



Carreteras sin cuidar o reparar

Hace 800 días que el Ministerio de Fomento no licita un contrato para la reposición de firmes en calzadas

PATRICIA R. BLANCO
Madrid

España no inaugura carreteras, pero tampoco las conserva, que es peor: gasta la mitad de lo que debería gastar en mantenimiento, según los expertos. De hecho, hace 800 días que Fomento no firma un contrato de mantenimiento para reposición de firmes.

Conservar carreteras no tiene *glamour*, no requiere de actos oficiales, de discursos y cortes de cinta. Y el ciudadano no percibe la inversión realizada. Siempre y cuando todo funcione bien. Porque si no hay inversión, aparecen las primeras grietas y los primeros baches que golpean los amortiguadores. Y esos signos se están haciendo visibles: un análisis sobre 3.600 tramos de carretera daba el peor resultado en 25 años.

El presupuesto del Ministerio de Fomento para el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado, unos 25.000 kilómetros por los que circula el 52% del tráfico en España, ha sufrido una merma de más de un 30% desde 2009, hasta llegar a una dotación de 818 millones de euros en 2013. La peor crisis económica de la de-

mocracia se ha utilizado para explicar unos recortes que han afectado prácticamente a todas las partidas. Sin embargo, los efectos del tizeretazo en las vías estatales españolas pueden resultar demoledores, porque ponen en peligro un bien público por el que circula el 90% del tráfico de personas y el 85% del de mercancías, y cuyo valor patrimonial asciende a 85.000 millones de euros, según la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de la Carretera (ACEX). De acuerdo con los estudios del Banco Mundial, la adecuada conservación de las infraestructuras requiere una inversión de un 2% de su valor patrimonial. En España, en 2013, la dotación en conservación no alcanza ni siquiera el 1%. Tan solo en 2009 y 2010 se rozó, sin llegar a alcanzarlo, el 2%.

Y los efectos son inminentes. Según un estudio de la Asociación Española de la Carretera de 2012, el estado de conservación tanto de la Red de Carreteras del Estado como de la red dependiente de las comunidades autónomas y las diputaciones es "deficiente". Una extrapolación sobre los 3.600 tramos evaluados, de 100 metros ca-



Desperfectos en la M-615, cerca de Mataelpino (Madrid). / ULY MARTÍN



Moñón en la autonómica 406 a su paso por Getafe. / CARLOS ROSILLO

da uno, arroja que hay que reponer 325.000 señales —88.000 en las carreteras estatales—, repintar cerca de 50.000 kilómetros de marcas viales —3.000 de ellos de estatales— y recomponer el estado de los firmes, que obtuvieron

el peor resultado en 25 años. Según esta investigación, se necesitarían unos 5.500 millones de euros para reparar las vías y "ponerlas al día", de los que 1.658 corresponden a las carreteras dependientes de Fomento.

Desde entonces, ha pasado más de un año y el presupuesto para el mantenimiento de las calzadas no ha hecho más que decrecer. De los 813 millones de euros que se invertirán en conservación, Fomento no ha facilitado el desglose de la partida, lo que impide conocer si las cuentas contemplan alguna cantidad dedicada a arreglar parte de los daños detectados. Según la ACEX, la cifra real de inversión es aún menor, porque en torno a unos 150 millones de euros se destinarán al pago de obra ya

La partida para el mantenimiento ha caído un 30% desde 2009

Según un estudio, se requieren 5.500 millones para arreglar las vías

ejecutada de autovías de primera generación.

De acuerdo con los datos confirmados por la Asociación de Empresas de Conservación y la Asociación Española de la Carretera, Fomento lleva más de 800 días sin licitar un solo contrato de reposición de firmes, de conservación de señalización horizontal y vertical y de balizamiento, y 400 días sin firmar un contrato de conservación integral.

"Cuando las carreteras no se conservan, los déficits no aumentan de manera lineal sino de ma-

“Solo hay que aplazar 96 kilómetros de AVE”

“Hace años, invertir en carreteras era invertir en favor de los ricos pero ahora es exactamente lo contrario, porque no hay inversión más social que la de las carreteras”. Miguel María Muñoz, exdirector de Tráfico y presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), reconoció en una entrevista a EL PAÍS que esta frase, que “repite” desde hace tiempo, puede sonar “un poco populista” pero “lo que de verdad produce la igualdad interterritorial es que la gente pueda llegar desde su pueblo, por remoto que esté, hasta el centro de salud, la escuela o las estaciones de ferrocarril”.

