



## La Asociación Española de la Carretera examina el estado de la red viaria

**CON UN DÉFICIT QUE SUPERA LOS 6.600 MILLONES, LA CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS SIGUE ANCLADA EN EL SUSPENSO**

**Si no se actúa de forma urgente, antes de 2020 será necesario reconstruir buena parte de la red**

- [El estado de los pavimentos acumula el 94% del déficit total](#)
- [Hay que reponer 390.000 señales de código](#)
- [La señalización horizontal pasa la prueba con un discreto aprobado](#)
- [Las barreras metálicas vuelven a suspender](#)
- [El balizamiento, el único elemento del equipamiento vial que goza de buena salud](#)
- [Iluminación: Solo el 11% de las luminarias registran rangos adecuados de iluminancia](#)
- [El déficit de inversión en las carreteras españolas se incrementa un 7% en dos años](#)
- [¿Hacia dónde vamos? La conservación ante el escenario 2020](#)

[Ver trabajo de campo](#)

[Ver ficha técnica](#)

Madrid. - Jueves, 5 de mayo de 2016

El estado de las carreteras españolas no levanta cabeza. Entre 2005 y 2015 la conservación de la red viaria ha pasado del aprobado “por los pelos” al deficiente, calificación que se repite en estos diez años con una preocupante tendencia a la baja, aproximándose cada vez más a la línea roja del *muy deficiente*.

Así se constata en el último informe sobre “Necesidades de Inversión en Conservación” desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en el segundo semestre del pasado ejercicio.



Se trata de una investigación que tiene su origen en las Campañas de Inspección Visual de la Red Vial que la AEC 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 términos generales y de acuerdo con las conclusiones del estudio, de seguir empeorando el estado de conservación de las carreteras españolas, antes del año 2020 será necesario reconstruir buena parte de la red.

Darle la vuelta a esta situación requiere una inversión mínima de 6.617 millones de €, cantidad en la que la AEC cifra el déficit que acumula el mantenimiento del conjunto de las infraestructuras viarias del país.

Un déficit que entre 2013 y 2015 se ha incrementado en un 7%:

- un 2% en la red que gestiona el Estado y
- un 9% en la que administran los gobiernos autonómicos.

### **El pavimento acumula el 94% del déficit total**

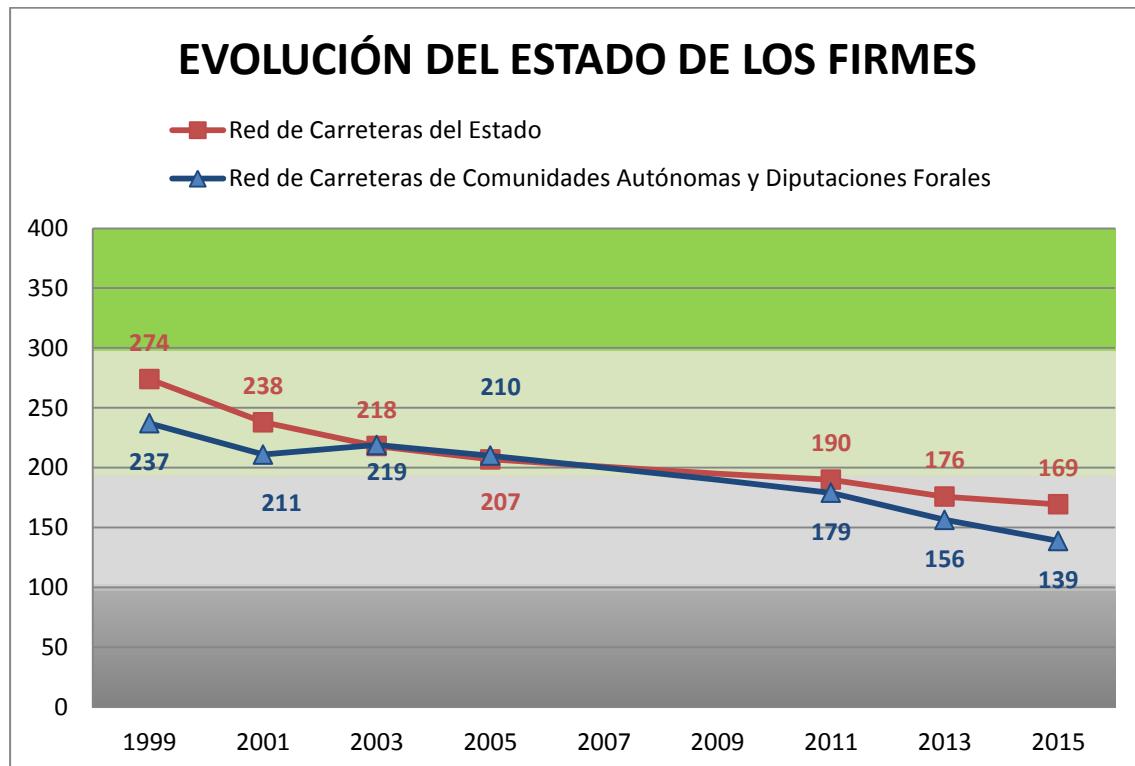
La conclusión más destacada del estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2015 – 2016” es, sin duda, el deterioro acelerado de los pavimentos tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red Autonómica, obteniendo una calificación media de “deficiente” en ambos casos.

El desgaste del pavimento reviste especial importancia en las carreteras autonómicas, las cuales han empeorado su nota en un 11,5% con respecto a 2013. Las vías estatales salen mejor paradas del examen, aunque con una penalización del 4% 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 6.217 millones de € para el conjunto de las carreteras españolas. De ellos, la Red del Estado, de 25.974 kilómetros de longitud, precisa de 1.917 millones, y la Red Autonómica (75.446 kilómetros) de 4.300 millones.

