

Ayer y hoy, un comentario de actualidad acerca de la política de conservación de carreteras

Por su interés y la vigencia de su contenido, recogemos en nuestro editorial del presente número el Comentario de actualidad publicado en el boletín PROAS correspondiente al trimestre abril-julio de 1980. Con sólo ajustar algunas de las cifras aquí aportadas, dicho documento recoge a la perfección el sentir de la revista Asfalto y Pavimentación, más de 30 años después de su publicación, y las perennes deficiencias que existen en la política de conservación de carreteras en nuestro país.

La Asociación Española de la Carretera presentó en Madrid, el día 18 de junio pasado, en los locales del Colegio de Ingenieros de Caminos, un estudio titulado 'La conservación de carreteras en España. Situación actual, problemas que plantea y financiación', redactado a instancias de la Asociación por los profesores Balaguer, Izquierdo y Sánchez Blanco. Nos referimos en este espacio al citado estudio por que sus conclusiones coinciden fundamentalmente con las tesis mantenidas desde hace mucho tiempo en estas páginas, aportando además datos concretos que es importante hacer resaltar por su interés para las carreteras en general y cuantos por ellas se interesan.

En primer lugar, se insiste en que la red nacional española de carreteras es básicamente suficiente para las necesidades del país, aunque en el estudio se indica "una vez completadas determinadas actuaciones que han quedado paralizadas". Quiere con esto decir que no parece necesario el proyecto y construcción de muchos nuevos tramos de carreteras, aunque, como se dice explícitamente en el estudio, deben emprenderse acciones encaminadas a la mejora de la red (eliminación de travesías, construcción de variantes, eliminación de puntos negros, creación de vías lentas, mejora de accesos a las ciudades, etc).

El punto más importante que hay que hacer resaltar, sin embargo, es la gran insuficiencia de los fondos destinados a la conservación de carreteras desde hace ya varios años, que se traduce, lógicamente, en una insuficiencia de las actuaciones de conservación y un deterioro de la red, que empieza a alcanzar dimensiones verdaderamente alarmantes. Según se indica en el estudio, para atender adecuadamente a la red de carreteras españolas, habría que dedicar a su conservación entre 14 y 16.000 millones de pesetas al año, si bien, "dado el deteriorado estado de nuestras carreteras, como consecuencia del bajo nivel de conservación de años anteriores, en una primera etapa se requerirían presupuestos mayores que los recomendados".

"La diferencia que se produciría en el costo total del transporte por carretera, si no se realizara más conservación que la estrictamente necesaria para permitir la circulación y si se mantuviera un buen nivel de servicio en la misma sería del orden de 100.000 millones de pesetas anuales". Como conclusión final, el estudio termina diciendo: "De todo lo anteriormente expuesto, se desprende que existe una necesidad perentoria por una adecuada conservación de las carreteras, no sólo por motivos económicos, sino porque, de no hacerlo así, existe un riesgo evidente de pérdida del patrimonio nacional de carreteras y la imposibilidad de atender las necesidades mínimas de circulación absolutamente necesarias para la vida económica del país". "Asimismo, del análisis realizado se desprende la posibilidad de una financiación racional de tales actuaciones, habida cuenta del elevado nivel de ingresos impositivos generados por la carretera, al igual que la conveniencia de estructurar un sistema de gestión flexible y racional, que permita el óptimo aprovechamiento de los recursos asignados".

De cuanto antecede, se deduce fácilmente que sería posible duplicar el actual presupuesto para construcción y conservación de carreteras, pasando de 30.000 millones a 60.000 millones, con lo cual podrían cuadruplicarse los actuales gastos de conservación con una apreciable mejoría de la economía del país, ya que los ahorros producidos en los transportes superarían ampliamente no sólo al incremento, sino a la totalidad del presupuesto de carreteras así ampliado.

No se nos oculta que el incremento de gastos debería ser afrontado por el Ministerio de Obras Públicas, mientras que de la reducción de gastos de transporte se beneficiarían únicamente las economías privadas de quienes utilizan las mercancías transportadas por carretera (el 60% del transporte del país se realiza por carretera), pero entendemos que, desde el punto de vista de la economía nacional, está perfectamente claro qué es lo que hay que hacer, sobre todo teniendo en cuenta lo que este incremento en los presupuestos de conservación supondría de creación de puestos de trabajo y la importancia que, como soporte del turismo, tienen nuestras carreteras.