

# Informar no basta

## Estado de los pavimentos

En este número, en la sección denominada “observatorio del sector”, se detalla la producción anual de mezcla bituminosa de España durante el año 2023. Los datos, aunque mejores que los del año anterior, el 2022, siguen reflejando una producción total de 18,6 millones de toneladas, una cifra insuficiente para la conservación y rehabilitación del conjunto de carreteras y vías urbanas disponibles en nuestras redes.

Lamentablemente, durante los últimos cinco años, la producción se ha movido entre los 17 y los 19 millones de toneladas, cuando desde Asefma se estima que la producción necesaria anual de acuerdo con la longitud de la red de carreteras y el tráfico en España debería estar entorno de 30-35 millones de toneladas, lo cual indica que estamos un 40 % por debajo de la cifra necesaria, sin contar el déficit acumulado, que la Asociación Española de la Carretera ha estimado en más de 10.000 millones de euros para los firmes y pavimentos de las redes de carreteras, sin contabilizar el ámbito urbano.



Fuente: El Debate Motor

Desde el Gobierno de España se indica que la situación económica nacional es buena, incluso muy

buen, y que la economía española es la que más crece en la Unión Europea. Sin embargo, cuando el ciudadano, así como los millones de turistas que visitan España y el transporte de mercancías que, en su mayoría, transita por las carreteras, circulan por estas redes viarias, se encuentran con una situación muy distinta. Esos datos macroeconómicos no se están trasladando a unas inversiones más que necesarias sobre nuestras carreteras

España es un país con una excelente red de carreteras, así como una gran infraestructura para el transporte y la logística, pero estas se encuentran en un estado de deterioro apreciable, consecuencia de la falta de inversión continuada en su conservación y mantenimiento.

Ahora que finaliza el verano, durante el cual cualquiera ha estado circulando por esas redes de carreteras, tanto en las redes principales como en las más locales, cualquier usuario ha podido comprobar la proliferación de una señalización alertando sobre el peligro que supone el firme en mal estado durante una serie de tramos que, en muchos casos, llegan a ser kilométricos.

Esta señalización, que suele tener un fondo amarillo, aunque también está la versión normalizada P-15, triangular con fondo blanco, que está destinada a situaciones provisionales causadas por la ejecución de obras, indica la presencia de un “firme en mal estado” que, no solo no se está rehabilitando, sino que, como es lógico, sigue deteriorándose y de una forma cada vez más rápida.

Esa intención informativa por parte de los responsables de la gestión de esos tramos de carretera no solo no es suficiente, sino que, además, está reconociendo de una forma implícita que no se está cumpliendo

con el deber, establecido en la legislación española. Un firme en mal estado afecta de forma directa a la comodidad y seguridad del tráfico, lo cual condiciona de forma negativa la disponibilidad que caracteriza la transporte por carretera: 24 horas al día + 365 días al año + puerta a puerta.

ficiente. Es preciso desarrollar de forma urgente programas de conservación de nuestra red de carreteras con una mayor dotación presupuestaria para revertir esta situación, y evitar que se vuelva a producir. No se trata de llenar el territorio nacional con estas señales triangulares y avisos de “firme en mal estado”,



Fuente: Buceite.com

En el siglo XXI debería estar clara la obligatoriedad de garantizar el derecho a la movilidad, esencial para que las personas puedan acceder al trabajo y al resto de servicios públicos como la educación y la sanidad, y necesario para que el resto de las actividades económicas y sociales puedan desarrollarse en un entorno eficiente.

Además, tal como está demostrado por numerosos estudios y publicaciones, un “firme en mal estado” atenta, directamente, contra el concepto de movilidad sostenible, multiplicando las emisiones de los vehículos, tanto de ruido y gases contaminantes como de gases de efecto invernadero.

La proliferación de este tipo de señales rectangulares con fondo amarillo tiene mucho que ver con el déficit acumulado dedicado a los firmes de las redes de carreteras en España. Y, por ello, desde este editorial se quiere decir que “informar no basta”, que no es su-

sino de dedicar los recursos necesarios para la desaparición de esas señales.

Tal como se establece en la futura Ley de Movilidad Sostenible, es necesario garantizar que las inversiones públicas se centran en aquello que genera un mayor valor social, y la carretera se encuentra entre los servicios públicos más esenciales tanto desde el punto de vista económico, como medioambiental y social.