Pero, ¿cómo garantizar la calidad de las infraestructuras en momentos de crisis? “Debería existir una ley que asegure unos recursos mínimos destinados a la conservación de las carreteras”, propone el director general de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de la Carretera (ACEX), Pablo Sáez. “Así ocurre en Alemania, y les queremos imitar en todo...”, ironiza.

Otra alternativa, que la AEC ya ha sugerido en distintos foros, es postergar —“no suspender”, insisten— parte de la construcción de vías de alta velocidad. “Solo hay que aplazar 96 kilómetros de

AVE para poner el contador a cero”, afirman, de acuerdo con los cálculos de su último estudio, de 2012, que arroja una necesidad de inversión en las vías españolas de 5.500 millones de euros.

Tanto la Asociación Española de la Carretera como la de Empresas de Conservación abren las puertas a un pago por uso “si coyunturalmente no hay capacidad para disponer del dinero necesario” y siempre “muy bien razonado”. La ACEX considera que el impuesto debería estar destinado directamente a la conservación de vías, al tiempo que se minimizan otros impuestos.

Desde la AEC, plantean un

“céntimo carretero al litro de combustible”, una “prima sobre el seguro del vehículo”, o un “sistema de pago por uso”. “Se podría garantizar un derecho a la movilidad de 12.500 kilómetros al año por vehículo y de 75.000 para vehículos pesados y, por encima de esa movilidad, establecer un pago por sobreutilización de la vía”, explica Jacobo Díaz, director general de la asociación. El sistema permitiría, según Díaz, incentivar el uso de las carreteras en los momentos de menor utilización ofreciendo, por ejemplo, gratuidad a los camiones pesados que circulan por la noche.



Baches en la carretera autonómica M-406 a la altura de la localidad de Getafe (Madrid). / CARLOS ROSILLO

mantenimiento de las carreteras expone a un mayor riesgo de accidente de tráfico.

“En primer lugar, la falta de conservación afecta a la comodidad del ciudadano, que deja de circular por los carriles derechos, que son siempre los más deteriorados por el paso de los camiones pesados”, explica Jacobo Díaz. Pero más allá de la comodidad, también influye en las condiciones de seguridad. Según el director general de la Asociación Española de la Carretera, las señales pierden los niveles apropiados de retrorreflectancia. “De día no se aprecia tanto, pero de noche o con una meteorología adversa, bajan los niveles de identificación de una señal”, argumenta Díaz.

Otro riesgo importante es la disminución del nivel de fricción con el pavimento, provocado por el desgaste. “El pavimento está más pulido y disminuye el nivel de rozamiento, por lo que las distancias de frenado son más largas” y se reducen, por tanto, las posibilidades de controlar el vehículo dentro del pavimento y de evitar un accidente, afirma Díaz.

En momentos de restricción del presupuesto, los esfuerzos deben destinarse, según Fesvial, a tres elementos básicos: el estado del pavimento, la señalización y

nera exponencial, los 10 de hoy son luego 20 y más tarde 40, hasta que llega un momento en el que no hay que conservar sino reconstruir”, advierte el director general de AEC (Asociación Española de la Carretera), Jacobo Díaz. Y lanza un aviso: “Son infraestructuras que están dimensionadas para una vida útil de 30 años pero por la dejadez, esa vida útil se está acortando”.

El nivel de inversiones en la conservación de carreteras ha caído a niveles comparables con los de 2006. “En estos momentos la red de carreteras es mucho más importante que la de entonces y su estado de ahora nadie puede catalogarlo como bueno”, protesta abiertamente el director general de ACEX, Pablo Sáez. La falta de inversión es perceptible para cualquier persona “aunque no sepa de carreteras”. “Basta con mirar los firmes”, añade Sáez. Pero el deterioro afecta a todos los elementos: la señalización vertical y horizontal, el balizamiento y las barreras de protección.

Todos los expertos consultados evitan asociar el deterioro de las vías con un posible aumento de la siniestralidad vial. Según la directora de Proyectos de la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial), Cristina Catalá, “el factor humano es el factor concurrente más importante en un accidente de tráfico”, mientras que el estado de la vía influye en torno a un 10%. Pero todos coinciden en que un inadecuado

