

De auténtico derribo

El Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2013 ha vuelto a dar un varapalo a la partida de conservación de las carreteras: **de los 1.650 millones de euros que habría que invertir, sólo se ha aprobado un 50 por ciento.**

SONIA RECIO srecio@mpib.es / MARINA GARCÍA DEL CASTILLO mgcastillo@mpib.es

FOTOS: Alicia Ruiz, Asociación Española de la Carretera y MPIB

El estado de conservación de nuestra red viaria es similar al que teníamos hace 25 años. La Asociación Española de la Carretera (AEC) lleva meses advirtiendo de esta situación y de las necesidades de ponerla remedio, puesto que puede convertirse en un grave problema para la seguridad vial. «La magnífica red viaria que se ha ido construyendo en los últimos años está ahora en peligro. Hasta 2009, la inversión ha sido notable y, desde hace unos cuatro años, la situación se ha complicado debido a los enormes recortes que se están produciendo en la inversión pública destinada a carreteras. Como consecuencia, las vías que estaban en buen estado han dejado de estarlo y las que presentaban deficiencias ya muestran síntomas evidentes de un peligroso deterioro», puntualiza Elena

de la Peña, subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Además, es fundamental «una conservación programada que se base en una inversión estable capaz no sólo de mantener las vías en buen estado, sino de evitar que los gastos de reparación o reposición aumenten de forma exponencial en el tiempo. Habría que invertir 5.500 millones de euros para que nuestra red alcance un estado de conservación adecuado, de los cuales algo más de 1.650 millones corresponderían a la red del Estado y el resto a las carreteras gestionadas por las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Forales», concreta Elena.

Sin embargo, a tenor de lo reflejado en el proyecto de Presupuesto del Ministerio de Fomento para 2013, las cosas no van a cambiar a corto plazo. El documento certifica, un año más,

el descenso progresivo y continuado de las inversiones en carreteras: el próximo ejercicio el retroceso llega al 6,2 por ciento en el conjunto de las partidas viarias, lo que representa una caída del 14,5 por ciento en obra nueva y del 6,3 por ciento en conservación y mantenimiento.

Además, a esta situación se suma un grave defecto que España lleva teniendo: las inversiones en conservación de carreteras nunca han alcanzado el dos por ciento del valor patrimonial de la red, un porcentaje acordado internacionalmente para asegurar que un estado mantiene las infraestructuras viarias en estado óptimo. En nuestro país se han destinado 818 millones de euros a estas actuaciones para 2013. Para la construcción se ha presupuestado un gasto de 1.084 millones de euros. ◀



Seguridad... ¿vial?

OBVIAMENTE, UNA DEFICIENTE

conservación de las carreteras incide en la seguridad de los automovilistas que por ellas transitan. Lluís Puerto, responsable técnico de la Fundación RACC, asevera que «un mal mantenimiento del asfalto provoca carreteras menos uniformes y más resbaladizas, lo que puede generar más accidentes». Por su parte, Elena de la Peña de la AEC, puntualiza que «una señalización deficiente o en mal estado, unas marcas viales que no se ven adecuadamente por la noche o con lluvia, o un firme deteriorado incrementan de forma notable el nivel de exposición al riesgo. Y todo ello puede causar accidentes cuando se combina con otros factores relacionados con el usuario. Así pues, una carretera en buen estado de conservación es una carretera más segura y proporciona mayores márgenes de seguridad ante un potencial error humano».

Si usas, pagas

UNA DE LAS MANERAS PARA ASEGURAR UN buen estado de las carreteras es implantar un sistema de pago para los automovilistas que las usen. La idea lleva tiempo madurándose en los despachos del Ministerio de Fomento, pero aún no se ha convertido en realidad, a pesar de una ambigua Directiva de la Unión Europea aprobada hace más de un año donde se busca una armonización de los gravámenes en las vías de la UE. Pese a todo, y hasta que se concrete algo más, lo más probable es que en 2013 los que tenemos coche paguemos un impuesto por circular que oscilaría entre 40 y 70 euros anuales.

Lluís Puerto, representando de la Fundación RACC, considera la necesidad de «aprobar de forma urgente un modelo sostenible de financiación de las operaciones de explotación de carreteras. Dicho sistema, justo y equilibrado para todos los conductores, debe garantizar un estado de conservación óptimo, factor decisivo para mantener la seguridad vial». Sin embargo, Lluís no se muestra muy favorable al pago por uso «aunque se trata de una opción a considerar, cabe tener en cuenta que la contribución fiscal de los conductores españoles es ya muy notable, por lo que debe valorarse si es adecuado o no añadir a esta contribución un pago extra por uso de infraestructuras».



Pie a tierra

HEMOS SALIDO A LA carretera para comprobar in situ todas las deficiencias apreciadas y denunciadas por distintas asociaciones del sector. Estos son los puntos a mejorar.

Iluminación

EN 2010 SE PRODUJERON 85.503

accidentes de tráfico con víctimas, de los que un 30 por ciento tuvo lugar durante la noche y el crepúsculo y, de ellos, el 20 por ciento en vías que carecían de iluminación. Estas cifras corresponden a un estudio realizado por la Asociación Española de Fabricantes de Iluminación (Anfalum) y la Asociación Española de la Carretera (AEC). Con él, ambas entidades han puesto de manifiesto la mala iluminación de las carreteras españolas y la poca inversión que se destina a su mantenimiento.

