

# Sociedad



## La crisis agrieta las carreteras

El presupuesto para conservación del firme ha pasado de 570 millones a solo uno en tres años

La conservación de los firmes ha dejado de ser una prioridad para la Administración Pública

Rocío Ruiz

MADRID- Las carreteras españolas se resienten de la crisis. De hecho, el sector ha dado la voz de alarma sobre la falta de inversión, ya no sólo en la creación de nuevas infraestructuras, sino en el mantenimiento y conservación de la red de carreteras, un patrimonio vial que está estimado en 185.000 millones de euros (70.000 la red del Estado; 75.000 la de las comunidades autónomas y 40.000 la de las diputaciones). Es decir, que su valor equivale al 16 por ciento del PIB.

Por las vías españolas se transportan al año 1,7 millones de toneladas de mercancías, absorben el 90 por ciento del transporte de viajeros y casi 8.000 municipios españoles tienen como único modo de acceso a servicios básicos

**LOS INFORMES**  
«En ningún caso se trata de criminalizar acciones políticas», recalzó la fiscal

cos una carretera. Más aún, el transporte por las vías españolas genera más de 23.000 millones de euros en recaudación fiscal para las arcas públicas y se calcula que el 95 por ciento de los productos que nos rodean han sido transportados por carretera.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha alertado de que, si bien en los últimos seis años el Ministerio de Fomento ha invertido casi 20.000 millones en mejo-

rar la eficiencia y seguridad de la red mallada de que disponemos, esta inversión ahora «está en peligro» y, lo que es peor, «una carretera con una conservación deficiente quita seguridad a los conductores y aunque las consecuencias no son inmediatas, hay una relación directa». Es decir, «subirá el número de accidentes, con independencia de que en España haya habido iniciativas buenas, como el carné por puntos, que han permitido bajar la estadística de la siniestralidad», explica Jacobo Díaz, director general de AEC. En eso también coincide Juan José Pottí, director general de la Asociación de Empresas dedicadas a la fabricación y aplicación de mezclas asfálticas para pavimentación viaria (Asefma). «Cuando se deteriora una carretera, hay riesgos. La situación es grave, y antes o des-

### «Agujeros» en las vías españolas

**EL LUGAR**  
Vía de servicio de la M-12.

**EL PROBLEMA**  
Pavimento en mal estado en la vía de servicio.



La vía de servicio de la carretera que conduce al aeropuerto de Barajas tiene el pavimento desgastado y con baches. El tráfico que soporta esta carretera es elevado, debido al volumen de pasajeros que pasan por Barajas a diario.

**EL LUGAR**  
Carretera M-203

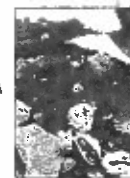
**EL PROBLEMA**  
Distintos niveles en el mismo carril de la calzada.



Esta carretera, a la altura del municipio madrileño de Mejorada del Campo, cuenta con diferentes niveles en el pavimento que dificultan la adherencia de los neumáticos de los vehículos que circulan por las mismas.

**EL LUGAR**  
Carretera N-211

**EL PROBLEMA**  
Cortes en la calzada sin ninguna señalización.



Entre los kilómetros 292 y 600 de la N-211 (Guadalajara-Huesca) existen cortes sin señalización y barreras metálicas en la calzada que suponen un grave riesgo para la circulación. La Guardia Civil denunció esta situación en 2011.

pués seguro que va a conllevar mayor siniestralidad». Por eso «lo importante es mantener las infraestructuras que ya tenemos, y en época de crisis eso es de vital importancia». La cuestión está en que «sólo a la red de carreteras habría que dedicarle el 1 por ciento del valor patrimonial, es decir, al menos 1.200 millones de euros». Y es que se calcula que cada año que no se invierte en firmes se producen pérdidas por valor de 900 millones de euros, y cada euro que se deja de invertir en conservación se transforma en cinco euros en conservación posterior y 25 euros en reconstrucción futura.