La falta de inversión en mantenimiento multiplica el mal estado de la carretera

Los expertos señalan que los deterioros aumentan el riesgo de siniestro

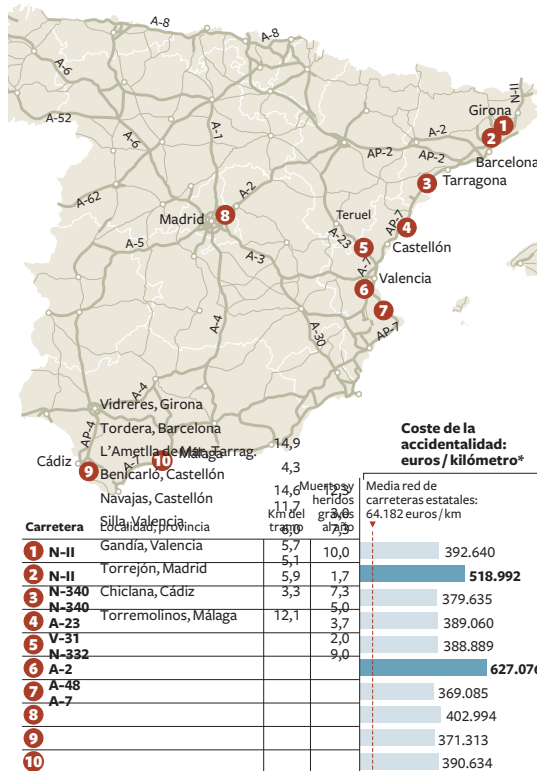
la limpieza de obstáculos en el trazado, especialmente en los tramos con mayor concentración de accidentes.

Un reciente estudio del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) abunda en esta propuesta y plantea priorizar el gasto en mantenimiento en función de los costes de accidentalidad en la red, teniendo en cuenta el número de muertos y heridos graves en siniestros de tráfico durante tres años consecutivos (2009-2011) y cómo se distribuyen en la

El mantenimiento de las carreteras

LOS TRAMOS CON MAYOR COSTE POR ACCIDENTALIDAD

Estudio del RACC en 2009-2011



DETERIORO EN LAS CARRETERAS EN 2012

Estudio de la Asociación Española de la Carretera (AEC) en la Red de Carreteras del Estado

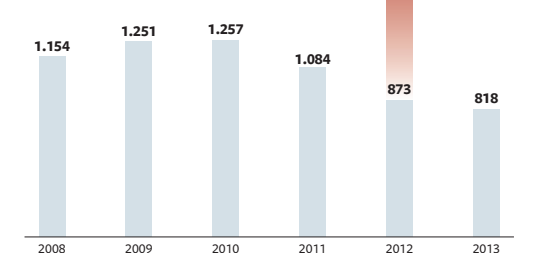
Se debería:

- Reponer 88.000 señales
- Repintar 3.000 km de marcas viales
- Reponer iluminación: un 21% están apagadas

Necesidad de inversión en 2012

INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO

Gasto del Ministerio de Fomento en la Red de Carreteras del Estado, en millones de euros



Fuentes: RACC y AEC.

Red de Carreteras del Estado. La Dirección General de Tráfico (DGT) calcula 1,4 millones de euros por cada fallecido y 219.000 euros por herido grave, en función de gastos de servicios de emergencia, médicos, de productividad perdida y materiales. Según este estudio, el coste por kilómetro de las carreteras estatales en función de la accidentalidad fue, en el periodo estudiado, de 64.182 euros. El tramo más costoso, según este concepto, es un recorrido de la V-31, en Valencia, a la altura de Silla, con un coste de 627.076 euros por kilómetro. La N-340 (Castellón), la N-II (Barcelona y Girona) y la A-7 (Málaga) son las carreteras con más tramos de alto coste social por siniestralidad.

Aunque no hay ningún estudio que relacione el mantenimiento de las carreteras y la accidentalidad sí existen otros que “sitúan la mejora de las carreteras como una de las recomendaciones esenciales [las otras son la mejora de conductores y automóviles] para reducir la siniestralidad en países con unos niveles relativamente bajos, como España”, aclara el director de la Fundación RACC, Miquel Nadal. Es decir, invertir en carreteras, no solo ayuda a salvar vidas, sino que resulta rentable.

Fesvial y el RACC piden priorizar los tramos con más víctimas mortales

Cada kilómetro de la red estatal cuesta 64.182 euros por la accidentalidad

“Es la única infraestructura que da dinero al Estado”, estima Pablo Sáez. El director de ACEX recuerda las palabras de la ministra de Fomento, Ana Pastor, que aseguró que cada ciudadano paga 432 euros “cada vez que alguien coge un tren”. “Los impuestos de los combustibles son muy importantes y el 50% revierte al Estado”, añade. A diferencia de los trenes, continúa, “siempre que alguien va por la carretera, el Estado genera un ingreso”. Y sucede, aunque circule sorteando baches.