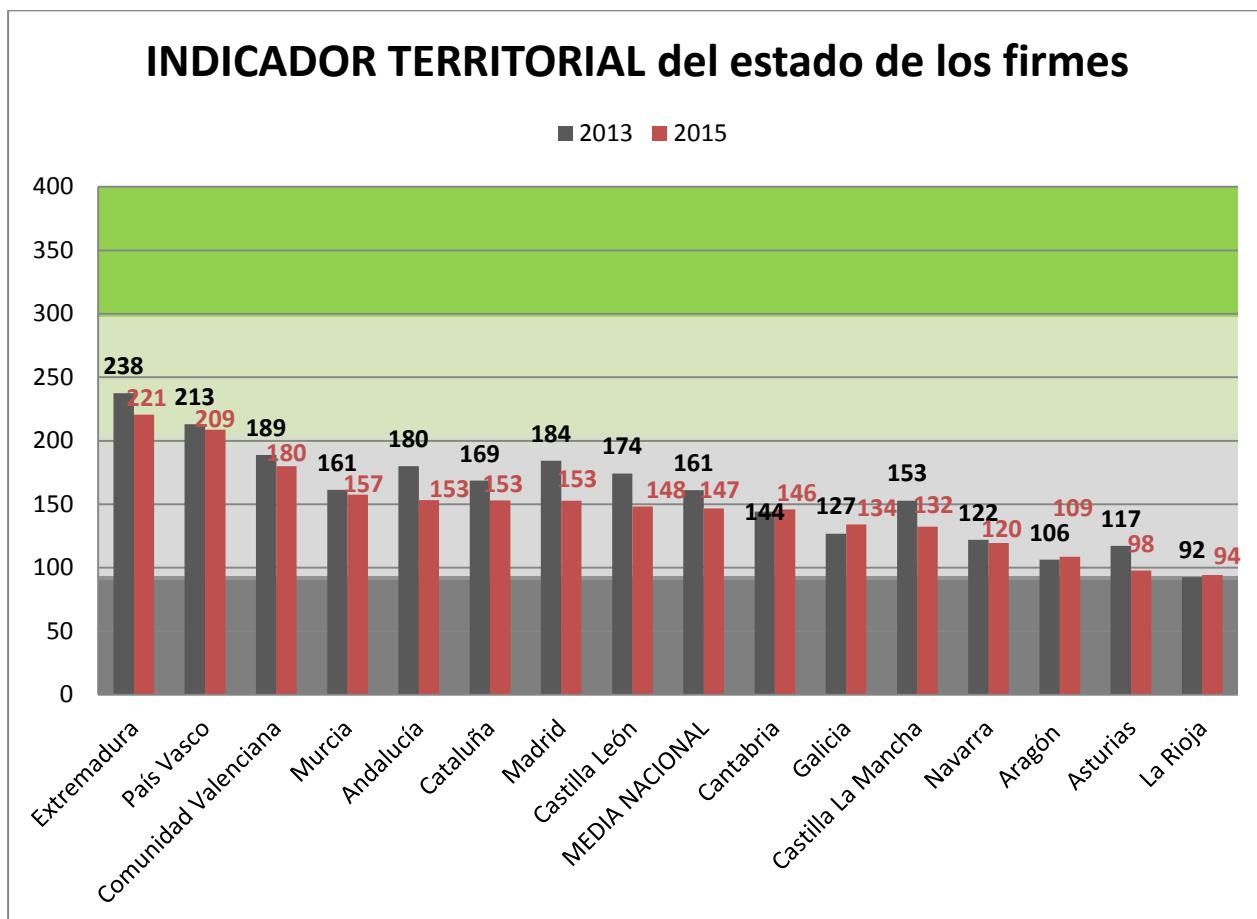
“Si en el período de 7 años que va de 2009 a 2015 se hubiera mantenido la inversión en reposición de firmes alcanzada en 2009, se hubieran destinado alrededor de 3.000 millones de € a esta partida, que no es sino la cifra necesaria para una adecuada conservación del pavimento. El hecho de no haber actuado a tiempo implica que esta cantidad se haya duplicado en la actualidad, tal y como revela el Informe de la Asociación Española de la Carretera”. Son palabras del Presidente de la Asociación, Juan Francisco Lazcano, que explican el porqué del déficit que, según la entidad, acumulan los firmes de las infraestructuras viarias del país.

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 la última década; en el caso de la Red del Estado se registra una pérdida de 38 puntos con respecto a la auditoría realizada en 2005. Por lo que se refiere a las carreteras autonómicas, el pavimento obtiene 71 puntos menos que hace 10 años.



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

El estudio de la Asociación Española de la Carretera ofrece 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.



