

La AEC audita el estado de la red viaria

## **EMPEORA LA CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS**

**Informe de la Asociación Española de la Carretera (AEC)**

Con un déficit de 4.000 millones de €uros, los incrementos en las partidas presupuestarias destinadas al mantenimiento viario se muestran insuficientes. Entre 2003 y 2005, las necesidades de inversión han aumentado un 10% en el conjunto de la red.

Entre 2000 y 2004 las inversiones destinadas a la construcción de carreteras en la Red del Estado han crecido un 44%, mientras que las partidas dirigidas a la conservación de estas vías han experimentado un aumento del 17% en el mismo período. En la Red Autonómica, sin embargo, la tendencia se invierte, de manera que la inversión en construcción crece un 25% durante el quinquenio considerado, y la inversión en conservación se incrementa en un 47%.

Los esfuerzos presupuestarios realizados para la creación de infraestructuras viarias se han traducido en la puesta en servicio de más de 1.000 nuevos kilómetros en la red estatal desde el año 2000 a 2004. Se trata de nuevas vías que mejoran los estándares de servicio de estas infraestructuras (en 2004, cerca del 7% del total de la red de alta capacidad contaba con tres o más carriles por sentido).

Asimismo, el volumen de tráfico total en el conjunto de las carreteras de nuestro país se ha incrementado un 16% en el mismo período, con crecimientos cercanos al 17% en la Red del Estado y de algo más del 15% en las carreteras gestionadas por las Administraciones Autonómicas.

En este contexto de ampliación progresiva de la red viaria y de crecimiento continuado de los tráficos, los mayores esfuerzos que se vienen registrando para mejorar el estado de conservación de las carreteras se han mostrado, hasta el momento, insuficientes (1).

Actualmente, un tercio de las carreteras españolas se encuentra en un estado de conservación "deficiente", con un déficit acumulado de 4.000 millones de €uros. 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 2005, analizándose 3.500 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 2003. Se comprueba de esta forma cómo han evolucionado los elementos mencionados.

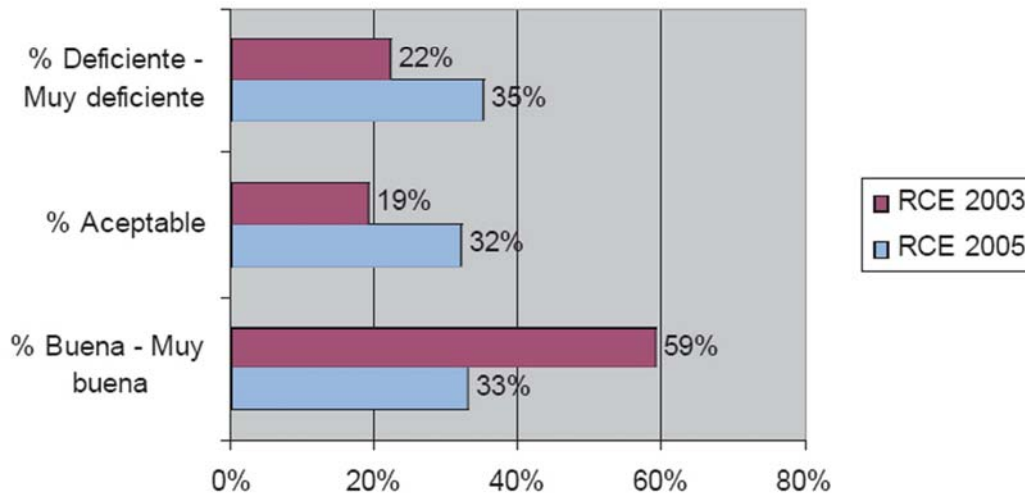
### **El firme se deteriora un 5,5% en los últimos dos años**

La conclusión más destacada del estudio es, sin duda, el deterioro del firme en las carreteras de la Red del Estado. Un 35% del total de esta malla tiene el pavimento en un estado "deficiente" (2).

