



Asociación Española de la Carretera

La Asociación Española de la Carretera audita el estado de la red viaria

El abandono de la conservación se confirma como el mal endémico de las carreteras españolas

UNO DE CADA DIEZ KILÓMETROS PRESENTA UNA SITUACIÓN MUY DEFICIENTE, INCOMPATIBLE CON UNA MOVILIDAD SEGURA Y VERDE

El déficit de mantenimiento ha incrementado las emisiones un mínimo de 25 millones de toneladas de CO₂ en una década

Revertir la situación requiere inversiones de 7.500 millones de euros y la definición de un espacio de financiación propio

- [El estado del pavimento obtiene la peor nota en 20 años](#)
- [Hay que renovar 374.000 señales, el 72% con el reflectante caducado](#)
- [Es necesario repintar las marcas viales en 38.500 kilómetros de carreteras](#)
- [Las barreras metálicas experimentan una tímida mejora](#)
- [El balizamiento empeora, aunque sigue gozando de buena salud](#)
- [El déficit de inversión en las carreteras españolas se incrementa un 5,7% en dos años](#)

[Ver trabajo de campo](#)

[Ver ficha técnica](#)



MADRID. - martes, 28 de julio de 2020

Al menos 25 millones de toneladas más de CO₂ a la atmósfera en los últimos diez años. Este es parte del precio que la sociedad española ha tenido que pagar como consecuencia de la inacción de los gobiernos central y autonómicos en lo que afecta a la conservación de las redes de carreteras a su cargo.

Así lo constatan los resultados del último informe sobre “Necesidades de Inversión en Conservación”, desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en el segundo semestre de 2019 y que afecta tanto a las vías competencia del Estado como a las que gestionan las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Forales.

2

En términos generales, 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 abandonado a su suerte víctima de los sucesivos y reiterados ajustes en los presupuestos públicos. En concreto y para la red dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre 2009 y 2019 los recursos destinados a conservación y seguridad vial se han visto mermados en un 76%.

Esto explica el hecho de que, de los 100.000 kilómetros de carreteras representados en la muestra auditada por la AEC, un total de 10.000 presenten deterioros graves en más del 50% de la superficie del pavimento. Roderas, grietas en las rodadas, agrietamientos gruesos, desintegraciones, deformaciones y grietas erráticas son los daños más frecuentes, los cuales pueden afectar a la estructura de la plataforma, comprometiendo la comodidad, eficiencia y seguridad de la circulación e incrementando las emisiones de gases a la atmósfera¹.

La investigación de la Asociación Española de la Carretera tiene su origen en las Campañas de Inspección Visual de la Red Viaria que la entidad comenzó a realizar en 1985 con el objetivo de conocer el estado de la pavimentación y del equipamiento, así como de estimar la inversión mínima necesaria para alcanzar niveles de servicio adecuados.

En la serie estadística recogida en los resultados del presente informe, se observa cómo en el año 2001 la conservación de la red viaria aprobaba holgadamente el examen periódico de la AEC, para llegar a situarse en 2019, veinte años después, rozando el *muy deficiente*.

Darle la vuelta a esta situación requiere una inversión mínima de 7.463 millones de euros, cantidad en la que la Asociación cifra el déficit que acumula el mantenimiento del conjunto de las infraestructuras viarias del país y que se reparte, para las redes del Estado y Autonómica y Foral, como sigue:

- 2.376 millones en la red que gestiona el Estado, la cual tiene una longitud de 25.000 kilómetros, y
- 5.087 millones en la que administran los gobiernos autonómicos y forales, que suma un total de 75.000 kilómetros.

¹ Ver estudio Análisis de la relación entre el estado de conservación del pavimento, el consumo de combustible y las emisiones de los vehículos

Desde la última auditoría, realizada en 2017, las necesidades de conservación de las carreteras españolas se han incrementado un 5,7%, dando al traste con un tercio de su valor patrimonial en poco menos de una década. Una factura de 71.000 millones de euros que los españoles también habrán de asumir, y que se añade al aumento de las emisiones y al incremento en los consumos de combustible, que diversos estudios cifran en 1.200 millones de euros².

Variación del déficit acumulado entre 2017 y 2019	TOTAL
En la Red de Carreteras del Estado	+7,5%
En las redes de CCAA y Diputaciones Forales	+5,0%
Total	+5,7%

Consecuencias La fotografía que muestra el estudio de la Asociación Española de la Carretera tiene consecuencias directas e inmediatas sobre la viabilidad de las distintas medidas que el Gobierno se propone acometer en el marco del Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030, aprobado el pasado febrero y al que el Presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez, se ha referido como “un proyecto de país, ni más ni menos”.

La Estrategia “Sistema Seguro” –que se orienta a reducir a la mitad el número de fallecidos por accidente de tráfico en 2030-, la Ley de Movilidad y la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada son tres de los cuatro grandes desafíos que están en la hoja de ruta del actual Ejecutivo, pero que pueden verse amenazados si la situación de las infraestructuras viarias no da un giro de 360 grados. El cuarto, alcanzar la neutralidad climática en 2050 como meta fundamental del Pacto Verde Europeo, es, sencillamente, una quimera desde la óptica en la que las administraciones públicas españolas han instalado sus políticas de movilidad.

¿La solución? 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 (ayudas a la recuperación post-Covid...)
- Sistemas de pago directo

² Estimaciones europeas recientes y las propias investigaciones de la Asociación Española de la Carretera determinan un intervalo de consumo extra de combustible comprendido entre un 3% y un 5% como consecuencia de una mala conservación viaria. La extrapolación más conservadora a la totalidad del consumo anual de combustibles en nuestro país (unos 34.000 millones litros) arroja un coste extra de alrededor de 1.200 millones de euros.

