

Mirando al futuro inmediato

En estos días toca hacer balance de lo sucedido en el año recién terminado. Es evidente que el año 2020 superó ampliamente cualquier pronóstico, incluso las valoraciones más negativas. Un año que será recordado por el inicio del COVID y por las consecuencias de la pandemia. No únicamente desde la óptica sanitaria, la más importante sin duda, sino también por las consecuencias económicas, sociales y políticas que ya son también motivo de preocupación.

Durante el año 2020 tuvimos que hacer frente a un sinfín de situaciones desconocidas, de enorme envergadura, y además hacerlo sin la experiencia que aportan las referencias simi-lares. Nada ha sido similar a 2020, por tanto, nada era de aplicación evidente al año 2020.

En este panorama comenzamos el año 2021. Un año más que se inicia cargado de incertidumbres y de inquietudes personales y sociales a nivel nacional e internacional. Hace unos días se han aprobado los Presupuestos Generales del Estado 2021 (PGE2021). El Presupuesto de 2021 recoge una inversión para conservación de las carreteras estatales de 1.240 millones, lo que supone un alza del 58% con respecto a los 785 millones anteriores, siendo además la primera vez en la historia que se destinará más a esta partida que a la construcción (989 millones).

En cualquier caso, el Presupuesto sigue siendo insuficiente. Desde Asefma se estima que la cifra anual de la que no se debería bajar es la de los 1.500 millones de euros anuales y además considerar una partida extraordinaria para ayudar a superar el desfase acumulado de casi 8.000 millones de euros en el refuerzo de firmes. Además, dentro de la partida para mantenimiento del Ministerio se incluyen aproximadamente 200 millones para amortizar la construcción y la financiación de las autovías de primera generación. De este modo, los 1.240 millones presupuestados se limitan en realidad a poco más de 1.000 millones. El valor de las carreteras del Estado, con una vida media de más de 20 años, alcanza los 115.000 millones, por lo que se destina a su conservación menos del 1%.

Indudablemente, uno de los alicientes dentro de estos PGE 2021 es el llamado Plan “Next Generation EU”, basado en tres pilares:

- Instrumentos para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros por recuperarse, reparar los daños y salir reforzados de la crisis.
- Medidas para impulsar la inversión privada y apoyar a las empresas en dificultades.
- Refuerzo de los programas clave de la UE para extraer las enseñanzas de la crisis, hacer que el mercado único sea más fuerte y resiliente, y acelerar la doble transición ecológica y digital

Dicho todo esto que parece muy positivo, urge que se visualice al sector de la pavimentación como un actor imprescindible para cumplir los compromisos de emisiones en Europa. Basta recordar que más del 25% de las emisiones actuales de gases de efecto invernadero (GEI) en los países europeos proceden del transporte por carretera, el único que ha funcionado perfectamente durante la crisis COVID. Actuar sobre la regularidad superficial del pavimento de nuestras carreteras y mejorar las condiciones de rodadura reducen de manera muy sustancial (hasta el 12%) no sólo el consumo de combustible sino las emisiones asociadas de los vehículos que circulan por ellas.

Asefma y la Dirección General de Carreteras MITMA lanzaron muy oportunamente en el año 2020, en enero, el Proyecto EMIPAV, <https://www.emipav.eu>, que pone el foco en este aspecto fundamental, la vinculación del estado de conservación de las carreteras con las emisiones asociadas por los vehículos que transitan por ellas.

En este entorno tan complejo se abre la oportunidad de que el sector de la pavimentación sea un actor imprescindible para satisfacer los compromisos ambientales y pueda colaborar de forma activa para reforzar los pilares básicos que sustentan la iniciativa “Next Generation UE”. Sin lugar a dudas una oportunidad que debemos saber aprovechar. El año 2021 debería ser muy diferente al 2020.