



# Comunicado de prensa

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA  
GOYA, 23, 4º DCHA. \* 28001 MADRID  
Tf. 91 577 99 72 – [www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com)

Según una investigación de la Asociación Española de la Carretera,

## LA RED VIARIA ACUMULA UN DÉFICIT EN CONSERVACIÓN DE 3.600 MILLONES DE EUROS

En dos años, las necesidades de inversión en mantenimiento se han incrementado en un 20%

Mientras la Red Autonómica mejora sus índices, la Red del Estado experimenta un retroceso

*Madrid, jueves 3 de junio de 2004.-*

Entre 1995 y 2001 las inversiones destinadas a la construcción de carreteras han crecido un 58% en la Red del Estado, mientras que las partidas dirigidas a la conservación de la red han experimentado un aumento del 36%.

Asimismo, el volumen de tráfico total en las carreteras españolas se ha incrementado un 35% en el mismo período, resultando especialmente significativo el aumento del tráfico de vehículos pesados, cifrado en un 50%.

Los importantes esfuerzos presupuestarios realizados para la creación de nuevas infraestructuras viarias han impedido que las políticas de conservación del patrimonio existente se hayan visto reforzadas en la cuantía necesaria.

Este hecho ha ido acompañado de unos elevados ritmos de crecimiento del tráfico, que los expertos prevén se mantendrán estables en los próximos años, y que acortan de manera considerable la vida útil de una carretera.

Ambos factores han influido de manera determinante en el estado de conservación en que, actualmente, se encuentra la red viaria española, que precisa de una inversión mínima<sup>1</sup> de 3.600 millones de euros para alcanzar un nivel adecuado de mantenimiento.

Así se pone de manifiesto en los resultados obtenidos en las últimas Campañas de Inspección Visual realizadas por la Asociación Española de la Carretera (AEC), cuyo trabajo de campo fue desarrollado en el verano de 2003, analizándose más de 3.000 tramos de vías tanto de la Red del Estado como de las Comunidades Autónomas.

El objetivo principal de este estudio, que la AEC realiza cada dos años desde 1985, es conocer el estado de la pavimentación y del equipamiento de la red viaria, así como determinar a cuánto ascienden las necesidades de inversión para que esta red alcance un estado óptimo.

Una vez realizado el tratamiento de los datos obtenidos durante el trabajo de campo, se ha elaborado un informe en el que no sólo se exponen los resultados del presente estudio sino que, además, éstos se comparan con los del informe realizado en 2001. Se comprueba de esta forma cómo han evolucionado los elementos mencionados.

#### El firme sufre un retroceso del 12%

La conclusión más destacada del estudio es, sin duda, el deterioro del firme en las carreteras de la Red del Estado. Un 22% del total de esta malla tiene el pavimento en un estado deficiente.

Además, y si se compara el índice medio obtenido en 2003 para todo el territorio nacional con el del estudio realizado en 2001, se observa una caída del 12% en la calidad de la pavimentación.

Por el contrario, y siempre en comparación con los resultados del informe anterior, en las carreteras autonómicas este índice se incrementa un 5%. Este saldo positivo global se consigue gracias a la mejora en los firmes del País Vasco, Extremadura, y Cantabria, pues en el resto de las Comunidades los índices se mantienen estables o empeoran (Murcia y Castilla-La Mancha).

En cuanto a la señalización, se han estudiado por separado las marcas viales y la señalización vertical.

#### Señalización vertical

Al analizar las cifras medias nacionales, se puede observar una ligera mejoría en la señalización vertical de la red autonómica (8%), mientras que la red estatal sufre un retroceso del 7%.

En este apartado, las carreteras estatales de Cantabria, Aragón y la Comunidad Valenciana son las únicas que alcanzan el aprobado, y sólo Cantabria mejora pasando del "deficiente" al "aceptable". El resto de las comunidades se mantiene prácticamente invariable o empeora en relación con los datos de 2001.

En la red autonómica los resultados son algo más positivos. Consiguen una calificación de "aceptable" nueve comunidades: Asturias, Canarias, Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Madrid, Murcia, Navarra y País Vasco. Otras mejoran respecto a 2001, pero no consiguen pasar de "deficiente": Andalucía, Aragón, Baleares, Canarias y Extremadura. La nota media para el territorio nacional tampoco llega al aprobado.