Del mismo modo, las asociaciones del sector del vehículo cifran en cerca de 300 millones de euros el coste extra que el mal estado de conservación de las vías añade al mantenimiento del parque vehicular.

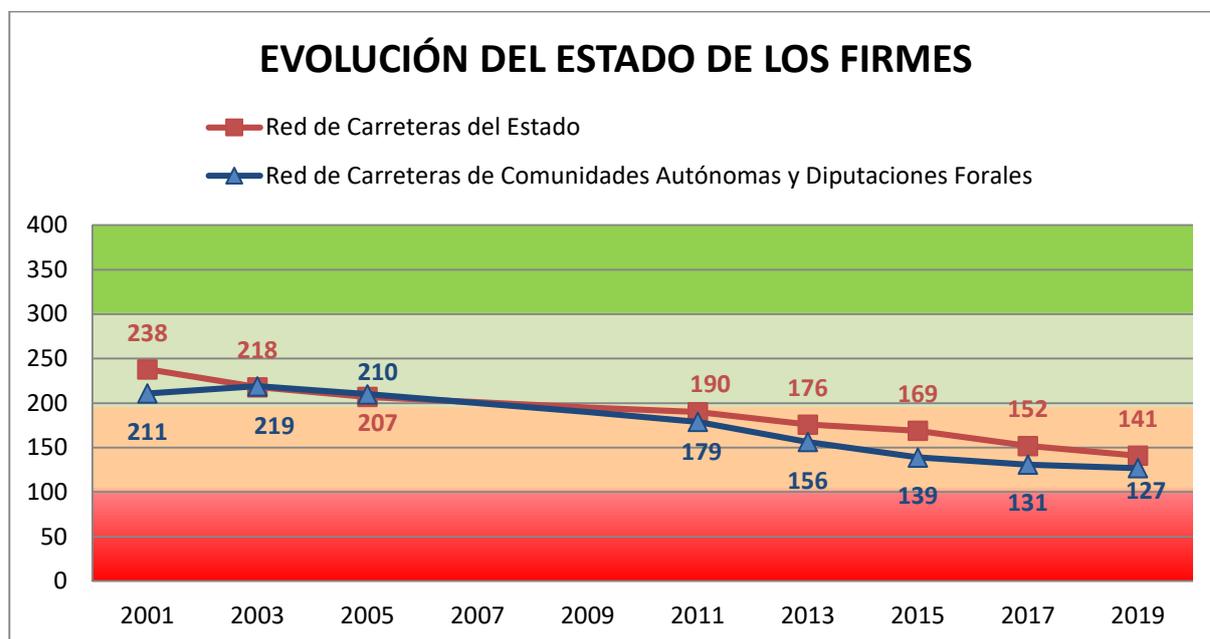
El estado del pavimento obtiene la peor nota en 20 años

La conclusión más relevante del estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2019-2020” es el acusado deterioro de los pavimentos, que obtienen una calificación media de “deficiente”, a escasos puntos del “muy deficiente”.

El estado del pavimento en las carreteras titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana baja su nota en un 7% con respecto a 2017. Las vías autonómicas, por su parte, empeoran un 3% frente a la calificación obtenida en la auditoría anterior.

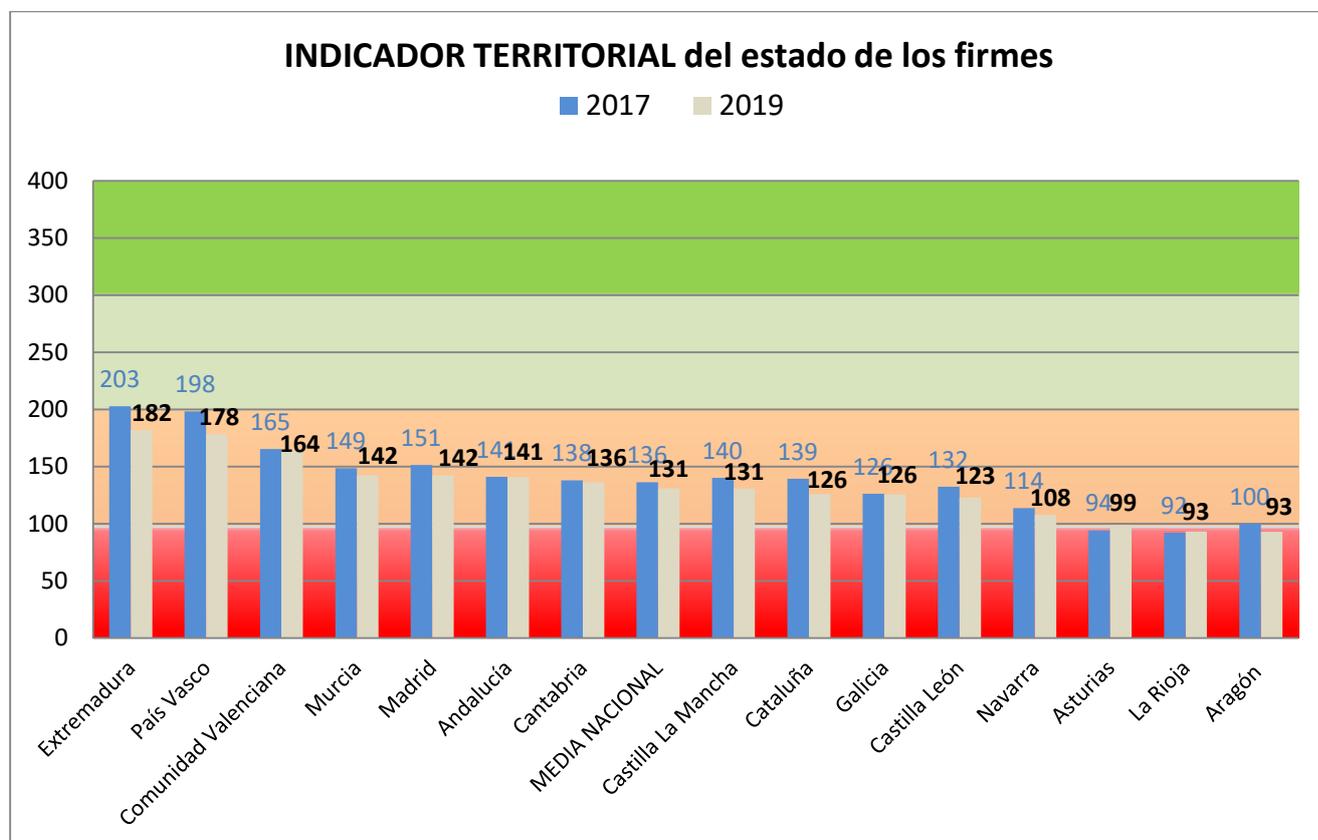
En cuanto al déficit, el pavimento acumula el 94% del total, lo que se traduce en unas necesidades de inversión en reposición y refuerzo de firmes cifradas en 7.008 millones de euros para el conjunto de las carreteras españolas (un 6,5% más que en 2017). De ellos, la Red del Estado, de 25.000 kilómetros de longitud, precisa de 2.224 millones, y la Red Autonómica (con 75.000 kilómetros) de 4.784 millones.