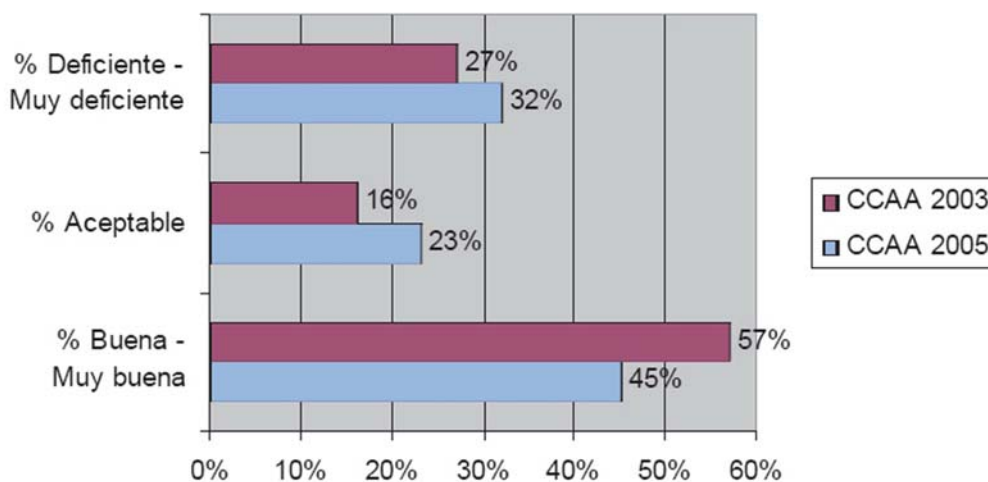
## e-maquinaria

Similar tendencia se observa en el caso de las carreteras cuya gestión está a cargo de las Comunidades Autónomas. A este respecto, el 32% del total de la red muestra un firme en "deficiente" estado de conservación.

Además, el número de kilómetros calificados de "bueno-muy bueno" en el apartado de firmes se ha reducido a la mitad en el caso de la red estatal y en alrededor de un tercio en el caso de la autonómica entre 2003 y 2005.



No obstante, y si se compara el índice medio alcanzado en 2005 para todo el territorio nacional con el del estudio realizado en 2003, se observa una caída del 5,5% en la calidad de la pavimentación (caída que se cifraba en el 12% en 2003 respecto a la investigación desarrollada en 2001).



Desde el punto de vista de costes, mantener el firme en un estado de conservación óptimo requiere actualmente una inversión de 3.696 millones de € (92,4% de la inversión total). De ellos, la Red del Estado precisa de 1.187 millones, y la Red Autonómica de 2.509 millones.

## e-maquinaria

<b>Necesidades de inversión en firmes</b>	<b>2005</b>	<b>2003</b>
Red de Carreteras del Estado	1.187 millones €	1.100 millones €
Red de Carreteras de CCAA	2.509 millones €	2.260 millones €

### **Señalización vertical: hay que reponer 325.000 señales (3)**

Con una calificación media de 4,7 y 4,6 respectivamente, la señalización vertical en las carreteras del Estado y en las Autonómicas obtiene una puntuación por debajo del aprobado. No obstante, se registra una ligera mejoría, la primera detectada en el último decenio.

En la red estatal, alrededor de 100.000 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 bueno, por la noche su visibilidad no está garantizada, al haber caducado el material retrorreflectante.

En la red autonómica, por su parte, sería necesario renovar unas 225.000 señales, lo que representa un inversión de 54 millones de € (23 millones para las vías del Estado).

### **80 millones de € para repintar cerca de 45.000 kilómetros de marcas viales**

La tendencia negativa que revelan los resultados obtenidos en esta última Campaña de Inspección Visual en firmes y señalización vertical se rompe en cuanto al estado en que se conservan las marcas viales.

