



Comunicado de prensa

3 de julio de 2025



Las carreteras españolas, en el peor momento de su historia reciente

El 52% de la red presenta deterioros de gravedad

- Un total de 34.000 kilómetros (el 32%) necesita reconstrucción urgente
- El déficit de conservación vial supera ya los 13.400 M€
- Aragón, Castilla-La Mancha y Galicia, las regiones con las carreteras peor conservadas
- El sobrecoste de los desplazamientos veraniegos derivado del mal estado viario superará los 270 millones de euros entre julio y agosto

Últimamente se ha generalizado en las carreteras españolas una nueva señal que anuncia que el firme de la calzada está en mal estado. Se puede ver en vías convencionales, pero también, cada vez más, en la red de alta capacidad. La situación es grave, pero no parece que pueda revertirse instalando carteles de advertencia.

En el último informe sobre el estado de conservación de las infraestructuras viarias de nuestro país, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha identificado deterioros graves y muy graves en más de la mitad de las carreteras gestionadas por el Estado, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Forales, elevando a 13.491 millones de euros el coste de su reparación.

Tras cuarenta años auditando el mantenimiento vial mediante un procedimiento de inspección visual, la AEC ha llevado a cabo por primera vez una evaluación digital mediante captación dinámica de imágenes y procesado con Inteligencia Artificial, que le ha permitido detectar deterioros con una muy alta resolución en una muestra de 4.000 kilómetros distribuidos por toda España (diez veces más que mediante metodología de análisis visual). El trabajo de campo se llevó a cabo en el verano de 2024.

CONTENIDO

- [El déficit de inversión acumulado supera ya los 13.400 millones de euros](#)
- [Consecuencias](#)
- [¿La solución?](#)
- [Análisis territorial: las carreteras aragonesas, castellano-manchegas y gallegas encabezan el “ranking de la mala conservación”](#)
- [Cifras que baten récords](#)
- [De la inspección visual a la inspección digital](#)

Madrid, 3 de julio de 2025.- Han transcurrido tres años desde que la Asociación Española de la Carretera auscultara por última vez el estado en que se encuentra la red viaria y, en ese tiempo, su nivel de deterioro se ha incrementado exponencialmente: de los 13.000 kilómetros que en 2022 presentaban deterioros muy graves en el pavimento, se ha pasado a un total de 34.000 en 2025. Cerca del triple.

Son, en concreto, 33.966 kilómetros que precisan reconstrucción de carácter urgente, habiéndose de acometer actuaciones en un plazo inferior a un año debido a que registran alteraciones muy serias, tanto estructurales (baches y piel de cocodrilo), como superficiales (grietas longitudinales y transversales, y descarnaduras).

Asimismo, se han contabilizado otros 20.407 kilómetros más en los que es necesario actuar en un plazo máximo de cuatro años, habiéndose identificado en ellos daños calificados como “graves”.

La investigación de la AEC concluye, por tanto, que en un cuatrienio, a lo sumo, sería necesario intervenir en más de la mitad de las carreteras españolas (54.373 kilómetros de un total de 101.700), cuyos firmes se encuentran en la peor situación detectada desde finales de la década de los 80, principios de los 90, cuando se llevó a cabo el último gran Plan General de Carreteras de nuestra historia reciente.

[El déficit de inversión acumulado supera ya los 13.400 millones de euros](#)

La falta de atención a la conservación de las carreteras españolas tiene un nombre: 13.491 millones de euros, cantidad que ha sido calculada considerando la subida experimentada por los precios de las materias primas, energía y personal, a fin de ofrecer una imagen lo más próxima posible a la realidad actual.

Así, a los 9.453 millones que en 2022 se estimaban necesarios para abordar las carencias del pavimento en las mallas gestionadas por las administraciones central, autonómica y foral, se suman ahora otros 4.038 millones. De este incremento, el 20% corresponde a la subida del IPC del último trienio, siendo el 23% restante atribuible al propio deterioro de la infraestructura.

Considerando estos datos, el estudio confirma que nuestras carreteras se han deteriorado estos tres últimos años a un ritmo del 8% anual.

El Informe de la AEC estima también las necesidades de inversión que la conservación viaria acumula y que se reparten, para las redes del Estado, Autonómica y Foral, como sigue:

- 4.721 millones de euros en las carreteras que gestiona el Estado, una malla que tiene una longitud de 26.000 kilómetros, y
- 8.770 millones de euros en las que administran los gobiernos autonómicos y forales, que suman un total de 75.300 kilómetros.

