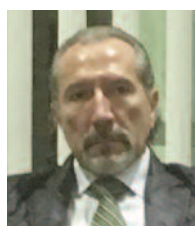


El silencio de los corderos no es la opción



José José Potti
Presidente Ejecutivo de Asefma

 @jjpotti

En marzo de 2011 escribí un artículo para la revista Carreteras que empezaba así:

“Posiblemente escribo este texto molesto, demasiado molesto por lo que considero una situación injusta. Posiblemente se podrá decir que no soy una parte objetiva en el análisis de la situación. En efecto, desde muchos puntos de vista estoy implicado, muy implicado en todo lo relativo a la carretera pero intentaré en este texto explicar mis razones y hacer un análisis justo y equilibrado de eso que antes he denominado, una situación injusta”

En aquel artículo denunciaba, repito la fecha año 2011, *“...un trato muy favorable, desde el punto de vista de las inversiones, hacia el transporte por ferrocarril y por el contrario un abandono brusco e injustificado de las inversiones y, lo que es más grave, de la adecuada conservación para el transporte por carretera.”* y destacaba las principales conclusiones de la monografía 12 de Asefma “Las necesidades de conservación de los firmes de las carreteras españolas”, fundamentalmente que en aquella fecha estábamos ya en plena crisis y por ello insistía en que *“no es el momento adecuado para abordar enormes inversiones de dudosa rentabilidad. Sin lugar a dudas parece mucho más adecuado antes de abordar nuevas inversiones mantener lo que ya tenemos, mantener el valor patrimonial de nuestras carreteras. Eso, en mi opinión, sería conservar adecuadamente y eso, claramente no se está haciendo.”*

Sin lugar a dudas, era un texto valiente, adecuado y oportuno que desgraciadamente no consiguió variar un ápice la línea que ya estaba trazada y que nos llevó a la situación que todos conocemos. La caída de las inversiones en conservación de carreteras siguió cayendo estrepitosamente

y las consecuencias están ahí, según el último informe de inspección visual de la Asociación Española de Carreteras presentado a finales de julio de este año, con este titular: “UNO DE CADA DIEZ KILÓMETROS PRESENTA UNA SITUACIÓN MUY DEFICIENTE, INCOMPATIBLE CON UNA MOVILIDAD SEGURA Y VERDE”. El abandono de la conservación se confirma como el mal endémico de las carreteras españolas. El déficit de mantenimiento ha incrementado las emisiones un mínimo de 25 millones de toneladas de CO2 en una década. Revertir la situación requiere inversiones de 7.500 millones de euros y la definición de un espacio de financiación propio.

En cuanto a esa cifra tan contundente, de los 7.500 millones, el pavimento acumula el 94% del total, lo que se traduce en unas necesidades de inversión en reposición y refuerzo de firmes cifradas en 7.008 millones de euros para el conjunto de las carreteras españolas. De ellos, la Red del Estado, de 25.000 kilómetros de longitud, precisa de 2.224 millones, y la Red Autonómica (con 75.000 kilómetros) de 4.784 millones.

En el gráfico de evolución, el estudio de la Asociación Española de la Carretera otorga a la conservación de los firmes la peor nota de toda la serie histórica; en el caso de la Red del Estado se registra una pérdida de 97 puntos con respecto a la auditoría realizada en 2001. Por lo que se refiere a las carreteras autonómicas, el pavimento obtiene 84 puntos menos que hace 20 años. Es decir, ya no es discutible, es constatable y está perfectamente documentado que se ha producido un grave deterioro del estado de conservación de los pavimentos de las carreteras españolas en estos últimos 10 años.

En aquel artículo de 2011 decía en los últimos párrafos: *“Llegados a este punto, observo con enorme perplejidad un silencio generalizado. El silencio de los corderos. Estos datos, estas informaciones que hasta aquí he expuesto no las conoce el común de los ciudadanos pero si muchos técnicos, muchos ingenieros, muchos economistas, muchas asociaciones profesionales, muchas administraciones,*

El silencio de los corderos no es la opción

muchos políticos y me atrevo a decir que muchos periodistas. Si no es así y este texto ha permitido hacer consciente a alguien más de mi preocupación me considero más que satisfecho.” y añadía “Es imprescindible que la inversión en la conservación adecuada de los firmes de carretera deba considerarse no como inversión variable o discrecional sino como una inversión fija en los presupuestos generales de las distintas administraciones, ligada directamente al valor patrimonial de la red de carreteras, como decíamos en la monografía 12 y damos datos concretos. Eso sería conservar el patrimonio.”

Ahora, agosto de 2020, fecha en la que escribo esta tribuna creo que debemos recordar las lecciones del pasado y

desde luego no volver a caer en los mismos errores. Es preciso hacer frente a una grave situación como consecuencia de la pandemia y debemos tener meridianamente claro que el único medio de transporte que ha permitido mantener la actividad, todos los días y todas las horas de cada día, en estas durísimas situaciones es la carretera. Esa carretera a la que mantenemos en un déficit colosal debido a una falta de conservación adecuada en estos últimos 10 años. Como ya he dicho varias veces y es simplemente una constatación personal: “la carretera no grita, no llora, no se manifiesta y los que trabajamos en ella tampoco”. El silencio de los corderos no es la solución, ni siquiera es una opción

#86

AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“Los firmes asfálticos proporcionan una rodadura suave y confortable, sin juntas, lo que reduce el consumo de los vehículos y sus emisiones.” (EAPA-Road pavement industries highlight huge CO2 savings... <http://bit.ly/2hmr3pW>)

#CONFORT_Y_SEGURIDAD