

Calzada en mal estado

Paneles luminosos con avisos como este son cada vez más frecuentes en nuestras carreteras.

No deja de ser un sustitutivo peregrino y random al correcto mantenimiento del pavimento, pero hacen un reconocimiento explícito y un retrato palmario de la situación habitual de la red viaria.

Las consecuencias del mal estado de las carreteras se podrían resumir en:

Daños en el vehículo: Los baches, grietas y demás irregularidades pueden dañar neumáticos, suspensión, dirección y otros componentes.

Averías: Los daños pueden llevar a averías, como roturas de piezas o desgaste prematuro.

Mayor consumo de combustible: El mal estado de la carretera puede aumentar el consumo de combustible hasta un 34%.

Reducción de la vida útil del vehículo: El deterioro del vehículo puede ser de hasta un 25%.

Mayor riesgo de accidentes: El mal estado de la carretera puede dificultar el control del vehículo y aumentar el riesgo de accidentes.

Daños en la carga: Roturas y adulteración de los productos por golpes y movimientos indeseados.

Confort: este último apartado “no es cosa menor o dicho de otra forma, es cosa mayor” ya que altera de manera radical la atención por cansancio, ruido y vibración.

Por si no hubiera o hubiese de este pretérito pluscuamperfecto de desperfectos con esta panoplia de desastres, el reiterado abandono y deterioro de las infraestructuras provoca un coste exponencial en la reparación del mismo, a más años de abandono, más profunda y costosa será la solución.

El rédito político en este caso es nuestro principal caballo de batalla, ya que existe la falsa creencia de que la carretera todo lo aguanta y que las inversiones

en mantenimiento de hoy las disfruta el político de mañana.

Y por último, pero no por ello menos importante, tenemos la escandalosa cifra de CO₂ que podríamos dejar de emitir.

Las emisiones de CO₂ pueden aumentar significativamente cuando se circula por carreteras en mal estado. Según la Asociación Española de la Carretera (AEC), el aumento en las emisiones puede variar dependiendo del tipo de vehículo y del estado del pavimento:

- Vehículos ligeros:
 - Deterioro estructural importante (grietas, baches, deformaciones): hasta un 9% más de emisiones de CO₂
 - Deterioro superficial (agrietamiento fino, desintegraciones ligeras): un 5% más de emisiones de CO₂
 - Vehículos pesados:
 - Deterioro estructural importante: un 6% más de emisiones de CO₂
 - Deterioro superficial: un 4% más de emisiones de CO₂
- Por otro lado, si las carreteras están en buen estado, las emisiones de CO₂ pueden reducirse:
- Vehículos ligeros: una media del 3,5% menos de emisiones de CO₂
 - Vehículos pesados: una media del 4% menos de emisiones de CO₂

La AEC estima que repavimentar la mitad de la red de carreteras españolas permitiría ahorrar 1.600.000 toneladas de CO₂ al año, equivalente a las emisiones de todo el tráfico de la ciudad de Madrid durante 8 meses.

Desde nuestra publicación no nos cansaremos de aportar argumentos irrefutables, amparados por la

ciencia y la economía, pero no podemos aceptar que la red de redes que vertebra nuestra sociedad se encuentre en el estado en el que se encuentra con los

más de 10.000 millones en impuestos que son extraídos de la carreteras cada año.

