

Una respuesta adecuada

Desde hace más de 10 años el sector de la pavimentación asfáltica ha estado viviendo en España unas circunstancias muy difíciles que han traído como consecuencia un descenso muy importante de la actividad, la desaparición de empresas y la pérdida de muchos puestos de trabajo. No es cuestión volver a describir aquí las causas y consecuencias por las que en el periodo 2007-2013 se pasó de una producción anual de mezcla bituminosa en España de casi 50 millones en 2007 a tan sólo 13,2 millones de toneladas en 2013.

Desde el año 2013 hasta ahora la producción anual de mezcla bituminosa en España se ha movido en una horquilla comprendida entre los 13,1 millones de toneladas de 2016 a los 18,8 millones de toneladas de 2019. Escaso, muy escaso todo para un país como España que es el segundo de mayor superficie en la Unión Europea tras Francia y que también es el segundo tras Francia en el tamaño de la longitud de su red de carreteras. Según cálculos de Asefma, la producción anual necesaria de mezcla bituminosa para conservar adecuadamente la red de carreteras de España debería ser de unos 30-32,5 millones de toneladas. Estamos muy lejos de esas cifras y por tanto acumulando déficit año tras año desde el año 2010, en conservación de nuestros firmes de carretera.

El año 2021, según los datos recientemente ofrecidos por las empresas fabricantes de España, ver observatorio del sector, se ha cerrado la producción anual con una cifra de 18.9 millones de toneladas de mezcla bituminosa. Sigue siendo escasa, lejos de esos necesarios 30-32,5 millones anuales, si bien representa la cifra más alta de producción desde el año 2012.

Las perspectivas para este año 2022 parecían buenas en cuanto a los proyectos a licitar en obras de refuerzo de firmes, según se pudo constatar en la Asamblea General de Asefma del 3 de febrero de 2022 o eso era lo que se pensaba en este sector pero la subida totalmente descontrolada, de precios de las materias primas y de la energía, entre otras cosas, ha puesto de nuevo contra las cuerdas las razones para un acercamiento a los niveles razonables de actividad. He-

mos pasado por una situación muy crítica en el mes de marzo de 2022. Las empresas valoraban muy seriamente renunciar masivamente a la firma en la adjudicación de las obras. Esas obras que tanto ha costado ver aparecer en los pliegos del BOE o en los boletines de las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos.

La primera propuesta, el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, era insuficiente, no resolvía los graves problemas provocados por la subida de precios de las materias primas y la energía y dibujaba un panorama sencillamente aterrador que podía llevar a una paralización inmediata de todas las obras de pavimentación y a sus gravísimas consecuencias.

Gracias a un trabajo enorme llevado a cabo por el MIT-MA durante ese mes de marzo con la colaboración de Asefma, entre otras asociaciones, se publicó también el Real Decreto-ley 6/2022 de 29 de marzo, ver la sección de noticias, que ha modificado la revisión excepcional de precios en los contratos públicos de obras publicada en el Real Decreto-ley 3/2022 de 1 de marzo para compensar la subida de los costes de materias primas, combustibles y otros derivados del petróleo que afectan al sector de la fabricación y extendido de mezclas asfálticas. No es cuestión aquí de valorar en detalle el contenido de ese Real Decreto-ley 6/2022 pero si es de justicia reconocer que ese enorme trabajo ha permitido al sector de la pavimentación poder seguir trabajando y desde luego poder afirmar que aunque queda mucho por hacer, por ejemplo, que los índices de revisión de precios del betún se actualicen mes a mes como otras materias primas, se han dado varios pasos en la dirección adecuada y es de justicia reconocerlo.