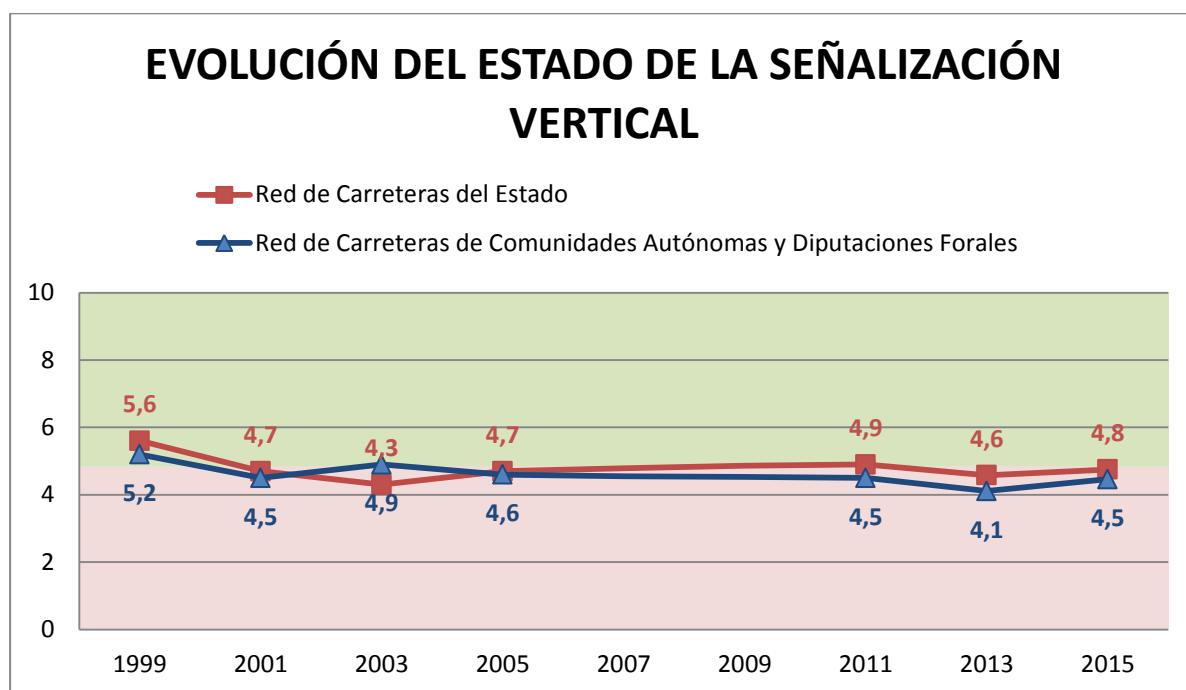
[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

## INDICADOR TERRITORIAL DEL ESTADO DE LOS FIRMES



## Señalización vertical: Hay que reponer 390.000 señales de código<sup>1</sup>

Con una nota media de 4,8 y 4,5 respectivamente, la señalización vertical en las carreteras del Estado y en las Autonómicas obtiene una puntuación por debajo del aprobado. Con ello se consolida la calificación de “deficiente” que este tipo de señalización viene arrastrando desde los primeros años de la década de 2000.



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

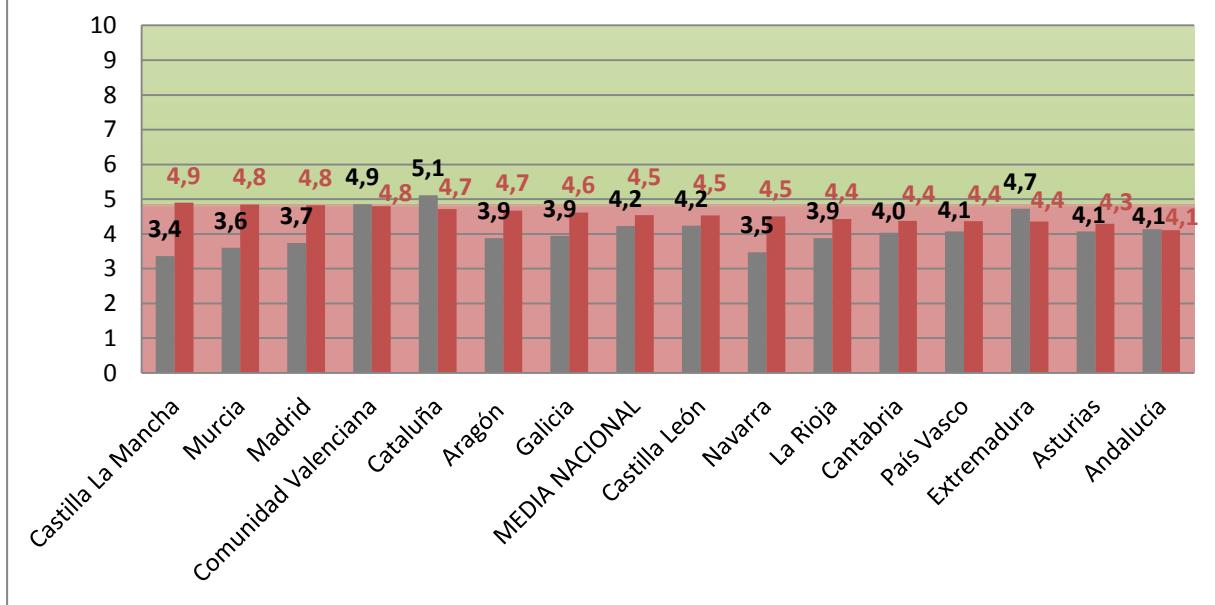
El informe de la AEC revela que, actualmente, es necesario renovar 108.000 señales de código en la Red del Estado, una malla en la que alrededor de 62.000 señales superan la edad de siete años (período de garantía otorgado por los fabricantes para las láminas retrorreflectantes), lo que se traduce en 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 unas 280.000 señales, lo que representa un inversión de 59 millones de € (35 millones para las vías del Estado). En este caso, la investigación cifra en 154.000 las señales cuyo material retrorreflectante ha superado la fecha de uso recomendada por el fabricante.

<sup>1</sup> El informe la Asociación Española de la Carretera evalúa exclusivamente señales de código (no se estudian las señales de orientación).