En el gráfico de evolución, el estudio de la Asociación Española de la Carretera otorga a la conservación de los firmes la peor nota de toda la serie histórica; en el caso de la Red del Estado se registra una pérdida de 97 puntos con respecto a la auditoría realizada en 2001. Por lo que se refiere a las carreteras autonómicas, el pavimento obtiene 84 puntos menos que hace 20 años.



[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

El informe de la AEC ofrece, además, datos por Comunidades Autónomas, los cuales responden al denominado “Indicador Territorial”, un valor medio ponderado entre las calificaciones de la Red de Carreteras del Estado y las de la Red Autonómica en cada Región.

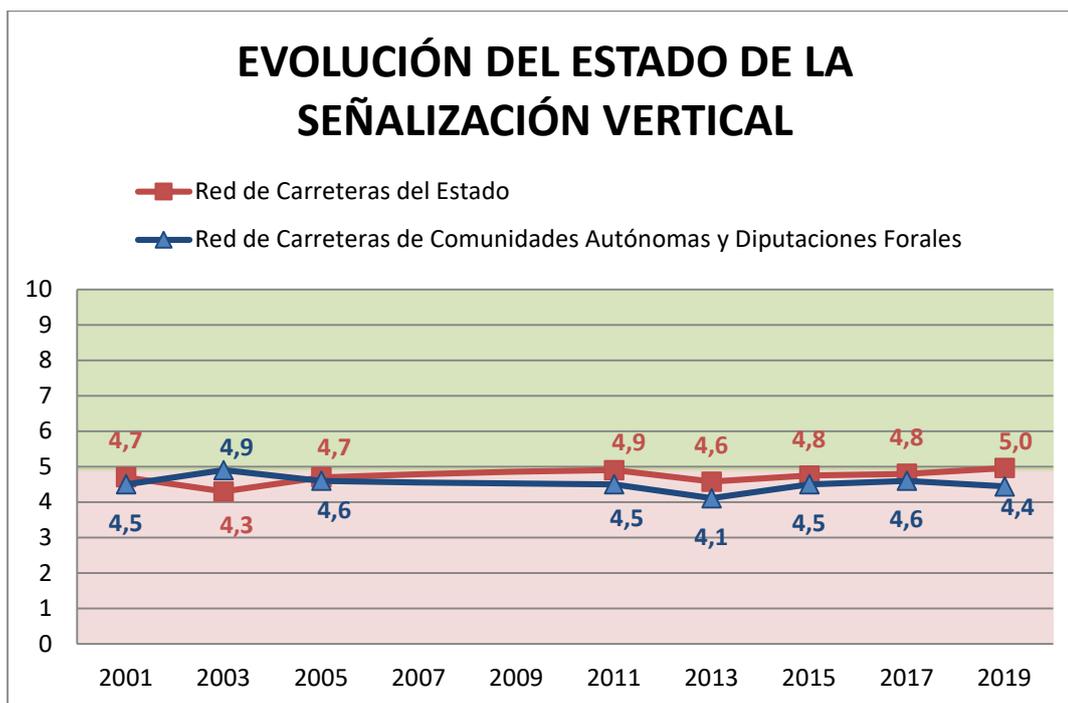


Hay que renovar 374.000 señales de código³, el 72% con el reflectante caducado

Con una nota media de 5 y 4,4 respectivamente, la señalización vertical en las carreteras del Estado y en las Autonómicas y Forales se mantiene en valores muy similares a los de la auditoría realizada en 2017. No obstante, en el caso de la red estatal, la señalización vertical ha logrado mejorar su puntuación en dos décimas, lo suficiente para conseguir el primer aprobado desde el año 2001.

Dos décimas también diferencian las calificaciones obtenidas por las señales de las vías autonómicas en 2017 y 2019, pero en este caso a la baja, lo que perpetúa a este equipamiento en la franja del suspenso, en la que se ha mantenido durante los últimos 20 años.

