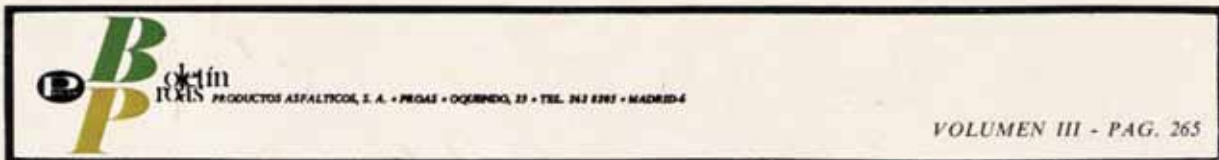


Mirando al pasado

Julio-agosto de 1978.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

La Asociación Española de la Carretera ha publicado un «Estudio de las inversiones necesarias para la conservación de la red estatal de carreteras», cuyos aspectos principales comentamos a continuación.

Los gastos de conservación en 1978 supondrá el 95 % de los realizados en 1961, expresados en pesetas constantes. Durante todo ese tiempo, el valor máximo que han llegado a alcanzar los gastos de conservación ha sido del 144 % en el año 1976. Durante el mismo periodo, es decir, desde 1961 a 1978, el parque de vehículos se ha multiplicado por 7,33; la circulación por la red, medida en vehículos/kilómetro, se ha multiplicado por 5,74, y el transporte de mercancías medido en toneladas/kilómetro se ha multiplicado por 4,15.

Estos índices bastan por sí solos para demostrar la insuficiencia de los créditos de conservación, teniendo en cuenta sobre todo que el estado de la red en 1961 no era precisamente perfecto, es decir, que había en el aspecto concreto de la conservación de las carreteras, un retraso de muchos años que en modo alguno se ha podido recuperar con créditos tan modestos.

El capital fijo en carreteras se estima en 1978 en 893.484 millones de pesetas, de forma que los créditos de conservación disponibles en 1978 (6.836 millones de pesetas) suponen el 0,77 % del capital fijo, esto es, apenas las 3/4 partes del 1 %, que es el mínimo que generalmente se estima necesario para hacer una conservación aceptable de una red de carreteras, aunque realmente la cifra óptima sea el 2 %. Desde 1961 hasta la actualidad, los créditos para conservación de carreteras se han aproximado en España casi todos los años al 1,5 %, pero cayendo sensiblemente por debajo de este porcentaje a partir de 1972, y muy por debajo del 1 %, como acabamos de comentar, en 1978. Comparando la inversión total y los gastos de conservación en España por kilómetro de carretera en el año 1976 (que no fue muy malo) con los de otros doce países europeos, resulta que en inversión total, nuestro país ocupó ese año el puesto número 10 y en gastos de conservación el último, es decir, el 15.

De todos estos datos se deduce algo que cuantos se ocupan de las carreteras españolas saben muy bien, es decir, que las consignaciones totales con las que se cuenta son insuficientes y que son extraordinariamente escasas las consignaciones para conservación.

En estas circunstancias —concluye el estudio— es evidente la conveniencia de concentrar nuestros esfuerzos en los gastos de conservación, que deben atenderse en toda la amplitud necesaria con objeto de que se logre al menos evitar la degradación del capital fijo existente. Los gastos de conservación no son aplazables más que con un costo extremadamente elevado, ya que el aplazamiento de las reparaciones supone una agravación exponencial de los daños. Los gastos de construcción son a veces muy necesarios, pero en casi todos los casos pueden aplazarse.