## INDICADOR TERRITORIAL del estado de la señalización vertical

■ 2013 ■ 2015



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

En cuanto al Indicador Territorial, aunque rozando el 5, ninguna región consigue escapar al suspenso en lo que a señalización vertical se refiere.

### La señalización horizontal pasa la prueba con un discreto aprobado

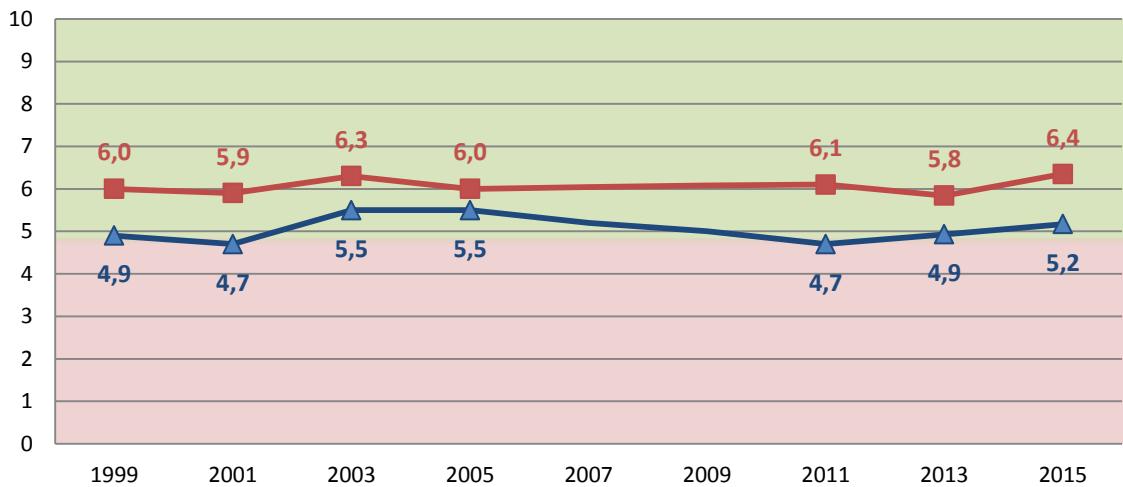
La puntuación media que el estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2015 - 2016” otorga a las marcas viales del conjunto de las carreteras es de 5,5, tres décimas más que la alcanzada en el informe precedente. Es la Red del Estado, con un 6,4, la que consigue subir la nota global, aunque las vías regionales también salen airosas en esta ocasión, situándose en el aprobado (5,2).

Cabe concluir, por tanto, que superado el cambio de tendencia que parecía apuntarse en la investigación realizada en el verano de 2013, la señalización horizontal de las carreteras competencia del Estado recupera el aprobado alto dentro de la calificación de “aceptable”.

En la malla a cargo de las Comunidades Autónomas, este elemento también experimenta una sensible mejora (tres décimas) con respecto a su última nota, logrando el aprobado que no conseguía desde el año 2005.

## EVOLUCIÓN DEL ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

— Red de Carreteras del Estado  
 — Red de Carreteras de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales

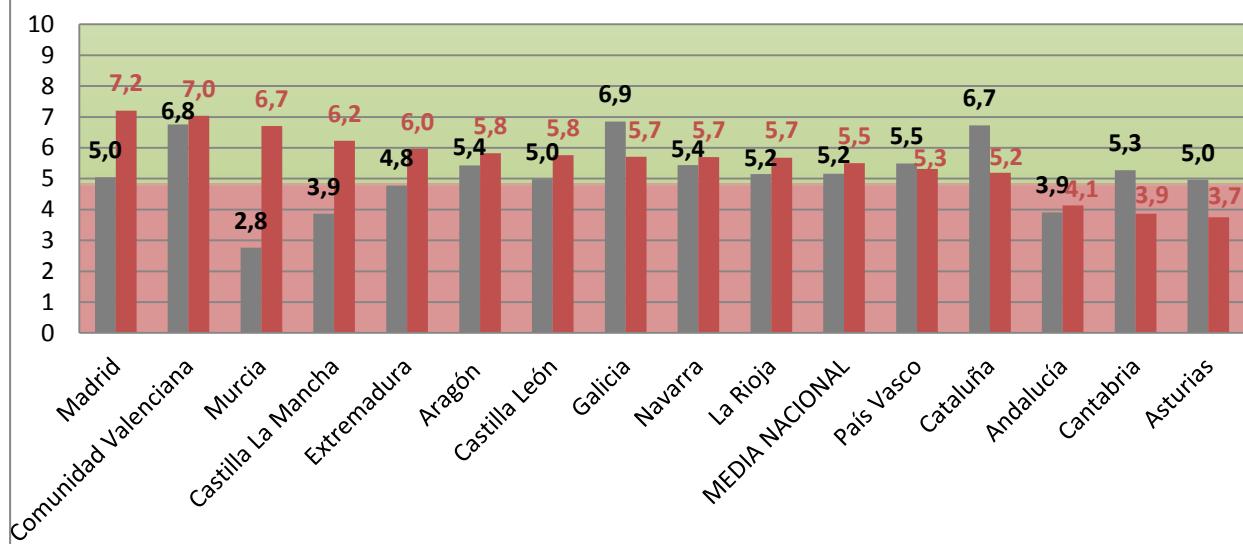


[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

Pese a ello, aún queda por hacer en materia de señalización horizontal. El informe de la AEC concluye que deberían repintarse las marcas viales de 40.000 kilómetros de carreteras en España, un total de 4.350 kilómetros en el caso de la red del Estado, y cerca de 35.500 kilómetros en las vías autonómicas. El coste total de esta actuación asciende a 77 millones de € (8 y 69 millones, respectivamente).

