

YA NO HAY EXCUSA



**Juan Francisco
Lazcano Acedo**

Presidente de la Asociación Española de la Carretera

La Asociación Española de la Carretera (AEC) realiza desde los años ochenta una auditoría periódica del estado de conservación de las carreteras españolas. La última se ha llevado a cabo en el segundo semestre de 2013, y sus conclusiones se han venido desgranando desde octubre pasado, mostrando una realidad poco alentadora. Y es que, lejos de mejorar con respecto a los datos obtenidos en 2011, la situación general ha empeorado significativamente.

Una de cada dos señales de código no garantiza una correcta visibilidad de noche o en condiciones climáticas adversas. ¿Por qué? La razón no es otra que la obsolescencia del material reflectante. Según el análisis de la AEC, realizado en este caso mediante procedimiento mecánico, en el 53 por ciento de las señales de las carreteras españolas el material reflectante ha perdido esta condición. En

el capítulo de las marcas viales, la instantánea que muestra el estudio no es más positiva. Nada menos que 52.000 kilómetros de carreteras necesitan que su señalización horizontal sea repintada.

En esta espiral de empeoramiento general del estado de conservación de la red viaria española, la investigación constata además que los pavimentos presentan tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Autonómica un nivel de deterioro cuya calificación media es de deficiente, comprometiendo la capacidad resistente de las capas inferiores.

Este deterioro tiene su origen en la significativa reducción de la inversión en mantenimiento registrada en los últimos años, que ha incrementado el déficit acumulado, pasando de 5.500 millones de euros a 6.200 millones en dos ejercicios, y haciendo bueno el principio de que cada euro no invertido a tiempo en el cuidado y refuerzo de los firmes se transforma

en 5 euros a los tres años y en 25 euros al quinto año.

En cuanto a lo que se refiere al equipamiento en barreras y balizamiento de las calzadas también se viene detectando un empeoramiento progresivo que conviene atender con urgencia, en el caso de las barreras por su importancia de cara a paliar la gravedad de los accidentes por salida de la vía, y en el caso del balizamiento por su ayuda en condiciones de reducida visibilidad.

Todo ello dibuja un escenario plano para el conjunto de la red viaria española, sin hacer distinción entre red estatal y autonómica, ni entre red de alta capacidad y red convencional o secundaria. Se

suele decir aquello de "a grandes males, grandes remedios", pero lo cierto es que las previsiones inversoras de las distintas Administraciones no contribuye a la esperanza.

Por todo ello es obligado reclamar a los poderes públicos coherencia a la hora de pla-

nificar sus políticas de infraestructuras. Tal vez sea necesario recordar –una vez más– que por las carreteras españolas se realiza el 90 por ciento de los desplazamientos de viajeros y el 85 por ciento de los movimientos de mercancías. Tampoco vendría mal sacar a colación que el 10 por ciento de la recaudación fiscal del Estado (alrededor de 25.000 millones de euros) procede única y exclusivamente del sector viario.

Las carreteras son las grandes damnificadas por los recortes en la inversión pública, pero se están acabando las excusas para dejar morir el gran patrimonio viario que hemos logrado. El ejercicio 2015 puede marcar un antes y un después en esta tendencia. La solución pasaría por implementar un Plan Pive para las carreteras españolas, siguiendo la estela adoptada para reactivar otros sectores de la economía.

Es responsabilidad de todos no dejar perder una sola oportunidad más. También la mía, como presidente de la Asociación Española de la Carretera. Y en eso me empeñaré con ilusión y entusiasmo, pero también con firmeza y rotundidad. Alzando la voz y tendiendo las manos.

Cada euro que no se invierte en los firmes de carreteras se transforma en 25 euros al quinto año