De los cerca de 4,4 millones de puntos de luz de alumbrado exterior que hay en España, 1,9 están situados en las carreteras. De éstos, aproximadamente 1,5 millones se encuentran en autovías y autopistas y los otros 400.000 en travesías de ciudades. Del total de los aspectos analizados por la AEC y Anfalum, el 59 por ciento presentaban niveles inadecuados respecto a la reglamentación: un 22 por ciento por exceso y un 36 por ciento por defecto. Para solucionar estos defectos, habría que invertir unos 346 millones de euros.

Una mala iluminación está reñida con la accidentalidad en algunas vías.

Señalización

El estado de las señales es preocupante. En la red estatal de carreteras se cuidan algo más, pero en la autonómica muchas de ellas tienen que ser sustituidas con urgencia.



LAS INVERSIONES PARA LA

renovación de la señalización vertical en la red de carreteras del Estado registra un lustro de descensos presupuestarios: en 2007 se dedicaron a esta partida 26 millones de euros, mientras que en los dos últimos años la cifra ha sido prácticamente cero.

La Fundación Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) ha denunciado que España no dispone de un procedimiento sistemático para la evaluación permanente y mejora de las señales, a pesar de la Proposición no de Ley aprobada por el Congreso de los Diputados en 2007 y del impulso de las legislaciones que aseguran la correcta conservación de la red de señalización en diversos países mediterráneos.

Además, según datos de la Fundación CEA, el volumen global de negocio de la señalización vertical —tanto de reposición de señales como de

nuevas para obras recientes— ha bajado de los 46 millones de euros de 2006 a los 26,2 millones de euros en 2010. Según Eugenio de Dobrynine, director general de la Fundación CEA, «hay varios motivos que inciden en la calidad de señalización de las carreteras españolas: desde problemas de mantenimiento, pasando por heterogeneidad y jerarquización de sucesivas instalaciones de señales, hasta los más importantes problemas de visibilidad y, sobre todo, carencias de coordinación entre administraciones».

En cuanto a la señalización horizontal, los datos de la AEC en su Estudio sobre necesidades de inversión en conservación revelan ligeras mejoras en la red de carreteras del Estado pero malos resultados para la red autonómica. En cualquier caso, habría que repintar unos 3.000 y 47.000 kilómetros, respectivamente.

Firme

El deterioro del firme en la red de carreteras del Estado y Autonómicas es deficiente, siendo especialmente preocupante en el segundo caso. Según el informe realizado por la AEC, el estado de conservación del pavimento obtiene la peor nota de los últimos 25 años, pese al elevado número de kilómetros construidos.



El asfalto envejece preocupantemente y se agrieta. En algunas carreteras ya no se puede parchear más y es necesario volver a pavimentar.



Barreras metálicas y balizamiento

En el estudio de la AEC también se han analizado estos dos elementos. Las barreras metálicas han aprobado en cuanto a su estado de conservación y su ubicación, si bien habría que invertir 150 millones de euros en mejorar aún más este elemento.

En cuanto al balizamiento, los resultados han sido favorables, tanto para la Red de Carreteras del Estado como para la Autonómica.



Los hitos han perdido trozos e incluso algunos han desaparecido de la carretera.

El contrapunto

Menos accidentalidad en las carreteras

A PESAR DEL MAL estado de las carreteras del Estado, el informe EuroRAP —elaborado por distintos clubes de automovilistas europeos entre los que se encuentra el RACC— asegura que el riesgo de sufrir un accidente mortal o grave ha disminuido un 67 por ciento en los últimos diez años.

En la década analizada, la red de carreteras del Estado aumentó un 5,6 por ciento, pero lo hizo de forma muy heterogénea: mientras el número de kilómetros en vías convencionales —en las que el riesgo de sufrir un accidente es casi tres veces superior al de las vías de alta capacidad— ha disminuido un 11 por ciento, los de autopistas y autovías —que son vías más seguras— han aumentado un 40 y un 50 por ciento, respectivamente.

Esta modernización de la red de carreteras del Estado ha ido acompañada de una reducción en un 20

por ciento del número de vehículos que circulan por las carreteras convencionales, frente a un incremento del 50 por ciento de la movilidad por autopistas y autovías. Si combinamos ambos factores, obtenemos esa mejora en seguridad de las carreteras españolas. Según estimaciones del RACC, se han salvado unas 547 vidas y evitado 2.060 heridos graves.

A pesar de ello, en el EuroRAP 2011 se pone de manifiesto que nueve de los diez tramos más peligrosos de España son carreteras convencionales de calzada única, con dos carriles para cada circulación. Por ello, hay que apostar por el buen mantenimiento de las carreteras, con el objetivo de minimizar el riesgo de accidentalidad en la red y converger con los países líderes en seguridad vial de Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda.



Coche Actual opina

ESTADO DE LAS CARRETERAS por Sonia Recio

«Aún recuerdo cuando el ansiado viaje a la playa duraba una jornada completa. Obviamente, **las carreteras españolas han mejorado muchísimo en los últimos 20 años y, precisamente por eso, es una auténtica pena que ahora estén como están:** mal mantenidas e incorrectamente señalizadas. Obviamente, no nos sobra el dinero, pero si ahora no cuidamos mínimamente lo que tenemos, recuperarlo va a ser el triple de costoso».