40 % de los siniestros mortales que se registran en nuestro país.
- También resulta complejo circular por las carreteras con una señalización vertical y horizontal deteriorada o desgastada, lo que no sólo no permite unos adecuados tiempos de identificación y reacción al conductor, sino que puede ser motivo de aparición de errores, especialmente en condiciones de nocturnidad o de meteorología adversa.
- Lo mismo ocurre con la práctica cada vez más habitual de apagar las instalaciones de alumbrado, presuntamente justificada por un supuesto excesivo coste energético. En realidad son muy escasos los tramos iluminados de la red y muy necesario su mantenimiento para garantizar una circulación cómoda y sin errores en aquellas áreas conflictivas en las que se han instalado luminarias.

Además parece inevitable relacionar el aumento de la siniestralidad de la carretera de los últimos meses con el deficiente estado de conservación de la red principal de carreteras.

En definitiva, es evidente la relación directa del adecuado estado de mantenimiento de una red de carreteras con la mejora de las condiciones de seguridad del flujo circulatorio, en aras a contribuir al sostenimiento de los descensos continuados de las estadísticas de accidentalidad de la última década.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia presenta la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Asociar la inversión para la conservación de la Red de Carreteras del Estado al valor patrimonial de la red, mediante los pertinentes estudios que permitan fijar su valor mínimo.
2. Desarrollar un plan de choque para la recuperación de los déficits de conservación acumulados en la Red de Carreteras del Estado, priorizando los tramos catalogados como de concentración de accidentes y aplicando las medidas que presenten mayores índices de rentabilidad, según recomienda la Directiva de Seguridad de Infraestructuras Viarias.