

Planes anuales de conservación de firmes. Una necesidad social

Las ingenierías y las empresas constructoras españolas, durante el pasado siglo XX, han destacado mundialmente por sus grandes y especiales obras en España y a nivel internacional. El desarrollo de la red de carreteras españolas forma parte y ha contribuido, en gran medida, a este importante proceso constructor que se ha producido en España.

En los últimos treinta años, las redes de carreteras españolas, en todos los ámbitos de competencias (estatal, autonómico y provincial), formadas por las autopistas, autovías y carreteras convencionales, se han desarrollado, vertebrando todo el Estado y constituyendo la red de transporte más utilizada en nuestro país (el 90% del tráfico de viajeros y el 86% del tráfico de mercancías).

Este crecimiento se ha producido, igualmente, en otras infraestructuras del transporte, como el ferrocarril y la aviación, con el desarrollo e implantación del tren de alta velocidad, con la modernización y ampliación de los aeropuertos existentes y con la construcción de varios nuevos aeropuertos. También se ha producido este importante crecimiento en otras infraestructuras de servicio público, como centros de salud y hospitales, universidades, etc.

En muchos casos, la implantación y desarrollo de las nuevas infraestructuras, de todos los tipos, se ha producido a tal velocidad que seguramente no ha permitido, a los responsables de la decisión, analizar y evaluar las necesidades reales, construyéndose algunas infraestructuras que han resultado después excesivas o innecesarias. Aeropuertos nuevos o remodelados que no han llegado a ponerse en servicio o se han cerrado por escasa utilización, líneas de ferrocarril de alta velocidad que se han cerrado por su mínima utilización real, algunas nuevas universidades con un grado de ocupación de alumnos sensiblemente inferior al previsto, nuevas autovías y autopistas de peaje que presentan un nivel de utilización tan bajo que, con una carretera convencional, podríamos decir que “iban chutando”.

El valor patrimonial de todas estas infraestructuras, de nueva construcción o acondicionadas y mejoradas, es altísimo. Sólo para las carreteras, se estima en 185.000 millones de euros, y forma parte esencial de la cuenta de ahorros de todos los españoles. Ya estamos en una nueva etapa, muy importante, que exige conservar estas infraestructuras y mantener su valor patrimonial.

Desde hace algo menos de un año tenemos nuevos gobiernos en la mayoría de las Comunidades Autónomas y, más recientemente, también un nuevo Gobierno de España. El discurso inicial de los nuevos responsables, en todos estos gobiernos, está siendo de recortes presupuestarios, como consecuencia de la situación de crisis económica mundial. Estos recortes, en el caso de las infraestructuras, se están manifestando, entre otras cosas, no sólo por suspender las inversiones en nuevas construcciones, lo que en principio, y para determinadas infraestructuras, podría parecer lógico, sino también en recortar drásticamente, e incluso eliminar, algunas operaciones de conservación de las infraestructuras existentes. En el caso de las carreteras, sólo hay dos áreas con un trato diferente en este recorte económico.

Por un lado, las operaciones relativas al mantenimiento de la vialidad, que la mayoría de las administraciones contratan externamente como operaciones de conservación, pero que no afectan prácticamente al mantenimiento de los elementos constitutivos de la carretera, como son los firmes, el balizamiento, la señalización, las obras de fábrica, etc.

Por otro lado, y en la Red de Carreteras del Estado, las actuaciones que se están realizando en las denominadas autovías de primera generación, actuaciones absolutamente necesarias para adecuar y mejorar sus elementos constitutivos (firmes, balizamiento, etc.), pero que sólo afecta a unos 1.000 kilómetros de la red total.

¿Cuánto dinero se está destinando, especialmente en los últimos tres años, a la conservación del resto de las carreteras de las redes estatal, autonómicas y provinciales?. Prácticamente cero. El gasto anual en el mantenimiento de la vialidad, viaria e invernal, no se puede considerar como gasto en la conservación de los elementos constitutivos de la carretera, y que son los que realmente conforman su valor patrimonial. Como ejemplo del gasto en conservación para otras redes de transporte, podemos citar la red nacional de los ferrocarriles de alta velocidad, donde el coste anual del mantenimiento diario de la red, para poder circular con seguridad en alta velocidad, está próximo a los 200 millones de euros. Los ratios de gasto en conservación por kilómetro o por viajero que lo utiliza están muy por encima de los mismos ratios para las carreteras, que es el medio de transporte de uso generalizado en España. En efecto, en la carretera, que soporta, como ya se ha indica-

do anteriormente, el 90% del tráfico nacional de viajeros y el 86% en el transporte de mercancías, el gasto en la conservación de los elementos constitutivos (firmes, señalización, etc.) no llega ni de lejos a los ratios de gasto anual del ferrocarril de alta velocidad. El estado de conservación de estos elementos es concluyente para el mantenimiento de las velocidades establecidas con la comodidad y seguridad necesarias. Su estado incide directamente en la seguridad vial.