Pottí lamenta que, desde que empezara la crisis, el refuerzo de firmes haya sido el gran olvidado. En el año 2008 se dedicaron a este fin 570 millones; en 2009, bajaron a 22; en 2010, a 14, y en lo que llevamos de 2011 la inversión no llega al millón de euros.

La situación a la que se ha llegado también preocupa a la Asociación de Empresas de conservación y explotación de la carretera (ACEX). Su director gerente, Pablo Sáez, tiene claro lo que hay que hacer: «Nos toca

apretarnos el cinturón y lo que se nos pide ahora es que seamos más eficientes, es decir, que con menos dinero hagamos las cosas mejor por la complicada situación, pero como no destinemos recursos suficientes a la conservación, cometemos un grave error de gestión y eso es una opción más barata que actuar con planes de choque».

### Más gasto para el conductor

La falta de conservación afecta directamente al bolsillo del ciudadano, asegura la Asociación Española de la Carretera, ya que «circular por un firme en mal estado aumenta el gasto en combustible, el desgaste de los elementos mecánicos del vehículo (neumáticos, amortiguadores, frenos...) y el tiempo invertido en los trayectos. Además, al consumir más, los vehículos emitirán más gases contaminantes a la atmósfera, con lo que también el medio ambiente saldrá perjudicado».

También ha alertado sobre los recortes el presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (Simeprovi), Juan Manuel Álvarez, para quien la falta de inversión «empieza a ser preocupante y pone en peligro nuestra seguridad, ya que impide una disminución más significativa de

**Un medio de transporte vital**

**1,7 millones de toneladas de mercancías se trasladan al año por carretera**

**8.000 municipios tienen esta vía como el único acceso a servicios básicos**

**95 % de los productos son transportados de este modo**

accidentes». Recuerda que donde se producen más siniestros es en vías convencionales de doble sentido, por lo que pide a las administraciones con competencias un esfuerzo adicional.

Álvarez afirma que la implantación de barreras de contención con marcado CE (obligatorias en toda Europa desde el 1 de enero de 2011) ha sufrido un acusado recorte: «Eso nos coloca en una peor situación que la de otros países de nuestro entorno», valora. También denuncia la paralización en la instalación de fallones para la protección de motociclistas.

El sector, no obstante, ya ha empezado a tomar algunas iniciativas. La Asociación Española de la Carretera está desarrollando una campaña para concienciar sobre la necesidad de invertir. El director general de AEC, Jacobo Díaz, cree que «hay que priorizar los modos de transportes más sostenibles porque no podemos tener 43 aeropuertos y 2.700 km de AVE. Debe haber una estrategia de planificación global».

### Prohibido denunciar el mal estado

Las Jefaturas de Tráfico han ordenado a los guardias civiles que no denuncien el mal estado de las carreteras como hasta la fecha lo habían hecho. Como adelantó LA RAZÓN, ahora, los guardias civiles deberán elaborar un informe por escrito si encuentran anomalías en la conservación de las vías. Una vez realizado, la jefatura de tráfico correspondiente lo remitirá a la Administración afectada y será ésta la que se encargue de las obras de rehabilitación de las carreteras así como del presupuesto estimado de las mismas. Las irregularidades pueden ser falta de señalización, agujeros y baches en la calzada o peraltes al revés.



conservación de las vías. Una vez realizado, la jefatura de tráfico correspondiente lo remitirá a la Administración afectada y será ésta la que se encargue de las obras de rehabilitación de las carreteras así como del presupuesto estimado de las mismas. Las irregularidades pueden ser falta de señalización, agujeros y baches en la calzada o peraltes al revés.

