

# El silencio de los corderos

Juan José Potti

Director General de Asefma<sup>1</sup>

Vicepresidente de la PTEC<sup>2</sup>

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.

Desde hace varios años vengo observando 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.

En septiembre del año pasado, publicamos la monografía 12 de Asefma titulada, “*Las necesidades de conservación de los firmes de las carreteras españolas*”, donde exponíamos con datos concretos, de los últimos cinco años, la falta de recursos destinados por la administración para realizar un esfuerzo adecuado en la conservación preventiva de nuestros firmes que permita mantener el valor patrimonial de nuestra red de carreteras. Los datos de la tabla 7 de ese informe que aquí adjunto no precisan comentarios adicionales.

Tabla 7. Cantidades asignadas a inversiones reales en el Programa 453C (Conservación y explotación de carreteras) de los Presupuestos Generales del Estado. (Fuente: Secretaría General de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Economía y Hacienda, y elaboración propia).

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Presupuesto total de gastos (M€)	249.537,83	269.831,75	291.191,17	314.322,27	350.213,28	350.695,87
Inversiones reales en el Programa 453C (M€) (*)	695,54 (642,92)	897,72 (846,10)	1.079,30 (982,89)	1.153,00 (1.111,36)	1.257,77 (1.330,25)	1.257,77
Conservación / gasto total (%) (****)	0,28	0,33	0,37	0,37	0,36	0,36
Licitaciones de proyectos clave 32 en el año (M€) (**)	240,19	322,92	571,98	559,62	23,61	No disponible (***)
Adjudicaciones de proyectos clave 32 en el año (M€) (**)	103,11	307,56	355,10	329,72	251,63	No disponible (***)
Rehabilitac. firmes/ conservac. (%) (****)	15	34	33	29	20	---
Rehabilitación firmes / gasto total (%)	0,04	0,11	0,12	0,10	0,07	---

(\*) Se dan entre paréntesis las obligaciones reconocidas al cierre del ejercicio, según datos del Ministerio de Fomento. La diferencia positiva de 2009 se debe a las asignaciones del Plan E (Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo).

(\*\*) Véase la tabla 6.

(\*\*\*) En los ocho primeros meses del año la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento no ha licitado ninguna actuación correspondiente a proyectos de clave 32 ni hay tampoco ninguna adjudicación pendiente.

(\*\*\*\*) El porcentaje está calculado considerando las cantidades consignadas en el Programa 453C, no las correspondientes a las obligaciones reconocidas al final de cada ejercicio.

Tabla 7 de la Monografía 12

Estamos inmersos en una grave crisis, muy grave, pero precisamente por ello no creo que sea es el momento más adecuado para abordar enormes inversiones de dudosa rentabilidad. Sin lugar a dudas parece mucho más adecuado antes de abordar nuevas

<sup>1</sup> ASEFMA es la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas, [www.asefma.es](http://www.asefma.es)

<sup>2</sup> PTC es la Plataforma Tecnológica de la Carretera, [www.ptcarretera.es](http://www.ptcarretera.es)

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.

El presupuesto de inversiones en infraestructuras del transporte del Ministerio de Fomento presenta una evolución que demuestra de modo muy evidente un recorte progresivo en la inversión en carreteras. Se ha pasado de una cifra cercana al 70% del presupuesto total dedicado a inversión en carreteras, a finales de los años 90 a una cifra que en la actualidad no alcanza el 35%. La inversión en ferrocarril presenta la tendencia totalmente contraria.

No tengo nada contra el ferrocarril pero ante estos datos comparados creo que debe hacerse una reflexión crítica sobre la política de inversiones en infraestructuras del transporte. No voy a realizar una glosa de la importancia de la carretera en términos de vertebración territorial, capacidad de transporte, frecuencia de uso, accesibilidad, etc... simplemente diré que todo lo que nos rodea ha llegado a nosotros por carretera y no es posible desarrollar la vida y la actividad económica en el mundo que hoy conocemos y disfrutamos sin la carretera. A los usuarios de la carretera, es decir a todos nosotros, se nos machaca a impuestos sobre el vehículo y sobre los combustibles. Pagamos varias veces el coste de construcción y conservación de las carreteras además de contribuir en algunas comunidades autónomas a mantener otros servicios como la sanidad.