La red nacional de carreteras, en grandes números, podemos situarla ligeramente por encima de los 165.000 kilómetros, de los que casi 26.000 kilómetros forman la red dependiente del Estado, que soporta algo más del 50% del tráfico total del país. Algo más de 71.000 kilómetros están en la red de las autonomías, y por último, hay cerca de 69.000 kilómetros en las redes provinciales, dependientes de las Diputaciones y de los Cabildos Insulares.

A esta cifra hay que añadir una red de otros casi 450.000 kilómetros dependientes de los Ayuntamientos, en la que los criterios de uso y conservación son muy diferentes, pues, aunque en muchos casos soportan un tráfico elevado de vehículos, generalmente son ligeros, con una menor afección a los firmes y con unas exigencias de conservación más próximas a las que hemos definido como de mantenimiento de la vialidad.

Algunos estudios realizados sobre el coste medio del mantenimiento en la red de carreteras del Estado lo sitúan, para las autopistas y autovías de uso libre, en 57.000 euros/año y kilómetro. Esta cifra se desglosa en 23.000 euros para las operaciones de mantenimiento de vialidad, otros 3.000 euros para la vialidad invernal y 31.000 euros para las actuaciones de conservación de los elementos constitutivos de la carretera. Para las carreteras convencionales, estos costes se sitúan, aproximadamente, ligeramente por debajo de la mitad de los valores anteriores.

Aceptando estos datos como reales, y teniendo en cuenta la longitud de cada tipo de carreteras que corresponden a la red del Estado, el coste anual de las actuaciones de conservación de los elementos constituyentes de la carretera (firme, balizamiento, estructuras, señalización, etc.) para la red de carreteras del Estado sería de algo menos de 500 millones de euros (no incluye las autopistas de peaje, cuya conservación es responsabilidad económica y técnica de la Concesionaria). Si hacemos el mismo razonamiento para las carreteras de las Comunidades Autónomas, con unos criterios de coste por kilómetro y año algo inferiores, pues soportan un tráfico sensiblemente menor

que las carreteras dependientes del Estado, esta cifra sería de unos 670 millones de euros. Con los mismos criterios, en las carreteras dependientes de las Diputaciones y Cabildos Insulares nos aproximaríamos a los 340 millones de euros por año.

Teniendo en cuenta todos estos datos, estamos en un gasto anual para la conservación de los elementos constitutivos de las carreteras estatales, autonómicas y provinciales (unos 165.000 kilómetros) y de su valor patrimonial, que sería de unos 1.500 millones de euros.

Esta cifra anual, para todas las Administraciones involucradas (Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones), es una cantidad muy pequeña respecto a sus presupuestos anuales, lo que permitiría mantener el valor patrimonial de la red y colaboraría eficazmente en la evolución de la seguridad vial, evolución muy positiva en los últimos años y, finalmente, supondría el mantenimiento de un sector industrial muy tecnificado y desarrollado en España, que da trabajo directo a algo más de 30.000 personas y que puede desaparecer si continúa, como en los últimos tres años, esta ausencia casi total de inversión en la conservación de los firmes de las carreteras.

Como ciudadanos españoles, que utilizamos la carretera para el 90% de nuestros desplazamientos y el 86% para el transporte de mercancías, podemos y debemos exigir que las distintas Administraciones con responsabilidad en la conservación de las carreteras, establezcan, doten económicamente y asuman unos planes anuales de conservación, de aplicación automática exclusivamente para la conservación de sus elementos constitutivos y de su valor patrimonial, con asignación presupuestaria independiente de quién gobierne y de los criterios anuales para la definición y confección de los Presupuestos Generales del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Esperamos y pedimos que los nuevos gobernantes del Estado y de todas las Administraciones responsables de las carreteras sean sensibles a esta necesidad y, manteniendo los recortes presupuestarios que la actual situación de crisis mundial exige, doten de manera suficiente y continuada en el tiempo estos planes anuales de conservación de los elementos constitutivos de las carreteras, considerados como una necesidad social similar a la educación, la sanidad, etc., por su afección a la casi totalidad de la población.

Una carretera con su firme, sus elementos de balizamiento y señalización, sus obras de fábrica, etc. en buen estado, es absolutamente necesaria para la comodidad y seguridad de sus usuarios, que somos la mayoría de los ciudadanos españoles.