Consecuencias

El deterioro de red viaria de nuestro país puede representar **la paralización del proceso de transformación de las carreteras en infraestructuras verdes, seguras y conectadas**. La descarbonización del transporte, la reducción a la mitad del número de fallecidos por accidente de tráfico en 2030, la mejora de la resiliencia de las infraestructuras frente al cambio climático, la repoblación de la España vacía o la introducción de movilizaciones automatizadas al ritmo exigido por los compromisos europeos pueden verse **seriamente amenazadas** si no se actúa de inmediato para revertir la situación que dibuja el Informe de la AEC.

No hay que olvidar, asimismo, el actual escenario de quiebra de la seguridad mundial en el que nos encontramos y el **papel que las infraestructuras viarias estarían llamadas a desempeñar en la futura Estrategia de movilidad y defensa**.

Pero más allá de las grandes políticas, lo cierto es que la mala conservación de la red afecta también al ya maltrecho bolsillo de los conductores: circular por una carretera en mal estado **incrementa hasta un 12% el consumo de combustible**. Sin ir más lejos, los dos meses del verano de este año (julio y agosto) el deterioro de las carreteras se traducirá en un sobregasto superior a los 270 millones de euros en combustible, considerando los más de 100 millones de desplazamientos de largo recorrido que, según ha anunciado la Dirección General de Tráfico, se van a registrar.

Nada más y nada menos que **cuatro millones y medio más de sobrecoste en combustible al día**.

Y hay otros valores que se ven afectados: **un pavimento deteriorado obliga a reducir la velocidad de circulación una media del 10%**, lo que, en el caso de los camiones, supone un 12,5% más de tiempo para realizar el mismo recorrido, un 25% más en el caso de los autobuses y un 20% más los vehículos ligeros.

Considerando que los precios del transporte de mercancías se establecen en función del tiempo, se puede concluir que el **incremento de los costes** asociado al aumento de los tiempos de viaje **terminará repercutiendo en los precios del producto final** (un 10% más, según cálculos de la AEC).

¿La solución?

Hace años que la Asociación Española de la Carretera viene reclamando un **espacio de financiación propio, global y sostenible** para garantizar una adecuada conservación de nuestro patrimonio viario. Este fondo habría de nutrirse de:

- Los Presupuestos Generales del Estado y de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales
- Fondos Europeos
- Sistemas de tarificación por uso
- Estrategias de colaboración Público-Privada

Pero también cabe otro tipo de soluciones, como aquellas que atienden a la elevada fiscalidad que soporta la movilidad por carretera, que sufre palmarias desventajas frente a otros modos de transporte. Es el caso del impuesto especial de hidrocarburos, del que están exentos ferrocarril y transportes marítimo y aéreo.

Solo con eliminar esta exención, y según datos publicados por la Fundación Corell¹, se generarían anualmente 4.091 millones de euros. La equidad impositiva sería suficiente para revertir el déficit de conservación de carreteras en un plazo de algo más de tres años.

Análisis territorial: las carreteras de aragonesas, castellano-manchegas y gallegas encabezan el “ranking de la mala conservación”