## INDICADOR TERRITORIAL del estado de la señalización horizontal

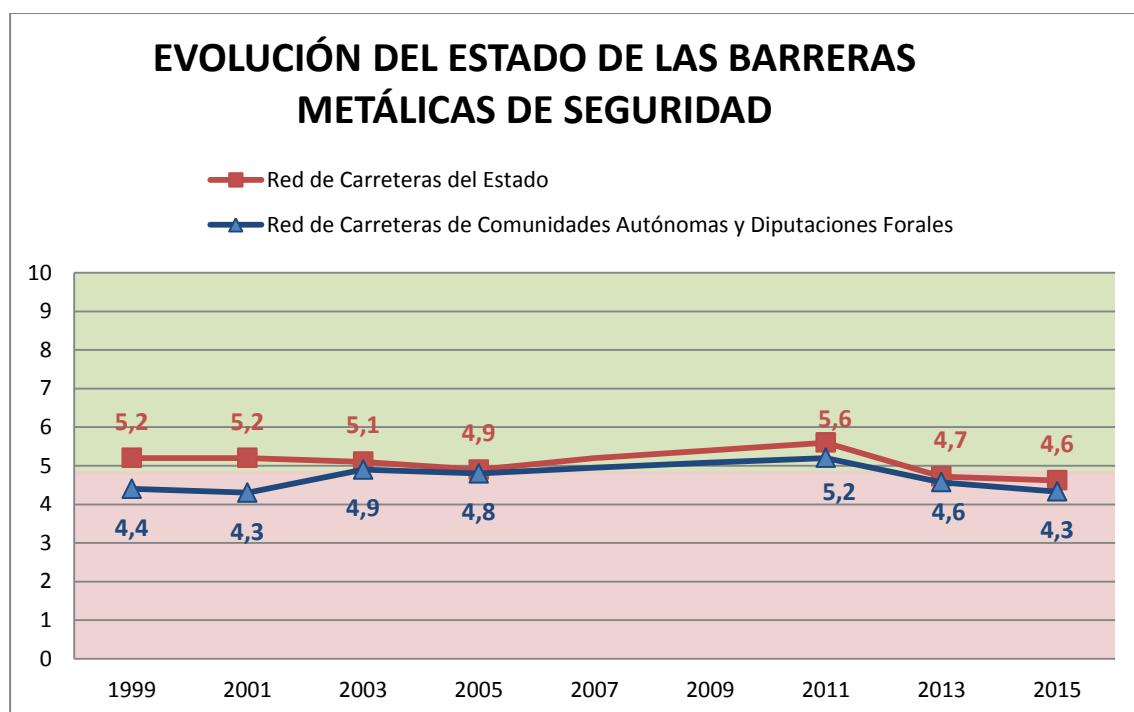
■ 2013 ■ 2015



Por regiones, destaca la espectacular mejora de Murcia, Castilla-La Mancha, Madrid y Extremadura.

## **Las barreras metálicas vuelven a suspender**

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 4,6) como en las Autonómicas (que pasan del 4,6 al 4,3).



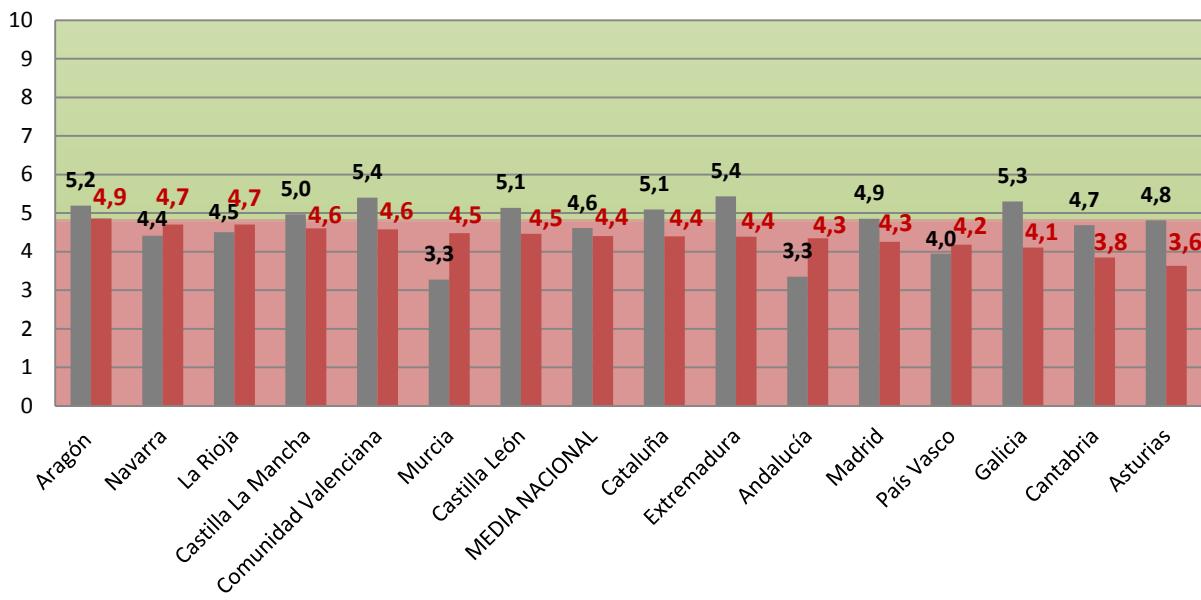
[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

De acuerdo con los datos de la Asociación Española de la Carretera, 229 millones de € de inversión (un 21% más que en 2013) contribuirían a mejorar este elemento. Una cifra que se distribuye en 75 millones para las barreras de la Red del Estado, y 154 millones para las instaladas en la Red de las Comunidades Autónomas.

