

A quien corresponda. Reflexiones sobre el futuro de las carreteras

El impulso a la reactivación económica por parte de las administraciones públicas es un elemento clave para poder salir de la severa crisis económica, que España ha sufrido de una forma especialmente aguda. Sin embargo, cuando desde algunos sectores económicos se solicita una mayor inversión en infraestructuras la opinión pública es muy escéptica sobre la rentabilidad global de dichas inversiones. Ha llegado el momento de demostrar el valor que aporta a los ciudadanos la construcción y, muy especialmente, la conservación y la rehabilitación de la red de carreteras que todos utilizamos en nuestro día a día. Uno de los primeros pasos, que no excluye la necesidad de mayores inversiones en el mantenimiento de las carreteras, puede darse en la forma en la que las licitaciones se están llevando a cabo.

Si hubiese que hacer una lista de requisitos que debieran cumplir esas licitaciones algunos de sus principales elementos serían: agilidad, transparencia, capacidad de identificar las propuestas que aporten mayor “valor” a los ciudadanos, apoyo efectivo a la innovación e inclusión de criterios de sostenibilidad. Los dos últimos elementos son también esenciales al evaluar la “creación de valor”, pero por desgracia casi nunca se tienen en cuenta o se consideran con escasa convicción.

La Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública apoya de forma inequívoca el concepto “value for money”, que en español se devalúa al traducirse a menudo de manera simplista como “relación calidad-precio” o “rentabilidad”. Esperemos que la aún pendiente trasposición de la Directiva al ordenamiento jurídico español genere un cambio sustantivo en la forma en que son llevadas a cabo las licitaciones en el sector de la carretera. La inclusión y valoración de criterios relacionados con la innovación y la sostenibilidad (“compra pública verde”) pueden ser un revulsivo que permita a las empresas que invierten en estos dos aspectos ver recompensados sus esfuerzos y, simultáneamente, las administraciones recibir productos y servicios con el mayor valor añadido posible.

Centrándonos en el campo de la pavimentación asfáltica, dos son los aspectos en los que se puede empezar a aplicar la filosofía del “value for money”. Mientras las prescripciones vigentes incluyen criterios técnicos muy básicos a la hora de definir las calidades mínimas de las mezclas asfálticas, en el sector se dispone de métodos de ensayo que permiten definir sus características fundamentales y cuantificarlas. Además, esta concreción de las propiedades se puede hacer mediante documentación estandarizada, como las declaraciones de prestaciones del mercado CE. Las administraciones públicas deberían empezar a valorar las ofertas que incluyesen requisitos técnicos superiores a los mínimos establecidos en las prescripciones, persiguiendo de forma muy especial la mayor durabilidad de las obras. Bien es cierto que incluir nuevos criterios exigirá un consenso sectorial, pero la tecnología disponible ofrece las bases para dicho consenso. De esta manera tal vez se pueda romper lo que es un círculo vicioso: “calidad mínima por un precio mínimo”.

El segundo aspecto en el que hay mucho terreno para avanzar es el del uso de la “compra pública verde”. Uno de los problemas crónicos de las evaluaciones ambientales ha sido la falta de criterios objetivos que permitan a las administraciones valorar de forma neutra las propuestas recibidas. Sin embargo, la reciente publicación de reglas de categoría de producto por parte de NAPA (National Asphalt Pavement Association) en EEUU o el también reciente documento de EAPA (European Asphalt Pavement Association), que va a ser trasladado al Comité Europeo de Normalización, son ejemplos de cómo se pueden sentar las bases para que las empresas elaboren declaraciones ambientales de producto que puedan ser correctamente valoradas entre los criterios técnicos de las licitaciones.

En definitiva, hay que empezar ya mismo a poner los cimientos de una nueva forma de entender las relaciones contractuales entre las administraciones de carreteras y el mercado. Sin duda es una senda con un prometedor futuro, ya que se basa en la consecución de beneficios mutuos.