

La necesidad de un compromiso ético para superar el déficit estructural en la conservación de los firmes

El descenso que han experimentado en los últimos años las inversiones destinadas a la rehabilitación y la mejora de los firmes de las carreteras es de tal magnitud que no podemos seguir ignorando sus efectos negativos: aumento del riesgo de accidentes, mayor incomodidad en los viajes y aumento de los costes de funcionamiento, lo que incluye el incremento de emisiones contaminantes. Además, la insuficiencia en la rehabilitación y la mejora de los firmes se traduce en una disminución del valor patrimonial de las carreteras y, tanto directa como indirectamente, de la riqueza de la nación.

La coyuntura es grave, no parece que vaya a cambiar en un plazo razonable y, además, es difícilmente justificable. La estrategia de reducir drásticamente las inversiones en infraestructuras de transporte para intentar disminuir los déficits públicos es harto discutible, y países como Estados Unidos están adoptando justamente la contraria. Pero la reducción no debería afectar en ningún caso a la imprescindible conservación de las infraestructuras existentes, más aún cuando prosiguen, aunque sea a menor ritmo, las inversiones en otras de muy dudosa rentabilidad social, como es el caso de las líneas ferroviarias de alta velocidad, que tal como se están diseñando y construyendo en España van a requerir unos gastos de conservación inasumibles. Pero esta coyuntura, provocada por discutibles decisiones políticas y también por graves errores continuados en la gestión, no debe hacer olvidar que los firmes de las carreteras españolas arrastran desde hace décadas un grave déficit de inversión en su rehabilitación y mejora, hasta el punto de que se ha cifrado el déficit acumulado en el conjunto de nuestras redes viarias, excluyendo las municipales, en unos cinco mil quinientos millones de euros.

Estamos ante una situación rechazable no solamente desde un punto de vista económico, sino también desde un punto de vista moral. La culpa de lo que ocurre no es tanto de la recesión económica actual, sino sobre todo de que los decisores políticos y los gestores públicos han olvidado el compromiso ético con los ciudadanos, a los cuales se está trasladando una especie de impuesto adicional encubierto y a quienes, en última instancia, se está limitando su derecho fundamental a la movilidad, sobre todo a aquellos que tienen los niveles de renta más bajos o que viven en territorios menos favorecidos. Parece que las administraciones titulares de las carreteras se olvidan de que el dedicar fondos a la conservación de los firmes no es una mera opción presupuestaria, sino una obligación impuesta por la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas y, por encima de cualquier otra consideración, una obligación moral: se debe trabajar permanentemente por disminuir las diferencias territoriales e individuales, y lo que ha sido creado con el esfuerzo colectivo de las anteriores generaciones debe ser transmitido sin merma a las siguientes.

Esta obligación no admite subterfugios. No se pueden posponer las imprescindibles inversiones con el pretexto de que la situación será recuperable cuando lleguen tiempos mejores. Tampoco es admisible supeditar el esfuerzo requerido a la eventual implantación de técnicas de financiación que conllevan el riesgo de privatizar los beneficios y socializar las pérdidas, además del de aumentar la brecha entre los ciudadanos y entre los territorios. No parece justificable tampoco que por esa implantación se esté trabajando incluso desde el sector público, cuando la única responsabilidad de éste debería ser la defensa de los intereses generales.

Dicho de otro modo, los ciudadanos deberíamos poder esperar que una gestión pública eficiente garantizase la correcta aplicación de una inversión pública que está perfectamente acotada y que cabe estimar, en la hipótesis de máximo ajuste, en mil doscientos ochenta y ocho millones de euros anuales para el conjunto de las redes viarias, excluidas las municipales; dejando aparte el déficit acumulado, dicha cifra representa únicamente el 0,12 % del PIB del año 2009 a precios de mercado. Por supuesto, estas necesidades no se satisfacen con los presupuestos asignados para la conservación rutinaria y las ayudas a la vialidad. Si la inversión no se lleva a cabo desde ahora o si se confía en el funcionamiento de fórmulas imaginativas, el coste para los ciudadanos acabará siendo muy superior y el estado de los firmes de las carreteras seguirá empeorando inexorablemente.