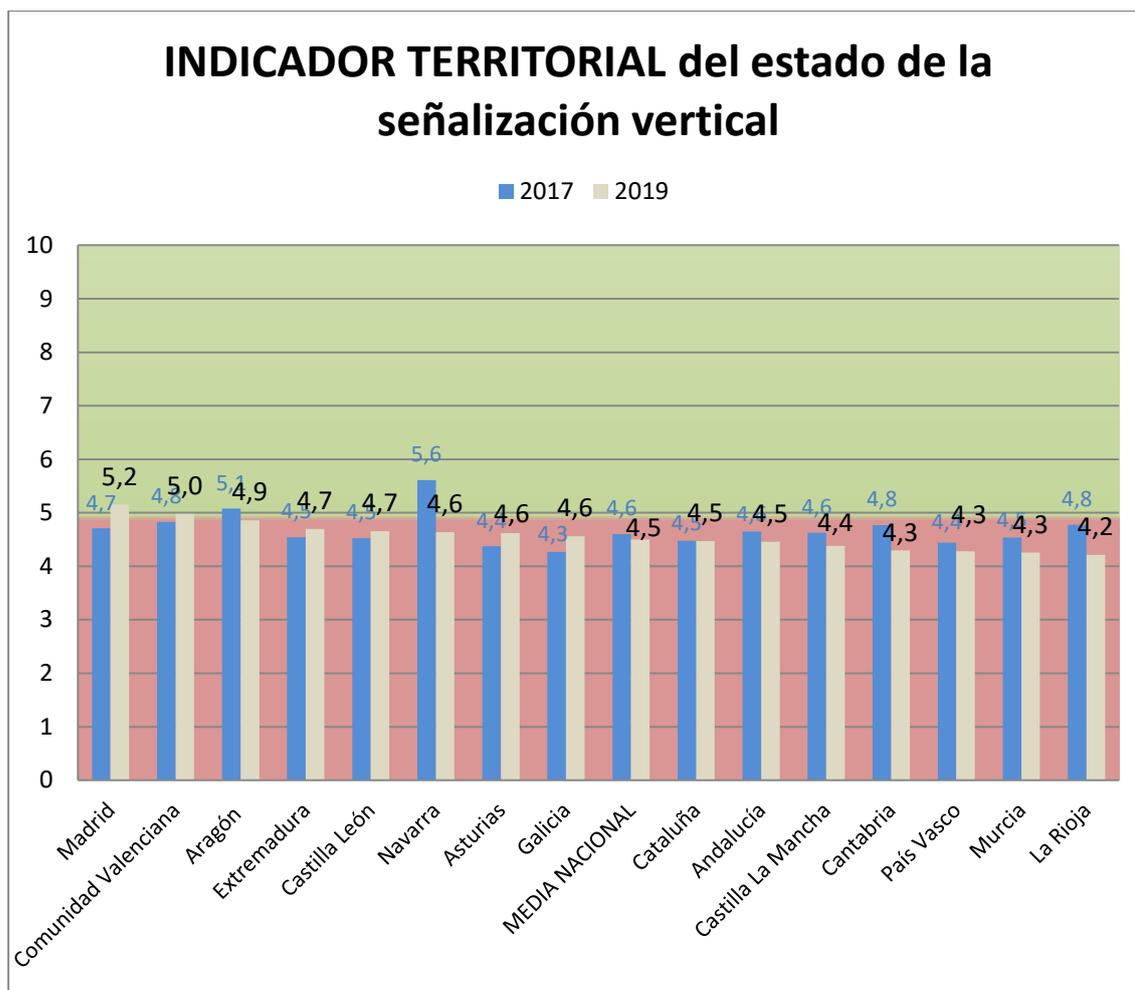
³ El informe la Asociación Española de la Carretera evalúa exclusivamente señales de código (no se estudian las señales de orientación).



[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

El informe de la AEC revela que, actualmente, es necesario renovar 104.000 señales de código en la Red del Estado, una malla en la que 75.000 señales superan la edad de siete años (período de garantía otorgado por los fabricantes para las láminas retrorreflectantes), lo que se traduce en que, si bien durante el día la señal se muestra en un estado de conservación adecuado, por la noche su visibilidad no está garantizada, al haber caducado el material retrorreflectante.

En la Red Autonómica, por su parte, es preciso cambiar 270.000 señales, lo que requiere de una inversión de 59 millones de euros (34 millones para las vías del Estado). En este caso, la investigación cifra en 195.000 las señales cuyo material retrorreflectante ha superado la fecha de uso recomendada por el fabricante.

