



El mal estado de las carreteras provoca problemas en los vehículos. / SANTI BURGOS

## Los baches y grietas se adueñan de las vías

La falta de mantenimiento lleva a la red viaria nacional y autonómica a una situación crítica

T. RUIZ TAPIADOR

Más de 165.000 kilómetros de vías secundarias, autopistas y autovías de peaje cruzan nuestro país. España cuenta con una de las redes de carreteras más completa y moderna de Europa; se ha logrado en apenas 20 años y en ella hay verdaderas proezas de la ingeniería. Algu-

nas tienen nombre propio, como la vía de peaje AP-36 de Ocaña (Toledo) a La Roda (Albacete), los túneles de la A-6 en Piedrafita, o el recién estrenado viaducto de Despeñaperros (Jaén) en la A-4. Obras de excelencia, pero ante la crisis pueden descuidarse.

El estado de conservación se resiente y registra el peor dato desde los ochenta. Obras que se terminaron deprisa, inauguraciones mediáticas, cintas corta-

das por las autoridades y por fin, el estreno. Son millones de euros invertidos y su futuro puede ser incierto. En muchos tramos ya se nota la falta de mantenimiento.

No son pocas las carreteras que se encuentran mal asfaltadas, desgastadas o con baches, a lo que se le une una señalización defectuosa y anticuada, iluminación ineficiente o lo que es peor, apagada. La factura de la luz, ade-

más, es un gasto demasiado alto para muchos municipios.

Según un estudio presentado por la Asociación Española de la Carretera (AEC), las vías españolas se encuentran en un estado de conservación "deficiente", con un déficit acumulado de inversión de 5.500 millones de euros, lo que supone un 30% más que en 2005.

Jacobo Díaz, director general de la AEC, lo explica: "Fomento es consciente del deterioro. Juega a su favor que con la crisis la movilidad ha bajado, pero lo notaremos después del invierno. El agua y el hielo son fatales", añade.

Una autovía no se deteriora en dos meses. Su evolución es exponencial: a medida que no se reparan, el deterioro es mayor cada vez. "El mantenimiento es más barato que la reparación", Díaz. De hecho, cada euro no invertido a tiempo en refuerzo se transforma en cinco euros a los tres años y en 25 a partir del quinto.

Antes de la crisis, el Gobierno invertía cerca de 1.400 millones de euros anuales en conservación. Actualmente, está en poco más de 800. Pero aseguran que "en 2013 el presupuesto destinado a la conservación de carreteras aumentará un poco más, hasta los 941 millones".

Desde la AEC piden que "se garanticen los costes de conservación en presupuestos". Para Díaz, la falta de mantenimiento "es como si se construye un hospital y luego no se contrata la luz". De hecho, numerosos estudios apuntan a que la inversión ideal debería ser el 2% del valor patrimonial de la red. En el caso de España, ascendería a los 2.400 millones de euros.

Según la AEC, la red autonómica se encuentra en peor estado que la estatal. En este grupo, el firme, en general, está tan deteriorado que no llega ni a los niveles de conservación de 1985.

Luis Puerto, director técnico de la Fundación Racc (Real Automóvil Club de Cataluña), se muestra preocupado: "Es necesario asfaltar, ya que es lo único que facilita el agarre de los vehículos".

Algunas zonas estudiadas por el Racc presentan deficiencias también en cuanto a la señalización. Parece que moverse por España está cada vez más difícil, ya que la existencia de señales contradictorias, la falta de visibilidad y de continuidad de las indicaciones son una constante en grandes ciudades.

Por si fuera poco, más de 300.000 señales verticales (sin contar con señales de orientación) están dañadas. De ellas, 88.000 tienen más de siete años y su garantía está caducada, lo que significa que habrán perdido el brillo necesario. En cuanto a la señalización horizontal, debería repintarse un total de 3.000 kilómetros de marcas viales en la red estatal, y 47.000 kilómetros en la autonómica.

El grupo consultor de ingeniería Euroconsult afirma que "de realizarse todos estos arreglos, España crearía más de 8.000 puestos de trabajo anuales"; además, se equipararía la inversión en conservación de carreteras al nivel europeo. La Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) asegura que se necesitan ya unos 300 millones de euros

en actuaciones de carácter de extraordinario.

Probablemente la mayoría de los conductores no conoce lo que implica transitar por una carretera en mal estado. La conducción se torna molesta y se tiende a cambiar de carril. Pocos serán conscientes de que su atención se ha desviado y quizá, por unos segundos, el desenlace puede ser fatal. Si a esta situación le sumamos barreras de contención ineficaces por el paso del tiempo, tendremos el cóctel perfecto para sufrir un accidente de gravedad.

Fernando Sánchez, director técnico de Euroconsult, asegura que "en los tiempos que corren hay sistemas de gestión para poder invertir en el mantenimiento de una carretera con cabeza, sin derrochar".

Además, las infraestructuras viarias deberían ir adaptándose a otra realidad: "En 2020 un porcentaje elevado de conductores será mayor de 70 años", pronostica Sánchez. Con este dato encima de la mesa, los expertos se preguntan si será necesario, por ejemplo, "una señalización más grande y vistosa o la utilización generalizada de luminosos".

El director del Instituto de Seguridad Vial de Mapfre, Julio Larra, lo tiene claro. Para él, "el factor de la vía sí juega un papel fundamental en cuanto a accidentes de tráfico". Y tanto es así que el 80% de los fallecidos en nuestro país lo hacen en carreteras secundarias.

En este tipo de redes, la conducción debe adaptarse. "Realizar un adelantamiento en una

Más de 300.000 señales están dañadas y 88.000 no se ven bien

En 2007 se invertía 1.400 millones en mantenimiento; ahora, 800

vía de doble sentido multiplica por dos la peligrosidad. Además, el exceso de velocidad no permite reaccionar a tiempo", señala Larra. Una buena medida sería realizar un plan de actuación en la red de secundarias. "Incluir un tercer carril de adelantamiento mejoraría notablemente la seguridad", afirma.

Pero un dato optimista alivia. Los llamados puntos negros, aquellos donde se concentran el mayor número de accidentes, han disminuido en los últimos años. Además, otra realidad se da en paralelo, ya que los tramos blancos también han aumentado al mismo ritmo.

Por otra parte, el Gobierno ha abierto la posibilidad de aumentar el límite de velocidad a 140 kilómetros por hora en las autopistas de peaje. Pero la Dirección General de Tráfico ya ha asegurado que "la única velocidad que hay es la vigente". Además, a pesar de la buena acogida que ha tenido entre los conductores, los expertos coinciden en señalar que la velocidad no debería estar determinada de forma fija. ■