Llama la atención, en la comparativa por regiones, que ninguna consigue salir airosa en la auditoría de la AEC.

## INDICADOR TERRITORIAL del estado de las barreras de seguridad

■ 2013 ■ 2015



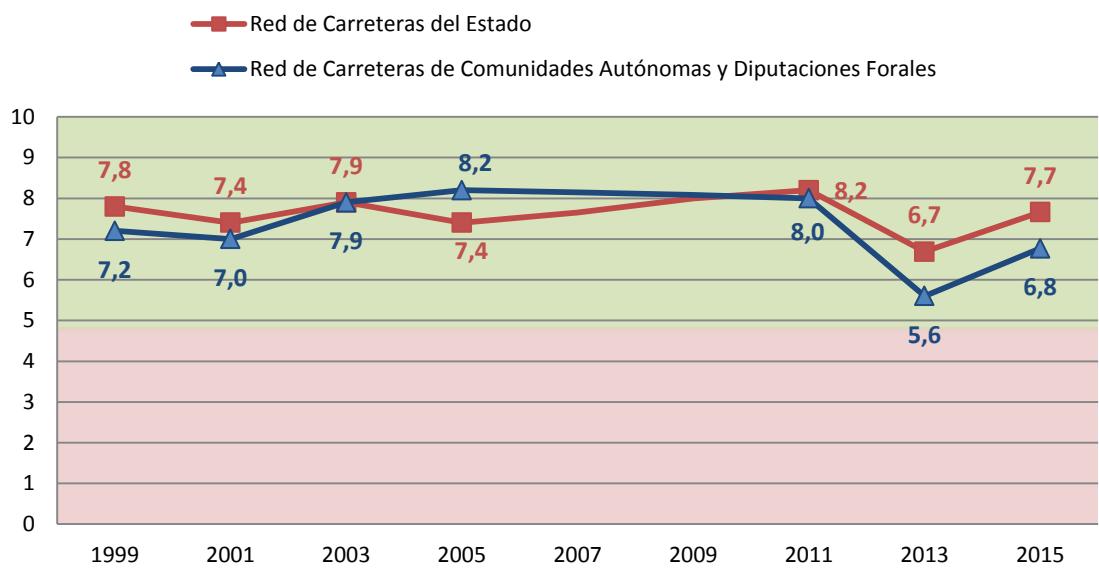
[Ver tabla de calificaciones en pág. 14](#)

### El balizamiento, el único elemento del equipamiento vial que goza de buena salud

De todos los elementos analizados, ha sido tradicionalmente el balizamiento el que ha presentado un estado más saludable en ambas redes.

El año 2013 supuso un punto de inflexión en esta tendencia, cuando hitos de arista, captafaros, paneles direccionales y balizas experimentaron un ligero descenso en sus habituales buenas calificaciones. Un punto de inflexión que, tal y como confirman los datos de la campaña de 2015, ha quedado en anécdota, ya que estos elementos, tan importantes para la comodidad y seguridad de la circulación, consiguen superar aquel bache con valores de 7,7 para la Red del Estado, y 6,8 en las carreteras autonómicas.

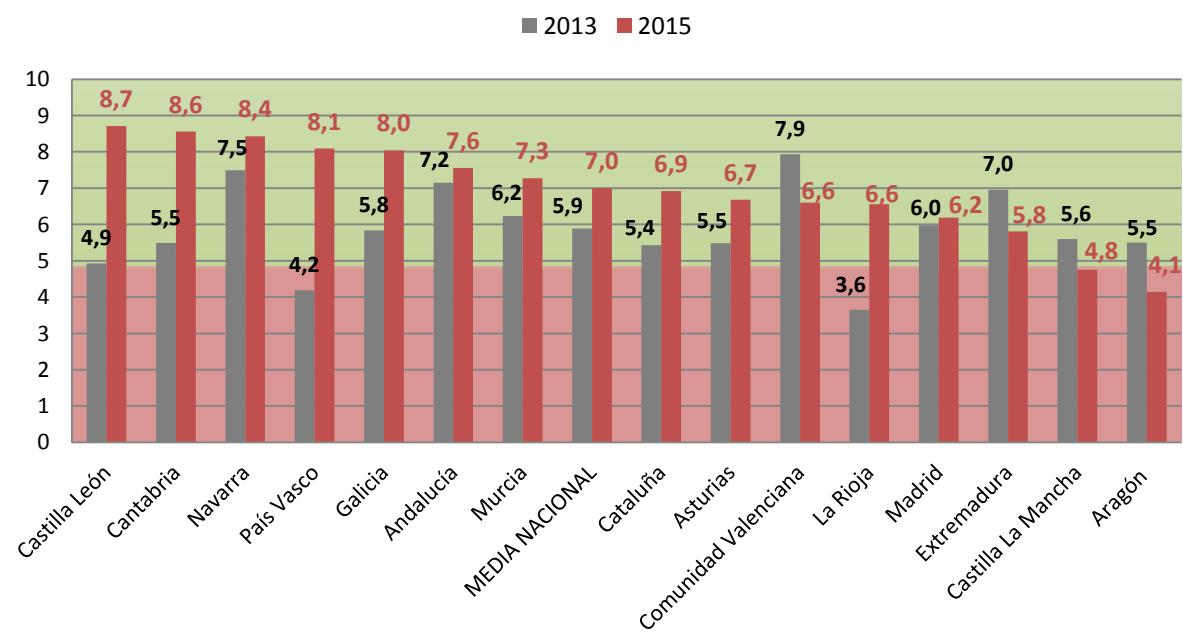
## EVOLUCIÓN DEL ESTADO DEL BALIZAMIENTO



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

En el análisis regional, destacan siete comunidades por encima de la media, situada en el 7, mostrando notables mejoras Castilla y León, Cantabria, País Vasco y Galicia. Ocho comunidades se sitúan por debajo de la puntuación media.