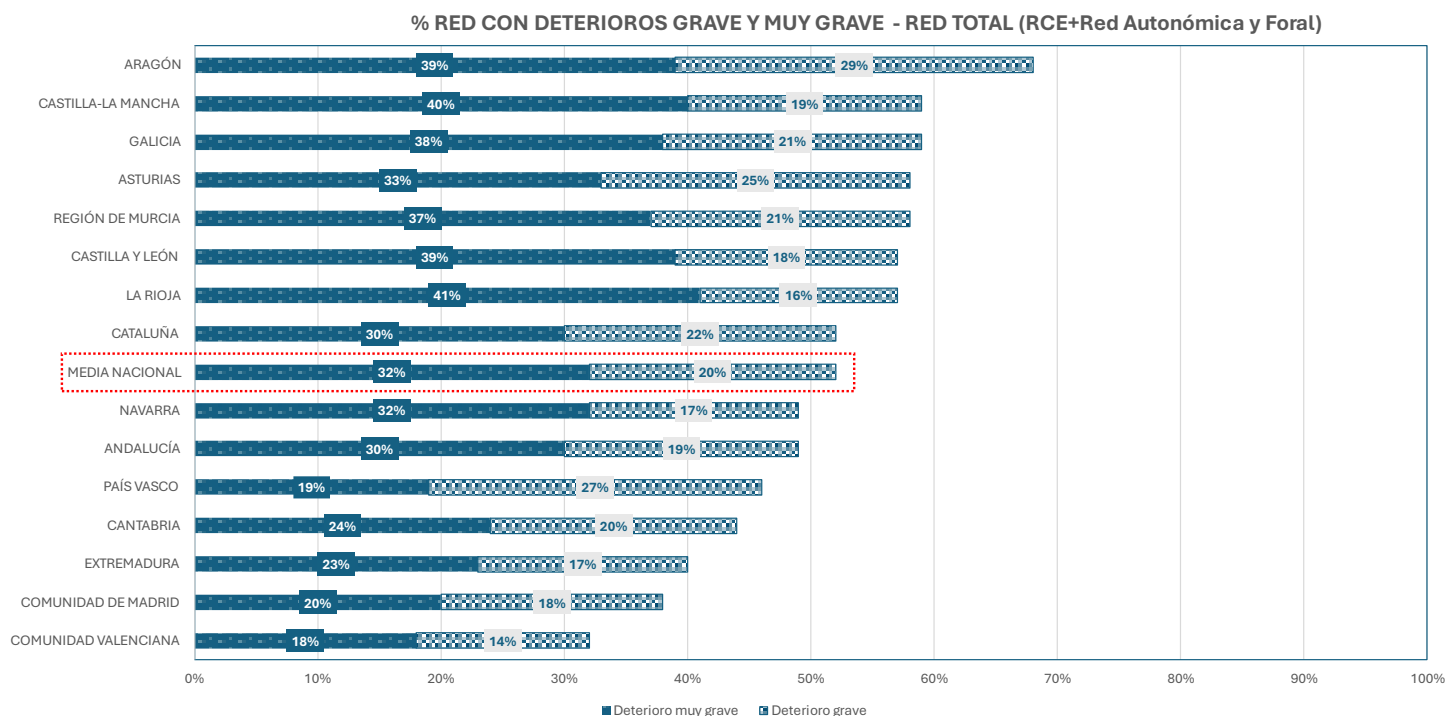
El 68% de la red viaria aragonesa presenta deterioros graves en sus firmes, un 16% más que la media nacional y un 36% por encima de las carreteras de la Comunidad Valenciana, que se sitúan en el extremo menos malo de la serie. Por su parte, en Castilla-La Mancha y en Galicia, el porcentaje de red en estado grave alcanza el 59%.

Así se desprende del análisis territorial de los resultados del estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación de la AEC.

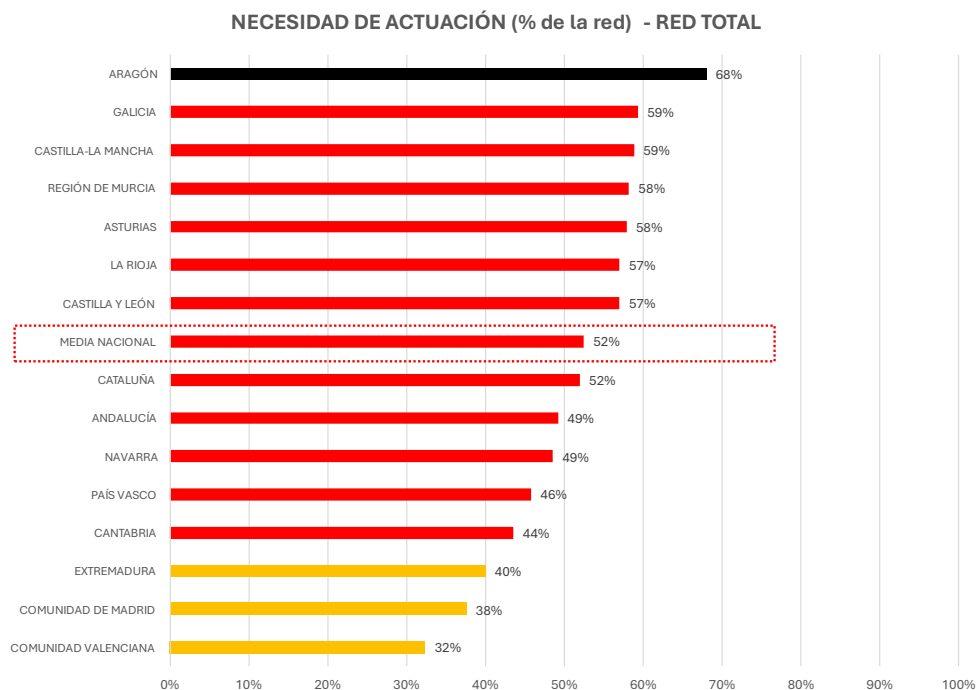
Las siguientes figuras reflejan el porcentaje de red que, en cada región, necesita intervenciones urgentes (antes de un año) y en el corto plazo (en cuatro años a lo más tardar), agrupando los deterioros en graves y muy graves y categorizando la situación desde crítica a buena, pasando por deficiente y aceptable.