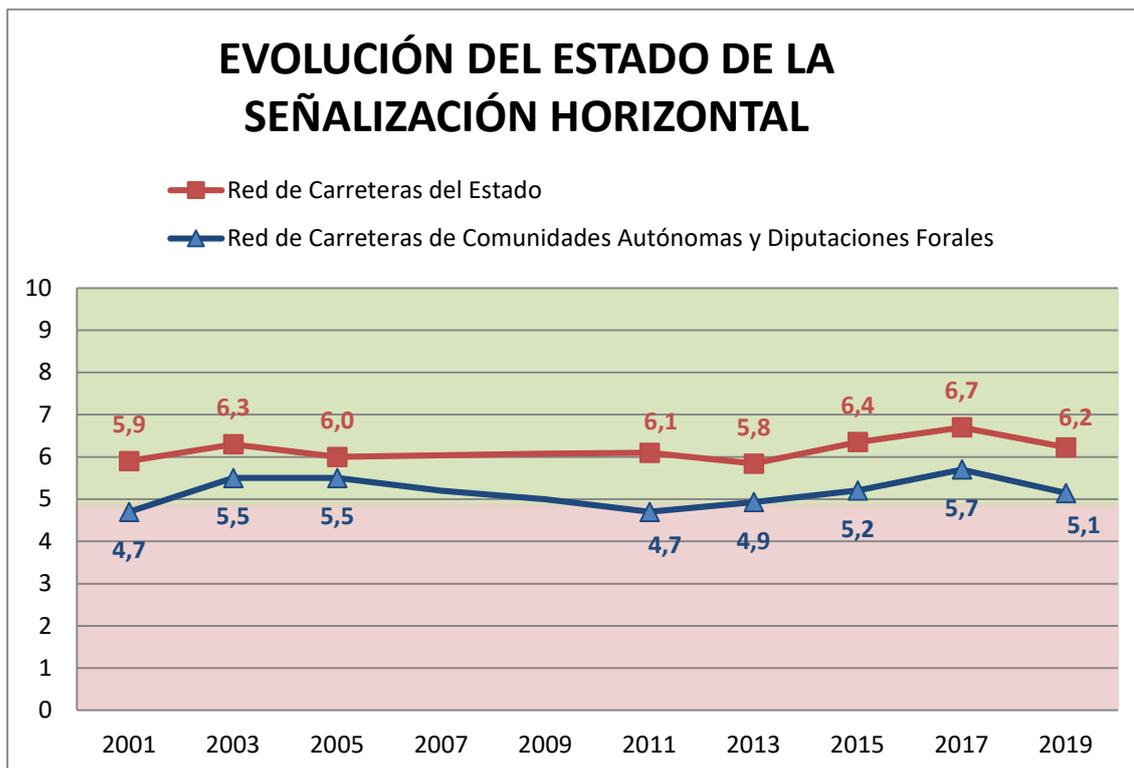


[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

Es necesario repintar las marcas viales en 38.500 kilómetros de carreteras

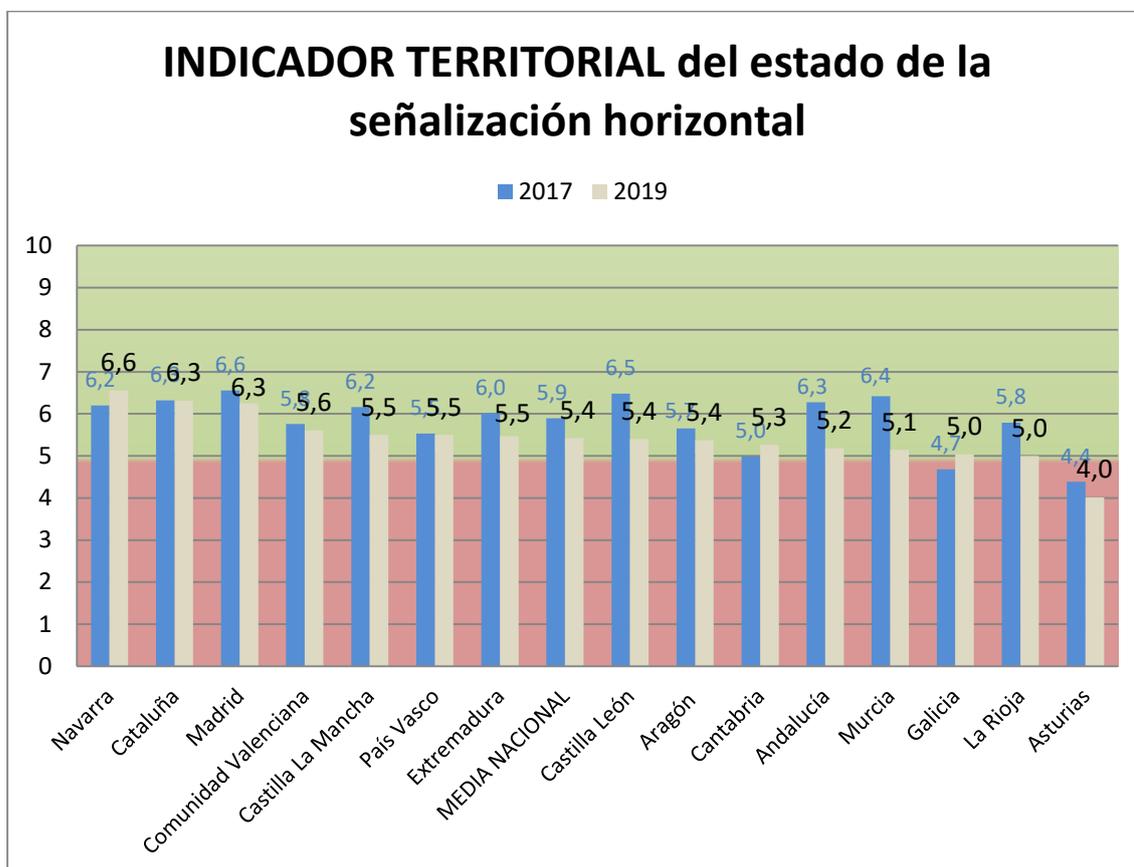
Tras cuatro años consecutivos al alza, tal y como reflejan las auditorías de la AEC de 2015 y 2017, las marcas viales registran un empeoramiento significativo de su estado en la inspección de 2019. Así y aunque se mantienen en el aprobado, la calificación media nacional baja de 5,9 a 5,4.

Es la Red del Estado aprueba con un 6,2 y las vías regionales obtienen un 5,1. Pese a ello, ambas redes acusan una caída de cinco décimas con respecto a las calificaciones obtenidas en 2017, un dato que podría significar el inicio del cambio de tendencia en cuanto al estado de conservación de la señalización horizontal.