---

<sup>1</sup> Mínima en tanto en cuanto se trata de una evaluación visual, es decir, tan sólo se cuantifican los deterioros que se observan a simple vista.

### Señalización horizontal

Los resultados obtenidos en esta última Campaña de Inspección Visual han puesto en evidencia que también la señalización horizontal de las carreteras de las comunidades autónomas ha evolucionado de forma más positiva que las del Estado. Así, las cifras medias referidas al conjunto del país manifiestan que la Red Autonómica mejora un 17%: seis comunidades pasan de “deficiente” a “aceptable” y 13 superan la nota obtenida en el informe anterior.

Para las carreteras estatales, el incremento se queda en el 8%. No obstante, hay que tener en cuenta que los valores medios absolutos son más altos en la Red de Carreteras del Estado (6,3 puntos sobre 10) que en la Red Autonómica (5,5). Incluso algunas superan el aprobado y consiguen la calificación de “buenas”: Andalucía Occidental, Aragón, Cantabria y La Rioja.

### Balizamiento y barreras metálicas

Pero de todos los elementos analizados, es el balizamiento el que presenta un estado más saludable en ambas redes. Así, es el único apartado en el que aparecen notas de 8 y 9, y la calificación de “muy buena” para las carreteras estatales de la Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia. En la Red Autonómica alcanza la valoración de “muy bueno” el balizamiento en las infraestructuras viarias de Castilla-La Mancha, y repiten la Comunidad Valenciana y Madrid.

En cuanto a las barreras metálicas, la situación en las carreteras de competencia estatal es “aceptable”, aunque retrocede dos puntos respecto de 2001. La Red Autonómica, a pesar de experimentar un incremento porcentual de 18 puntos, sigue teniendo una nota media nacional de “deficiente” (4,9 sobre 10).

### Iluminación

Finalmente, el estudio analiza por segunda vez el estado de la iluminación, concluyendo que se necesita un total de 48,2 millones de euros para adecuar la disposición e intensidad de los puntos de luz a las necesidades de las vías: 1,2 millones tendrían que destinarse a eliminar el exceso de luminosidad en algunos puntos, mientras que el resto, 47 millones, debería emplearse en corregir el déficit de luz.

### Necesidades de inversión: más de 3.600 millones de €

En cuanto a la necesidad de inversión, las cifras se disparan. Para conseguir unos niveles mínimos de calidad en las dos redes estudiadas sería necesaria una inversión de más de 3.600 millones de euros, es decir, un 20% más que en 2001. Las cantidades se reparten según la tabla siguiente:

| <b>Inversión necesaria (mill. de €)</b> |                                     |                                  |
|---|-------------------------------------|----------------------------------|
|   | <b>Red de Carreteras del Estado</b> | <b>Red de las Com. Autónomas</b> |
| <b>Firmes</b>                           | 1.100                               | 2.260                            |
| <b>Señalización vertical</b>            | 19                                  | 40,5                             |
| <b>Señalización horizontal</b>          | 9                                   | 58                               |
| <b>Barreras metálicas</b>               | 54                                  | 73                               |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>1.180</b>                        | <b>2.432</b>                     |

### Principales conclusiones

Respecto a los firmes, de los 1.275 tramos de 100 metros evaluados en la Red de Carreteras del Estado y los 1.878 analizados en la Red Autonómica, se puede observar la siguiente distribución:

|             | <b>Muy buena (0)</b> | <b>Buena (0-100)</b> | <b>Aceptable (101-250)</b> | <b>Deficiente (251-400)</b> | <b>Muy deficiente (&gt;400)</b> |
|-------------|----------------------|----------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| <b>RCE</b>  | 17 %                 | 43 %                 | 19 %                       | 10 %                        | 12 %                            |
| <b>CCAA</b> | 20 %                 | 38 %                 | 16 %                       | 12 %                        | 15 %                            |

En cuando a señalización vertical, y teniendo en cuenta que la garantía de la lámina retrorreflectante de las señales es de 7 años, por encima de esta edad se encuentran:

El 51% de las señales evaluadas en la Red de Carreteras del Estado.  
El 46% de las señales evaluadas en la Redes Autonómicas.