Es cierto que las inversiones en materia de infraestructuras de transporte deben incluir al ferrocarril que, independientemente de la cuota de participación que tiene, desempeña un papel esencial en determinados ámbitos, especialmente en el del transporte terrestre de mercancías de bajo valor añadido a grandes distancias y en el del transporte metropolitano de viajeros (lo que Renfe denomina "Cercanías"). Esto hubiera requerido que desde hace algunas décadas se hubiesen llevado a cabo inversiones continuadas en las infraestructuras ferroviarias, incluyendo en esas inversiones también las necesarias para la modernización de las líneas de viajeros de media y larga distancia (cuyas características, en muchos tramos, siguen siendo prácticamente las del siglo XIX o principios del XX). Pero esto no tiene nada que ver con una concentración de los esfuerzos en la alta velocidad ferroviaria, opción difícil de justificar dadas las elevadísimas inversiones necesarias, la poco favorecedora distribución de la población en el territorio nacional, las altas tarifas que es obligado imponer (aunque cubran exclusivamente los costes de explotación, y ni siquiera los de conservación), la supresión de servicios convencionales de media distancia que conllevan, etc.

Hay que recordar que las inversiones en alta velocidad ferroviaria sólo son socialmente rentables (que no económicamente) cuando se alcanzan los ocho millones de viajeros al año. Además, la falta de rentabilidad económica (supuesta la rentabilidad social) sólo sería asumible en unas condiciones muy diferentes de las actuales.

Dicho esto, podemos pasar muchos años y quizás, dada la gravedad de la crisis, en mi opinión, deberíamos pasar muchos años sin volver a invertir en infraestructuras para el transporte del tren de alta velocidad. Es muy cómodo, es moderno, es deseable pero no es el momento adecuado. Hay ciudades que ya lo disfrutaban pero no podemos caer en la locura de querer llevar el tren de alta velocidad a todos los pueblos de España. ¿Cómo vamos a impedir que llegue a esta capital de provincia o a este pueblo importante, si ya lo tienen Calatayud o Puertollano? Ese es el problema, las referencias comparativas. La tentación de ser reconocido socialmente como aquel que trajo el AVE a..., añadáse una larga, larguísima lista de peticiones.

Pero, después de realizada la inversión, ¿sabemos cuanto vale la conservación de la infraestructura para que circule el AVE? Sí, el coste anual por kilómetro es, de tres a cinco veces más caro que el de la deseada “*conservación adecuada*” de la carretera. ¿Por qué tan caro? Porque todas las noches es preciso batear, todas las noches se tiene que realizar una operación de nivelación de la vía consistente en la compactación energética del balasto bajo las traviesas para volver a proporcionar una base sólida al tren de alta velocidad. Al día siguiente y como consecuencia del paso del tren a alta velocidad el balasto se mueve, la nivelación se pierde y vuelta a empezar.

Es decir, por un lado no se puede invertir en la adecuada conservación de la carretera, la que mantendría el valor patrimonial de nuestra red, por razones presupuestarias, pero por otro lado invertimos cifras colosales, hasta llegar a ser campeones del mundo de kilómetros de vía para que circule el tren de alta velocidad. Ese hito, de dudoso mérito, nos está costando muchísimo y nos va a costar muchísimo más en gastos de conservación que la carretera. Parecemos obstinados en repetir nuestra historia ¿Queremos que a nuestra importante y muy necesaria red de carreteras le pase lo mismo que le pasó a la red ferroviaria? ¿Podremos mantener los costes de todos los kilómetros de AVE que estamos construyendo o dejaremos de nuevo muchos cientos de kilómetros de ferrocarril abandonados?

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, 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.

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.

En esta referencia comparativa no me resisto a acabar este artículo sin llamar la atención sobre un hecho reciente, algo conocido por todo el mundo, desde el pasado 7 de marzo se ha reducido la velocidad máxima de los vehículos por carretera a 110 kilómetros por hora, por razones de ahorro energético. No voy a valorarlo aquí pero en el ferrocarril se están invirtiendo cifras elevadísimas para alcanzar la alta velocidad, más de 250 kilómetros por hora, y para la carretera se pide una reducción de la velocidad máxima a 110. ¿No es totalmente contradictorio? La física no distingue sobre modos de transporte y si toca reducir la velocidad máxima por carretera, ¿por qué no se ha reducido la velocidad máxima del AVE también por razones de ahorro energético? silencio, el silencio de los corderos.

Juan José Potti  
jjpotti@asefma.com.es