



# Intervención de Juan Francisco Lazcano Acedo, Presidente de la Asociación Española de la Carretera

*Rueda de Prensa Online*

28 de julio de 2020

Buenos días a todos, bienvenidos a esta rueda de prensa online de la Asociación Española de la Carretera, entidad que lleva 71 años trabajando con una motivación fundamental: defender las infraestructuras viarias como servicio público de primer orden para todos los ciudadanos. Más aún, si cabe, en las circunstancias que nos está tocando vivir este año. Hoy más que nunca, la carretera debe ser entendida como un servicio esencial de movilidad y para la accesibilidad del territorio, imprescindible en el suministro de bienes y la prestación de servicios de primera necesidad (de alimentación, sanitarios, logísticos...).

Bajo esta premisa, claramente ligada a un compromiso social que trasciende los límites del propio sector, las actividades que desarrolla la Asociación se orientan a la búsqueda constante de soluciones a los problemas que aquejan a la red de carreteras, tratando de dar respuesta a las necesidades de las personas, de la sociedad y de la economía de nuestro país. Y la conservación de nuestras carreteras es, como no puede ser de otra manera, una de nuestras prioridades.

Siempre lo mencionamos, pero queremos remarcarlo hoy también; el informe sobre el estado de conservación de la red viaria, en su edición 2019-2020, que hoy presentamos, constituye uno de los estudios “insignia” de la Asociación, ya que es la única investigación independiente de este alcance que se lleva a cabo en nuestras vías y cuyos resultados se ponen a disposición de los gestores políticos, la opinión pública y los medios de comunicación.

El presente Informe sobre Necesidades de Inversión en Conservación parte de un trabajo de campo realizado a pie de carretera durante el pasado verano. La inspección ha sido desarrollada por ocho evaluadores debidamente cualificados, quienes han recogido 400.000 datos de 3.000 tramos de carreteras repartidos de manera aleatoria por todo el país, tanto en la Red del Estado como de las redes de titularidad Autonómica y de Diputaciones Forales.

Estos datos, que nos permiten obtener indicadores de estado desde el año 1985 y estimar los déficits de inversión que acumula la conservación viaria, hacen referencia a los siguientes apartados:

- Firmes.
- Señalización vertical de código.
- Señalización horizontal o marcas viales.
- Barreras metálicas de seguridad.
- Elementos de balizamiento.

Hace algo más de dos años nos reuníamos en la Asociación de la Prensa para compartir con ustedes los resultados de una inspección del estado de conservación de las carreteras muy desfavorable. Llamábamos la atención en aquel momento sobre el hecho de que, de no acometer actuaciones urgentes, todo apuntaba a que en 2021 sería necesario reconstruir buena parte de la red.

Lamentablemente, nuestras recomendaciones confirman hoy un escenario muy negativo, que se acentúa como consecuencia de la situación económica actual.

El estudio revela cómo la falta de conservación está haciendo mella en las infraestructuras viarias españolas, un patrimonio valorado en 215.000 millones de euros, y que, a partir del año 2009, ha sido ignorado, víctima de los sucesivos y reiterados ajustes en los presupuestos públicos.

El déficit en conservación se cifra actualmente en casi 7.500 millones de euros en la Red de Carreteras del Estado y en las redes de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, un 5,7% más que hace dos años.

Como **consecuencia** de este abandono y de acuerdo a los datos que se extraen de esta investigación, uno de cada diez kilómetros de carreteras en España presenta una situación muy deficiente, incompatible con una movilidad segura y medioambientalmente sostenible, es decir, una movilidad que hemos denominado “verde”.

Se estima que el déficit de mantenimiento ha incrementado las emisiones del tráfico un mínimo de 25 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en una década. Cifra que seguirá aumentando si no se revierte la situación.

Ello afectará, asimismo, a otros grandes desafíos que el Gobierno de la nación tiene sobre la mesa, como la Estrategia “Sistema Seguro”, orientada a reducir a la mitad el número de fallecidos en accidentes de tráfico en 2030, la Ley de Movilidad y la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada.

¿Cuál es la **solución** que, desde la Asociación Española de la Carretera, consideramos factible e imprescindible adoptar para afrontar esta situación?

En la coyuntura actual la única solución posible para las carreteras españolas pasa por la definición de un espacio de financiación propio, global y sostenible, que habría de nutrirse con recursos provenientes de:

- Presupuestos Generales del Estado y de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales
- Fondos Europeos, obtenidos de las ayudas a la recuperación post-Covid.
- Sistemas de pago directo

Precisamente la semana pasada, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrió la consulta pública previa a la elaboración del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano, uno de cuyos puntos es la “Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte”.

En él se plantea la necesidad de desarrollar, y cito textualmente, «un modelo predecible de financiación para la conservación y mantenimiento del importante stock de infraestructuras con el que está dotado nuestro país, todo ello en el marco de la normativa europea, así como de los nuevos instrumentos de gobernanza que se diseñen para el seguimiento de los sistemas de provisión»; es decir, buscar fórmulas estables para financiar la conservación de las infraestructuras, más allá de la coyuntura propia de cada período.

Mucho nos tememos que, de no tomar medidas, más pronto que tarde tendremos que lamentar la pérdida de nuestro patrimonio viario y afrontar su reconstrucción si queremos que España siga siendo un país competitivo. Y, créanme, ya no estaremos hablando de 7.500 millones de euros.