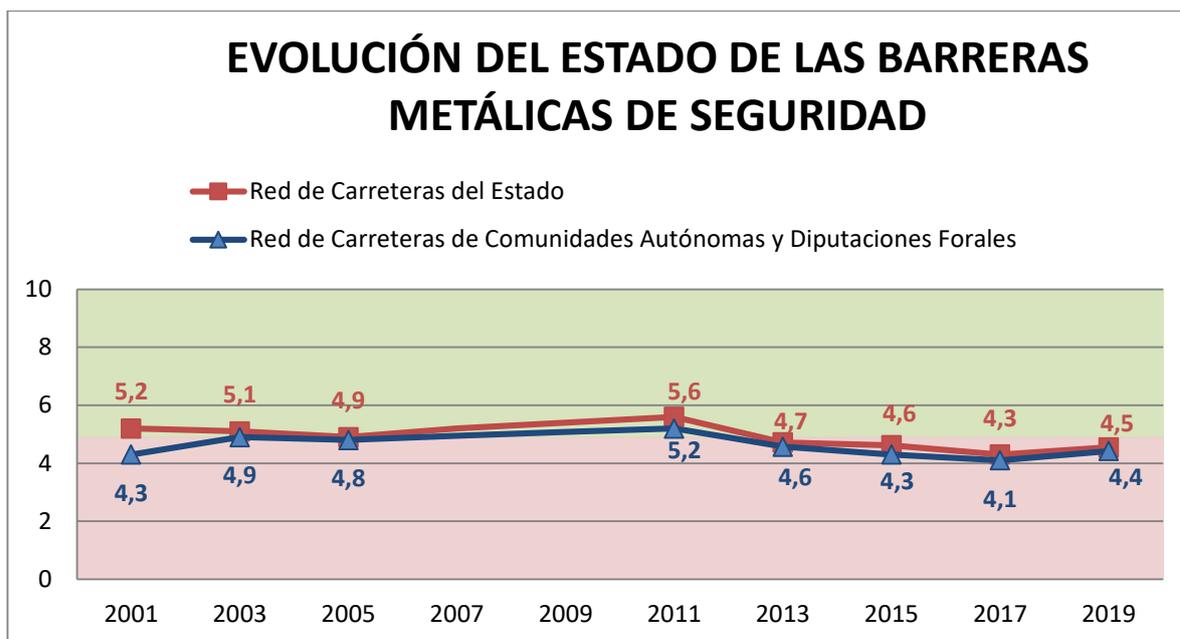
[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

El informe de la AEC concluye que deberían repintarse las marcas viales de 38.500 kilómetros de carreteras en España, un total de 4.500 kilómetros en el caso de la Red del Estado, y de 34.000 kilómetros en las vías autonómicas y de las Diputaciones Forales. El coste total de esta actuación asciende a 76 millones de euros (9 y 67 millones, respectivamente).



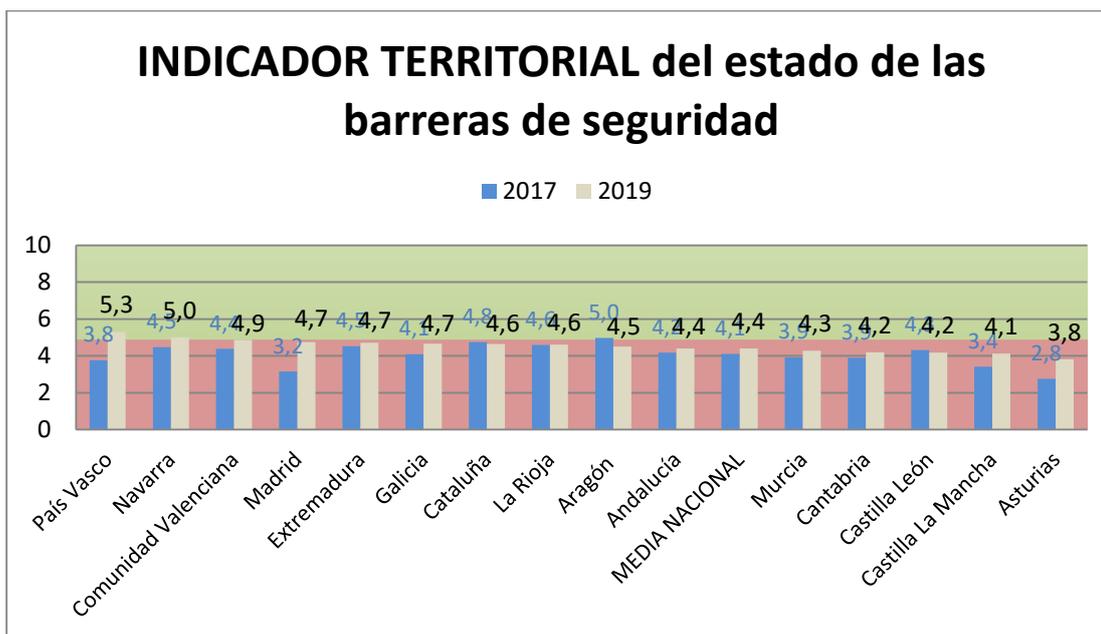
Las barreras metálicas experimentan una tímida mejora

En cuanto a las barreras metálicas -y partiendo del hecho de que la AEC sólo estudia la barrera instalada y no la necesidad de su instalación en aquellos tramos que carecen de la misma-, el examen de la Asociación las suspende una vez más, afianzándose en el deficiente tanto en las carreteras estatales (con un 4,5) como en las autonómicas y forales (4,4). No obstante, tanto en uno como en otro caso se aprecia una sensible mejora, con una subida en las calificaciones de 2 y 3 décimas, respectivamente.