Además, y si consideramos que la Red de Carreteras del Estado tiene 7 señales por cada kilómetro y las Redes Autonómicas 5,5 señales por kilómetro, las necesidades de reposición de señales serían:

Más de 94.000 señales en la Red de Carreteras del Estado.  
Más de 200.000 señales en las Redes Autonómicas.

En lo que afecta a la señalización horizontal, deberían repintarse los siguientes kilómetros de carreteras (se considera que deben repintarse aquellos que obtienen una puntuación inferior a 5 o los que no están pintados):

Más de 5.000 kilómetros en la Red de Carreteras del Estado.  
Más de 32.000 kilómetros en las Redes Autonómicas.

Por otra parte, se debería reponer los siguientes kilómetros de barrera metálica:

700 kilómetros en la Red de Carreteras del Estado.  
950 kilómetros en las Redes Autonómicas.

En cuanto al balizamiento:

El 20% de los elementos de la Red de Carreteras del Estado necesita reposición.  
El 15% de los elementos de las Redes Autonómicas necesita reposición.

#### Trabajo de campo

El trabajo de campo fue desarrollado en los meses de julio a septiembre de 2003 por una veintena de evaluadores, los cuales recorrieron los tramos que les fueron asignados y reflejaron sus observaciones en las hojas de toma de datos preparadas al efecto.

En total se han evaluado 3.036 tramos, de 100 metros cada uno, en todas las provincias del país, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red dependiente de las Comunidades Autónomas. Existen, no obstante, siete provincias que no poseen ambas redes. En el caso del País Vasco, se han considerado las carreteras como pertenecientes a la Red Autonómica, aunque en realidad corresponden a la Red de Diputaciones Forales; de igual forma han sido consideradas las carreteras de Navarra, Canarias y Baleares, las cuales dependen exclusivamente de sus respectivos Gobiernos Regionales. En cuanto a Ceuta y Melilla, su red no ha sido considerada en el estudio debido a que la mayoría de sus carreteras son urbanas.

Los Índices de Estado revelan, por comparación con una serie de valores dados, para cada Demarcación o Autonomía, el estado de conservación de las infraestructuras viarias de nuestro país. Tales Índices consisten en una nota ponderada obtenida a partir de los deterioros considerados en cada tramo, ofreciendo en los casos de la señalización vertical, horizontal, barreras metálicas y balizamiento, una cifra entre 0 y 10 acorde con la mayor presencia o ausencia de defectos (10 = perfecto estado).

En cuanto a los firmes, los valores utilizados para el establecimiento del grado de deterioro de sitúan en un intervalo de 0 a 400, representado el 0 la mejor situación posible.

## Tablas de Calificaciones

### Firmes

| Valor del Índice de Estado | Calificación   |
|----------------------------|----------------|
| 0                          | Muy Buena      |
| 1 – 100                    | Buena          |
| 101 – 250                  | Aceptable      |
| 251 – 400                  | Deficiente     |
| > 400                      | Muy Deficiente |

### Señalización, Barreras y Balizamiento

| Valor del Índice de Estado | Calificación   |
|----------------------------|----------------|
| 0 – 0,9                    | Muy Deficiente |
| 1 – 4,9                    | Deficiente     |
| 5 – 6,9                    | Aceptable      |
| 7 – 8,9                    | Buena          |
| 9 – 10                     | Muy Buena      |

### Ficha técnica del Estudio

3.036 tramos de 100 metros cada uno.

3 millones de m<sup>2</sup> de pavimento asfáltico.

3.000 señales (exclusivamente señales de código, es decir, de advertencia de peligro y reglamentación).

900 kilómetros de marcas viales.

125.000 metros de barrera metálica.

12.500 elementos de balizamiento.

### Fiabilidad de la muestra

2,6% de error en la Red de Carreteras del Estado.

2,3% de error en la Red Autonómica.

95,5% de Nivel de Confianza.



### Para más información:

Marta Rodrigo / Iván Corzo / Susana Rubio  
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA  
Tf. 91 577 99 72 – 637 51 04 05  
mrodrigo@aecarretera.com