## INDICADOR TERRITORIAL del estado de los elementos de balizamiento



## Iluminación: Solo el 11% de las luminarias en funcionamiento registran rangos adecuados de iluminancia

Éste es el preocupante dato que arroja la investigación de la AEC en su análisis del estado de este tipo de equipamiento, imprescindible para la seguridad vial durante la circulación nocturna.

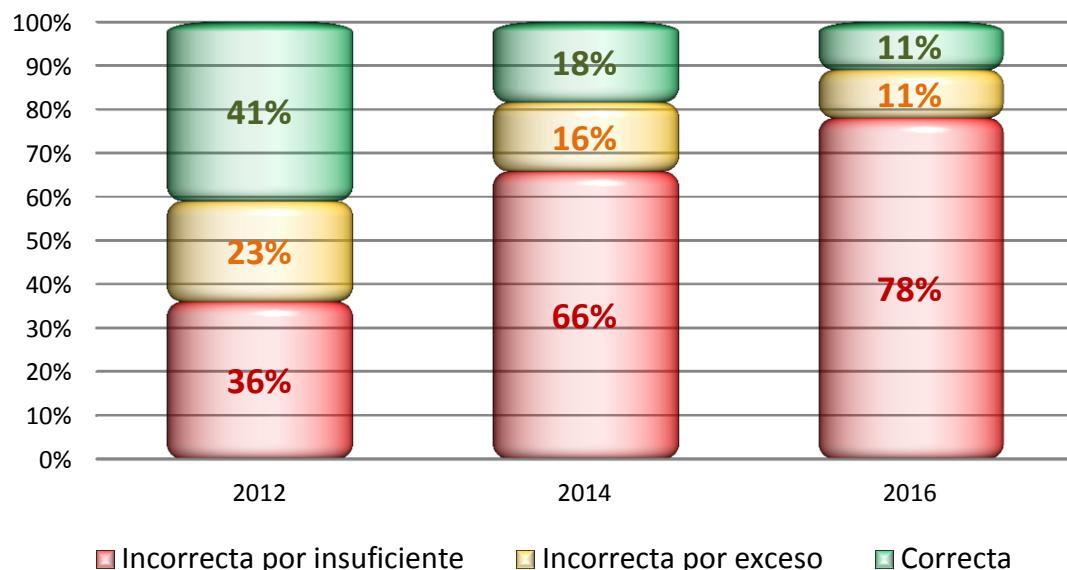
El estudio, realizado en colaboración con la Asociación Nacional de Fabricantes de Iluminación (ANFALUM), audita los parámetros medios de iluminancia (cantidad de luz que llega al pavimento) y uniformidad (homogeneidad de dicha luz), concluyendo que el 89% de las luminarias, en el primer caso, y el 50% en el segundo, registran rangos no adecuados.

Del 89% de las luminarias que registran rangos inadecuados de iluminancia, el 11% lo son por exceso (afectando a la eficiencia energética) y el 78% por defecto (repercutiendo en la seguridad del tráfico).

La falta de uniformidad en la iluminación también incrementa la exposición al riesgo, ya que se generan zonas de oscuridad entre áreas iluminadas (claroscuros); este defecto se detecta en la mitad de las luminarias en funcionamiento.

En la inspección realizada en 2012, los porcentajes de iluminancia y uniformidad incorrectas respecto del total de luminarias en funcionamiento se situaban en el 59% y el 24% respectivamente. Y en 2014, en el 82% y el 39%.

### Comparación Iluminancia 2012-2014-2016



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

El déficit de inversión en conservación de las carreteras en servicio ha crecido un 7% en dos años. En total, el informe de la Asociación Española de la Carretera estima que, en la actualidad, son necesarios algo más de 6.600 millones de € para poner a punto las infraestructuras viarias de nuestro país.

Las cantidades se reparten según la tabla siguiente:

	FIRMES	SEÑALIZACIÓN VERTICAL	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	BARRERAS METÁLICAS	TOTAL
Déficit acumulado (millones de €) en la Red de Carreteras del Estado <b>(25.974 kilómetros)</b>	1.917	35	8	75	2.035
Déficit acumulado (millones de €) en las redes de Comunidades Autónomas <b>(75.446 kilómetros)</b>	4.300	59	69	154	4.582
<b>Total</b>	<b>6.217</b>	<b>94</b>	<b>77</b>	<b>229</b>	<b>6.617</b>

Por Comunidades Autónomas, se ofrece 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 €	Déficits acumulados en conservación en la Red del Estado y de las CCAA y Diputaciones Forales (€/km)
<b>Andalucía</b>	<b>807</b>	<b>58.080 €</b>
<b>Aragón</b>	<b>626</b>	<b>75.977 €</b>
<b>Asturias</b>	<b>323</b>	<b>64.007 €</b>
<b>Cantabria</b>	<b>151</b>	<b>58.716 €</b>
<b>Castilla La Mancha</b>	<b>926</b>	<b>74.768 €</b>
<b>Castilla y León</b>	<b>1058</b>	<b>62.907 €</b>
<b>Cataluña</b>	<b>500</b>	<b>63.289 €</b>
<b>Comunidad Valenciana</b>	<b>371</b>	<b>78.897 €</b>
<b>Extremadura</b>	<b>232</b>	<b>42.926 €</b>
<b>Galicia</b>	<b>551</b>	<b>70.540 €</b>
<b>La Rioja</b>	<b>141</b>	<b>75.214 €</b>
<b>Madrid</b>	<b>229</b>	<b>68.542 €</b>
<b>Murcia</b>	<b>231</b>	<b>65.746 €</b>
<b>Navarra</b>	<b>251</b>	<b>65.422 €</b>
<b>País Vasco</b>	<b>220</b>	<b>53.842 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6617</b>	<b>65.244</b>