[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

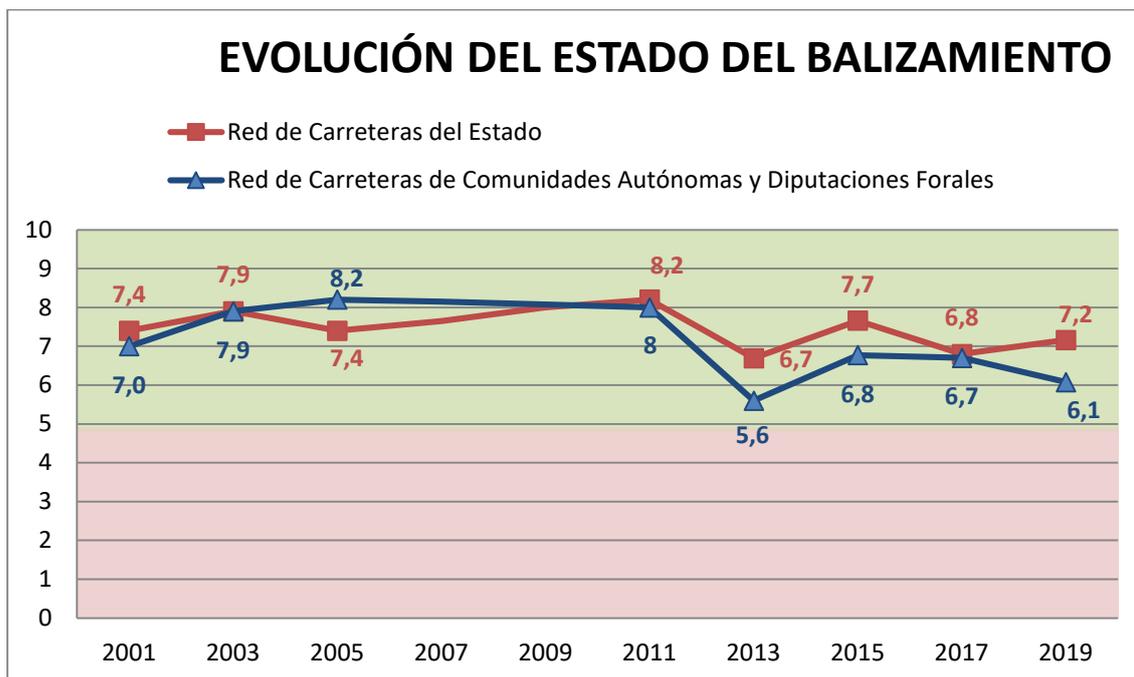
De acuerdo con los datos de la Asociación Española de la Carretera, 286 millones de euros de inversión contribuirían a mejorar este elemento. Una cifra que se distribuye en 109 millones para las barreras de la Red del Estado, y 177 millones para las instaladas en la Red de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.



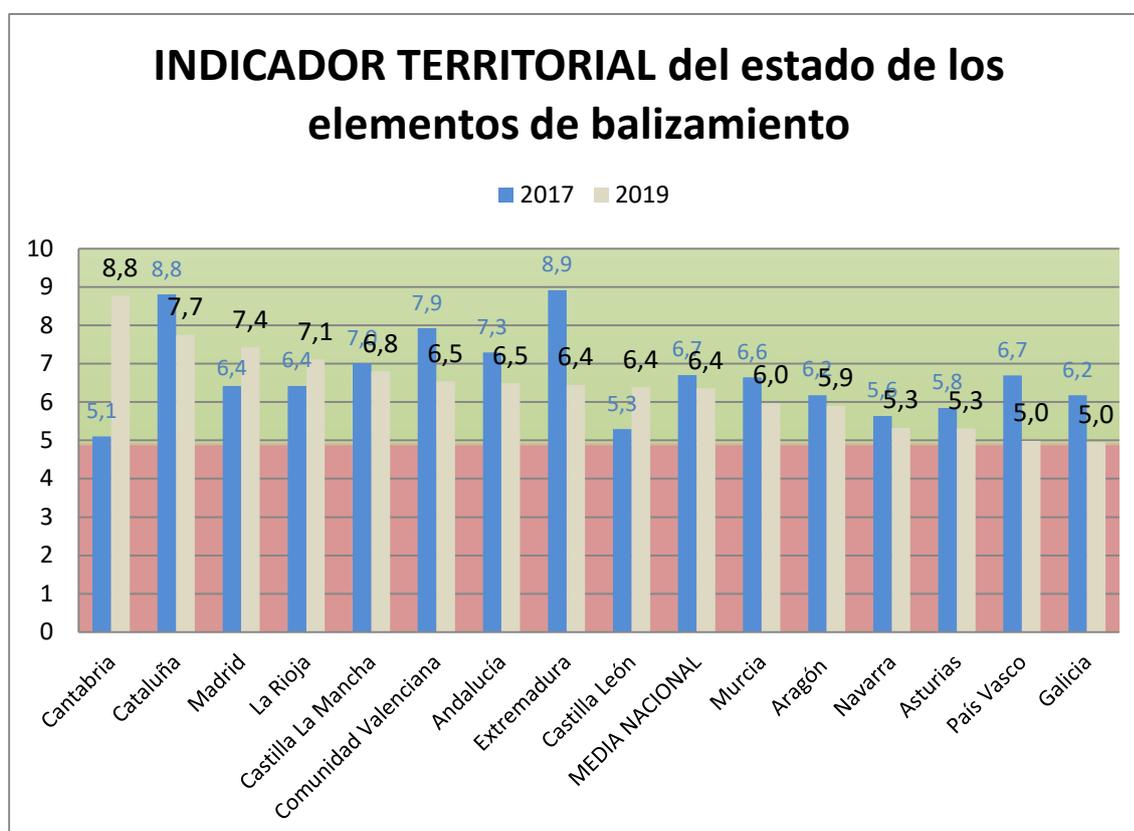
El balizamiento empeora, aunque sigue gozando de buena salud

De todos los elementos analizados, ha sido tradicionalmente el balizamiento el que ha presentado un estado más saludable en ambas redes. Pese a ello, en el año 2019 hitos de arista, captafaros, paneles direccionales y balizas de las carreteras autonómicas han experimentado un descenso relevante en sus habituales buenas calificaciones, con una pérdida de seis décimas y pasando de una nota de 6,7 a un 6,1.