### EL EXPERTO

Elena de Peña \*

## Un grave riesgo

La carretera, por mucho que algunos se empeñen en negarlo, es el modo de transporte más social. La carretera es accesibilidad, competitividad, eficiencia, intermodalidad, libertad, racionalidad económica, cohesión territorial y sostenibilidad en el más amplio sentido de la palabra (medioambiental, social y económico). Por carretera es transportado el 90 por ciento de los viajeros y el 87 por ciento de las mercancías del tráfico interior. ¿Es coherente una política de drástica reducción de la inversión en el modo de transporte mayoritariamente elegido por los

ciudadanos y las empresas?

Pero, de manera recurrente en los últimos tiempos, la carretera no deja de sufrir recortes en construcción y conservación. ¿Estamos preparados para hacer frente a lo que esto supone? Supone un aumento del desempleo, un retroceso en el Producto Interior Bruto, un aumento en los tiempos de viaje y una consecuente pérdida de competitividad de nuestras empresas; la disminución de

la accesibilidad en el territorio, la pérdida de oportunidades para una parte de la población española; la reducción en la recaudación fiscal y un largo etcétera. Y, en términos más sociales, una notable disminución en la calidad del servicio y un peligroso impacto en la seguridad vial. Ahora que conducimos mejor, ¿las carreteras van a ser peores porque no invertimos en su conservación?

En tiempos de crisis, es el momento de invertir en lo que es más necesario; no en grandes infraestructuras de alta velocidad ferroviaria que sólo utilizará un reducido grupo de ciudadanos, sino en la conservación de un patrimonio variado que es de todos los españoles, que ha costado mucho conseguir y que puede estar en grave riesgo por las últimas decisiones políticas. No olvidemos que la carretera es parte de nuestra vida.

\*Subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera

### EL DATO

**90%** de viajeros utiliza las carreteras como medio para sus desplazamientos en España

**87%** de mercancías del tráfico interior también se realizan a través de esta forma de transporte

# Asociación Profesional de Peritos Judiciales



## CURSOS A DISTANCIA - E-LEARNING

- PERITO JUDICIAL EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES LABORALES
- PERITO CALÍGRAFO JUDICIAL Y PERITO PSICOGRAFOLÓGICO
- PERITO JUDICIAL INMOBILIARIO
- VALORACIONES INMOBILIARIAS Y PERICIA JUDICIAL
- PERITO JUDICIAL EN VALORACIONES DE CONTENIDO
- MASTER EN PSICOLOGÍA FORENSE (Perito Judicial)
- PERITO TASADOR EN GEMOLOGÍA Y JOYERÍA
- PERITO CALÍGRAFO JUDICIAL
- PERITO DE SEGUROS EN INCENDIOS Y RIESGOS DIVERSOS
- PERITO TASADOR EN ACCIDENTES DE TRÁFICO
- PERITO JUDICIAL EN ANTIGÜEDADES
- PERITO TASADOR EN ANTIGÜEDADES
- PERITO EN MEDIO AMBIENTE
- PERITO JUDICIAL EN BALÍSTICA Y ARMAMENTO
- PERITO JUDICIAL EN CATÁSTROFES Y GRANDES RIESGOS
- PERITO JUDICIAL EN CRIMINALÍSTICA
- PERITO JUDICIAL EN DOCUMENTOSCOPIA
- PERITO JUDICIAL EN FALSIFICACIONES DE OBRAS DE ARTE
- PERITO CONOCEDOR DE ARTE - PINTURA
- PERITO JUDICIAL EN PIRATERÍA INTELLECTUAL E INDUSTRIAL
- MASTER EN JOYERÍA (Perito Judicial)



**¡DATE DE ALTA YA!**

Todos los miembros de la Asociación y alumnos saldrán en el nuevo directorio que será remitido a todos los abogados, procuradores y notarios de España.

MÁS INFORMACIÓN:

C/ Fontanella, 15 Pta. 2ª 08010 Barcelona • Tel.: 93 270 39 20  
 info@asociaciondeperitosjudiciales.com  
 www.asociaciondeperitosjudiciales.com

**Formando profesionales**