Tanto en las carreteras dependientes del Estado como en las vías competencia de las Comunidades Autónomas, la señalización horizontal mantiene estables sus niveles de conservación, con una calificación media de "aceptable".

En el primer caso, mejoran sensiblemente con respecto a 2003 cinco comunidades, mientras que en el segundo son ocho las comunidades que muestran mejor comportamiento ahora que dos años atrás. Las mejores notas son para Andalucía Occidental y Madrid (Red del Estado), y Canarias (Red Autonómica). Sólo en estos tres casos se supera el aprobado, consiguiendo la calificación de "buena".

Según el informe de la AEC, debería repintarse un total de 6.700 kilómetros de marcas viales en la malla estatal, y 38.000 kilómetros en la autonómica, lo que requiere una inversión global de 80 millones de € (12 y 68 millones en cada una de las respectivas redes).

### **Balizamiento y barreras metálicas**

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 Andalucía Occidental y Asturias. También en la Red Autonómica el balizamiento de las carreteras de Andalucía y Asturias se alza con la valoración "muy buena", junto a Canarias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Navarra y País Vasco.

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-, la situación es "deficiente" en ambas redes, confirmando el retroceso que la conservación de este elemento viene registrando desde el año 2001.

## e-maquinaria

Una tendencia preocupante si se tiene en cuenta que el 24% de los accidentes con víctimas en España se produce por salida de vía, y que en ellos fallece el 34% de las víctimas mortales. De acuerdo con los datos de la Asociación Española de la Carretera, 143 millones de € de inversión contribuirían a mejorar ostensiblemente esta situación. Una cifra que se distribuye en 59 millones para las barreras de la Red del Estado, y 84 para las instaladas en la Red de las Comunidades Autónomas.

### **Necesidades de inversión: cerca de 4.000 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 muy cercana a los 4.000 millones de €, es decir, un 11% más que en 2003. Las cantidades se reparten según la tabla siguiente:

<b>Necesidades de inversión (en millones de euros)</b>	<b>Red de Carreteras del Estado</b>	<b>03/05</b>	<b>Red de Carreteras de las CCAA</b>	<b>03/05</b>
Firmes	1.187	8%	2.509	11%
Señalización vertical	23	21%	54	35%
Señalización horizontal	12	33%	68	17%
Barreras metálicas	59	9%	84	15%
Total	1.282	8%	2.715	11%

### **Trabajo de campo**

El trabajo de campo fue desarrollado en los meses de julio a septiembre de 2005 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 3.500 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 se sitúan en un intervalo de 0 a 400, representado el 0 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.).

## e-maquinaria

<b>TABLAS DE CALIFICACIONES</b>	
<b>Firmes</b>	
<b>Valor del Índice de Estado</b>	<b>Calificación</b>
0	Muy buena
1 - 100	Buena
101 - 250	Aceptable
251 - 400	Deficiente
> 400	Muy deficiente

<b>Señalización, barreras y balizamiento</b>	
<b>Valor del Índice de Estado</b>	<b>Calificación</b>
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**

3.500 tramos de 100 metros cada uno.

3,5 millones de m<sup>2</sup> de pavimento asfáltico.

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

1.000 kilómetros de marcas viales.

155.000 metros de barrera metálica.

17.800 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.

### **Notas**

(1) En el año 2005 el Ministerio de Fomento incrementó en un 18% el presupuesto dirigido a conservación de carreteras, una partida que crecería en un 121,2% en las previsiones presupuestarias para 2006. El efecto de ambas medidas no queda recogido en el informe que se presenta.

(2) Hay que tener en cuenta que el trabajo de campo de este estudio fue realizado en el verano de 2005, de manera que los resultados no reflejan las posibles mejoras derivadas de las inversiones en conservación acometidas en los últimos doce meses.

(3) Hay que tener en cuenta que en este informe la Asociación Española de la Carretera sólo evalúa señales de código (no señales de orientación).