

MIEDO

Miguel M^a Muñoz Medina

Presidente de la Asociación Española de la Carretera

El Ministro de Fomento comparecía ayer en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados y todos los medios de comunicación se hacían eco casi inmediatamente de las rescisiones y reprogramaciones de contratos que tendrán lugar próximamente.

Una vez más, la carretera resulta la infraestructura más perjudicada en este recorte: de los 199 contratos que se van a reprogramar, 112 serán de carreteras. La mayor parte de los proyectos de alta velocidad ferroviaria se mantienen en cartera, con algunas modificaciones, a pesar de que su rentabilidad económica y social sigue a día de hoy pendiente de demostrar.

El sector viario español no puede estar más preocupado; se encuentra realmente amenazado por la situación actual. No se trata sólo de una preocupación empresarial, sino social, con una doble vertiente:

- La carretera genera riqueza, contribuye al PIB de manera muy significativa, crea empleo y supone enormes ingresos para las arcas del Estado en concepto de fiscalidad.
- El mundo empresarial viario del país está en grave riesgo. Algunas fuentes citaban una pérdida de 100.000 empleos en el corto plazo. Sólo en las empresas de Ingeniería, la disminución de las licitaciones de proyectos supone una pérdida estimada de 9.000 puestos de trabajo de manera directa.

Se utilizan los términos “no todo es socialmente necesario” para justificar el horizonte de trabajo; ese es precisamente el lema que podría adoptar el mundo de la carretera: **no hay un modo de transporte más social**, al alcance de todos los ciudadanos, que garantiza la accesibilidad a todos los servicios, que es eficiente, y cada vez más sostenible. Queda todavía pendiente que se defina lo que es “socialmente necesario” y, sobre todo, que se demuestre la rentabilidad económica y social de la mayor parte de las líneas de alta velocidad; quizá los estudios que se van a encargar –según se ha anunciado en la comparecencia– permitan arrojar algo de luz en este sentido.

Autopistas del mar, transporte de mercancías por ferrocarril y otras iniciativas siguen sobre el tapete años después. El sector de la carretera los apoya; la

descongestión de las infraestructuras viarias que supondría implica generación de oportunidades y riqueza para todos los ciudadanos. Sin embargo, parece haberse olvidado una pieza clave: **nada sin la carretera, simplemente porque, sin la carretera, nada es posible**. Sin accesibilidad por carretera a los puertos, grandes estaciones ferroviarias y centros logísticos, el modelo de transporte de mercancías con el que todos soñamos para el futuro es inviable.

¿Apostar por la eficiencia? Sin dudarlo. En la actual coyuntura económica ignorar la eficiencia sería una temeridad, como lo sería no considerar la rentabilidad de las inversiones. ¿Nos hemos parado a pensar la pérdida de valor patrimonial –propiedad de todos los españoles– que supone dejar de invertir en conservación? Nuestras carreteras necesitan conservación para asegurar la vialidad y para garantizar la vida de los firmes y otros elementos. Por no hablar de las implicaciones en la seguridad, de las demoras por congestión y de la fiscalidad encubierta, ya que no invertir 1 euro hoy en conservación y refuerzo de firmes supone invertir 5 euros posteriormente –en algún momento llegará– y 25 en reconstrucción –que también llegarán–.

Todo lo que se construye se debe mantener y, bajo esta premisa, no podemos obviar las enormes diferencias de coste: mientras que conservar un kilómetro de autovía supone unos 42.000 euros anuales, conservar un kilómetro de infraestructura ferroviaria de alta velocidad supone 200.000 euros, casi cinco veces más.

La situación actual nos lleva inevitablemente al miedo:

- Miedo a la trascendencia de unas medidas sin precedentes y a la ausencia de un horizonte claro para el futuro, con una grave implicación para el sector viario, en particular, y para todo el país, en general.
- Miedo a que se deje morir un patrimonio viario de enorme valor.
- Miedo a las pérdidas en accesibilidad a servicios que supone la disminución de la calidad de nuestra red viaria.
- Miedo a líneas ferroviarias de alta velocidad que, si bien nos llenan de orgullo al mostrarlas al exterior, suponen un enorme lastre para nuestra economía, ya que nunca llegarán a generar ingresos, a no ser que “ignoremos” subvenciones encubiertas.
- Miedo al crecimiento de las empresas en suspensión de pagos y al aumento del desempleo -sobre todo cualificado- por pérdida de actividad en el sector viario.
- Miedo a que, cuando queramos reaccionar, quizá sea demasiado tarde y el país se encuentre en una situación de pérdida de competitividad tan grave que no podamos recuperarnos.
- Miedo a que la sociedad no conozca el problema al que nos enfrentamos; la promoción de las enormes bondades del ferrocarril de

alta velocidad ha sido tal que todos y cada uno de los ciudadanos deseamos un AVE a nuestro pueblo, que quizá nunca utilicemos.

Y, mientras tanto, deberíamos informar al ciudadano de lo que le cuesta que otros usen la alta velocidad ferroviaria. Eso sí es socialmente inaceptable.

La carretera, motor de la economía, debería estar en el centro de toda política de transportes. Ya tendremos tiempo, cuando llegue la esperada recuperación, para volver a poner sobre la mesa proyectos propios de un país al que le sobran los recursos.