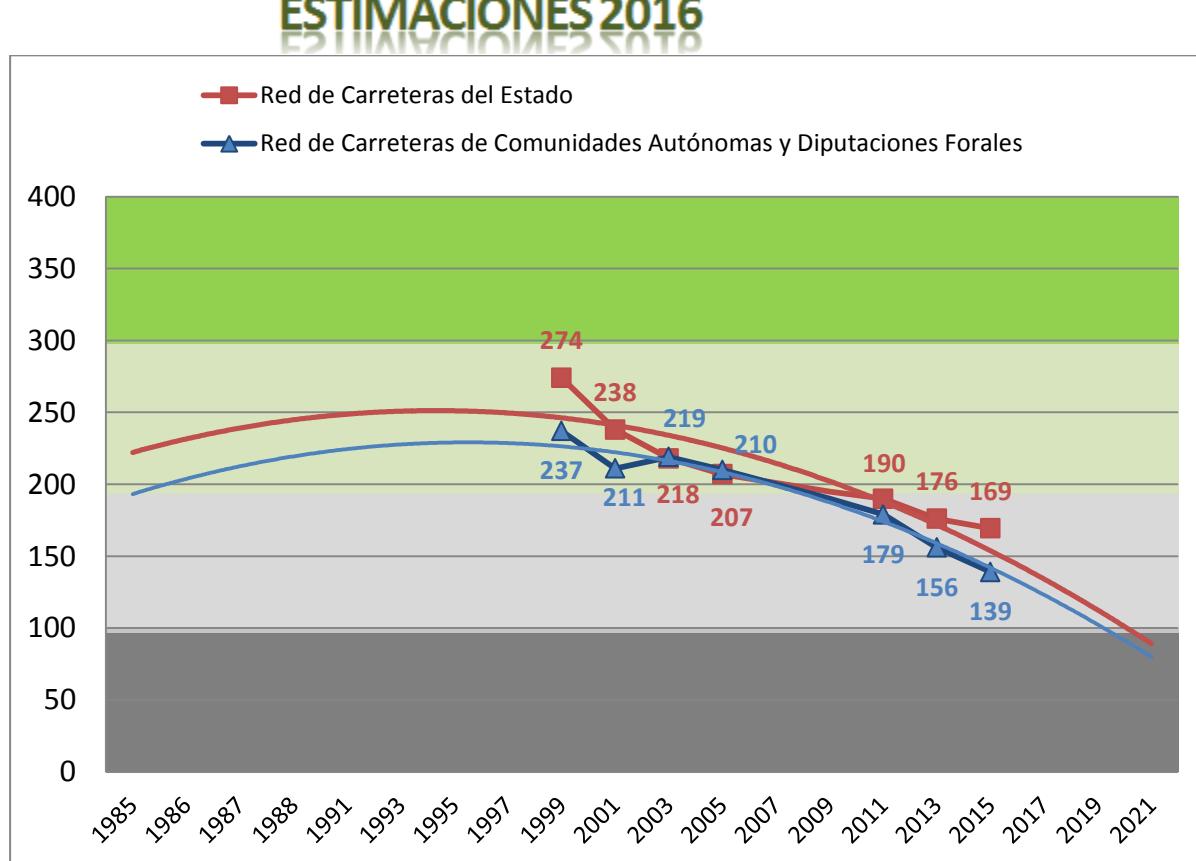
## ¿Hacia dónde vamos? La conservación ante el escenario 2020

En su informe 2016 la Asociación Española de la Carretera suspende un año más el estado en que se encuentran las redes viarias de nuestro país. Y van diez.

Una década en la que, paralelamente, los presupuestos destinados a esta partida se han visto seriamente afectados por los ajustes que las Administraciones Públicas han acometido en aras del cumplimiento de los objetivos de déficit impuestos por Bruselas.

13

De mantenerse esta tendencia, y conforme a las estimaciones de la AEC, antes de 2020 podría ser necesario reconstruir buena parte de la red.



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

### Trabajo de campo

El trabajo de campo del estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2015 – 2016” ha sido desarrollado en los meses de julio a septiembre de 2015 por diez 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 20.000 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.).

## 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 – 10	Muy Buena
7 – 8,9	Buena
5 – 6,9	Aceptable
1 – 4,9	Deficiente
0 – 0,9	Muy Deficiente

## Ficha técnica del Estudio



3.000 tramos de 100 metros, 20.000 fotografías.



6 profesionales implicados, 10 evaluadores, más de 4.000 horas de trabajo.



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



3.000 señales verticales de código.



900 km de marcas viales.



175 km de barreras metálicas.



25.000 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.

95% de Nivel de Confianza.

### Más información:

Departamento de Comunicación y RR Institucionales

Asociación Española de la Carretera

Marta Rodrigo ([mrodrigo@aecarretera.com](mailto:mrodrigo@aecarretera.com)) \* 637 51 04 05

Susana Rubio ([srubio@aecarretera.com](mailto:srubio@aecarretera.com))

@aecarretera - #informeAEC