La otra cara de la moneda la representa la red a cargo del Estado, cuyos elementos de balizamiento, tan importantes para la seguridad y comodidad de la circulación, recuperan el terreno perdido en 2017 y pasan de un 6,8 a un 7,2.



[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)



El déficit de inversión en las carreteras españolas se incrementa un 5,7% en dos años

El déficit de inversión en conservación de las carreteras en servicio ha crecido un 5,7% en dos años. En total, el informe de la Asociación Española de la Carretera estima que, en la actualidad, son necesarios cerca de 7.500 millones de euros para poner a punto las infraestructuras viarias de nuestro país.

Las cantidades se reparten según la tabla siguiente (en millones de euros):

	FIRMES	EQUIPAMIENTO VIAL (SEÑALIZACIÓN VERTICAL, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y BARRERAS METÁLICAS)	TOTAL
Déficit acumulado (millones de euros) en la Red de Carreteras del Estado (25.000 Km)	2.224	152	2.376
Déficit acumulado (millones de euros) en las redes de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales (75.000 km)	4.784	303	5.087
Total	7.008	455	7.463

Por Comunidades Autónomas, se ofrecen los datos relativos al déficit acumulado total para ambas redes y desglosados por cada kilómetro de carretera que atraviesa la región que se trate.

	Déficits acumulados en conservación en la Red del Estado y de las CCAA y Diputaciones Forales en Millones de euros	Déficits acumulados en conservación en la Red del Estado y de las CCAA y Diputaciones Forales (€/km)
Andalucía	954	68.042 €
Aragón	718	86.656 €
Asturias	346	68.580 €
Cantabria	157	60.926 €
Castilla-La Mancha	934	75.442 €
Castilla y León	1.270	75.196 €
Cataluña	572	73.666 €
Comunidad Valenciana	420	89.551 €
Extremadura	293	54.037 €
Galicia	612	77.071 €
La Rioja	148	78.740 €
Madrid	243	73.252 €
Murcia	260	75.417 €
Navarra	287	74.293 €
País Vasco	249	59.507 €
TOTAL	7.463	73.370 €

Trabajo de campo

El trabajo de campo del estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2019-2020” ha sido desarrollado en el último semestre de 2019 por ocho 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 3.000 tramos, de 100 metros cada uno, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red dependiente de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales. Cada tramo inspeccionado ha sido documentado gráficamente, habiéndose recopilado más de 30.000 fotografías.

Los Índices de Estado revelan, por comparación con una serie de valores dados, el estado de conservación de las infraestructuras viarias. 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 = muy buen estado).

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

Únicamente se evalúan tramos de carreteras interurbanas, elegidos aleatoriamente. No se analizan autopistas de peaje. Se trata de una inspección VISUAL, es decir, tan sólo se estudian los deterioros que se observan a simple vista (el informe no considera, por ejemplo, problemas que van más allá de la capa de rodadura del firme, operaciones de conservación en obras de drenaje o en obras de fábrica, etc.).

El método se caracteriza por los siguientes aspectos fundamentales:

- ✓ Aleatoriedad en la identificación de los tramos a evaluar.
- ✓ Representatividad de los tramos elegidos en relación al estado general de la carretera.
- ✓ Formación de los evaluadores que realizan el trabajo de campo.
- ✓ Sencillez en la recogida de información, de forma que se logre la máxima homogeneidad en el trabajo de los evaluadores.
- ✓ Tratamiento sistemático de la información, basado en un control de calidad específico.
- ✓ Resultados representativos del estado de conservación de las carreteras, con un alto nivel de fiabilidad.

Tablas de calificaciones

Firmes

Valor del Índice de Estado	Calificación
300-400	Buena
200-300	Aceptable
100-200	Deficiente
0-100	Muy Deficiente

Señalización, Barreras y Balizamiento

Valor del Índice de Estado	Calificación
9,0 - 10	Muy Buena
7,5 - 8,9	Buena
5,0 - 7,4	Aceptable
2,5 - 4,9	Deficiente
0 - 2,4	Muy Deficiente

Ficha técnica del Estudio



3.000 tramos de 100 metros, 30.000 fotografías.



4 Ingenieros de Caminos, 2 Periodistas, 8 evaluadores, más de 4.000 horas de trabajo.



3 millones de m² de pavimento.



3.000 señales verticales de código.



900 km de marcas viales.



200 km de barreras metálicas.



20.000 elementos de balizamiento.

Fiabilidad de la muestra

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

2,4% de error en la Red Autonómica y de Diputaciones Forales.

95% de Nivel de Confianza.



Información sobre el estudio disponible en la web de la AEC (www.aecarretera.com):

- Nota de prensa
- Fotografías de los elementos analizados
- Gráficas y tablas
- Vídeo con imágenes de recurso
- Minutaje del vídeo
- Metodología de evaluación seguida en el estudio

Más información:

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales

Asociación Española de la Carretera

Marta Rodrigo (mrodrigo@aecarretera.com) * 637 51 04 05

Susana Rubio (srubio@aecarretera.com)

@aecarretera - #InformeAEC