¹ Fuente: *Balance económico, fiscal, social y medioambiental del sector del transporte en España*. Fundación Corell, Transyt y Alsa 2021, publicado en 2025

% RED CON DETERIOROS GRAVE Y MUY GRAVE RED TOTAL (RCE + RED AUTONÓMICA Y FORAL)



% RED QUE NECESITA ACTUACIÓN-RED TOTAL (RCE + RED AUTONÓMICA Y FORAL)



La priorización en la necesidad de actuación se valora mediante la suma de los deterioros graves y muy graves



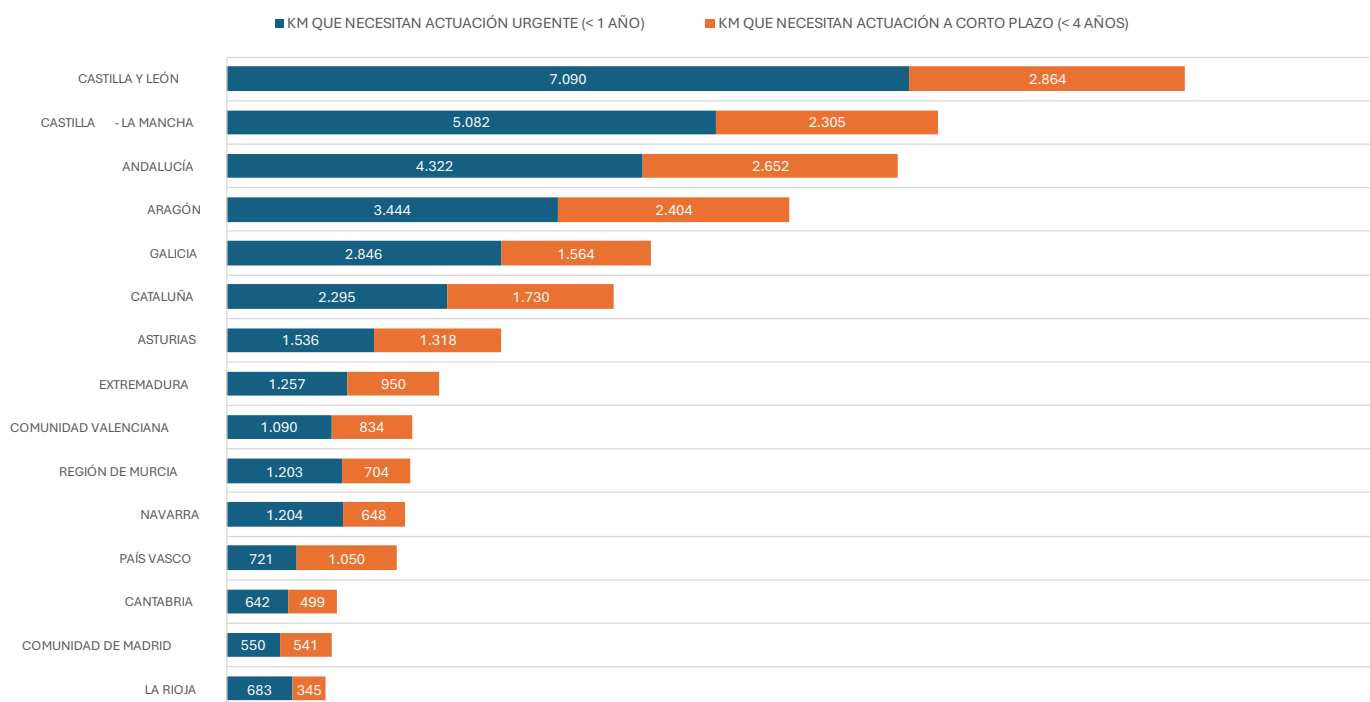
El análisis en el que se priorizan las necesidades de actuación, solo Aragón se sitúa en un nivel crítico, aunque llaman también la atención los casos de La Rioja (con un 41% de sus carreteras en situación muy grave), Castilla-La Mancha (con un 40%), Castilla y León (39%) y Galicia (38%).

Por debajo de la media se posicionan, además de la Comunidad Valenciana y en orden ascendente, la Comunidad de Madrid, Extremadura, Cantabria, País Vasco, Navarra, Andalucía y Cataluña como las regiones que presentan el menor porcentaje de carreteras con deterioros de consideración.

La siguiente figura refleja el número de kilómetros que requieren de actuación en un plazo no superior a cuatro años por regiones, arrojando las mayores cifras aquellas de mayor longitud de red, que son, en consecuencia y como se puede ver en el siguiente apartado, las que requieren los mayores niveles de inversión.

NECESIDADES DE ACTUACIÓN (Red Total)

LONGITUD QUE NECESITA ACTUACIÓN EN UN PLAZO INFERIOR A 4 AÑOS RED TOTAL



Cifras que baten récords

El informe de la Asociación Española de la Carretera estima que, en la actualidad, son necesarios 13.491 M€ para poner a punto las infraestructuras viarias de nuestro país.

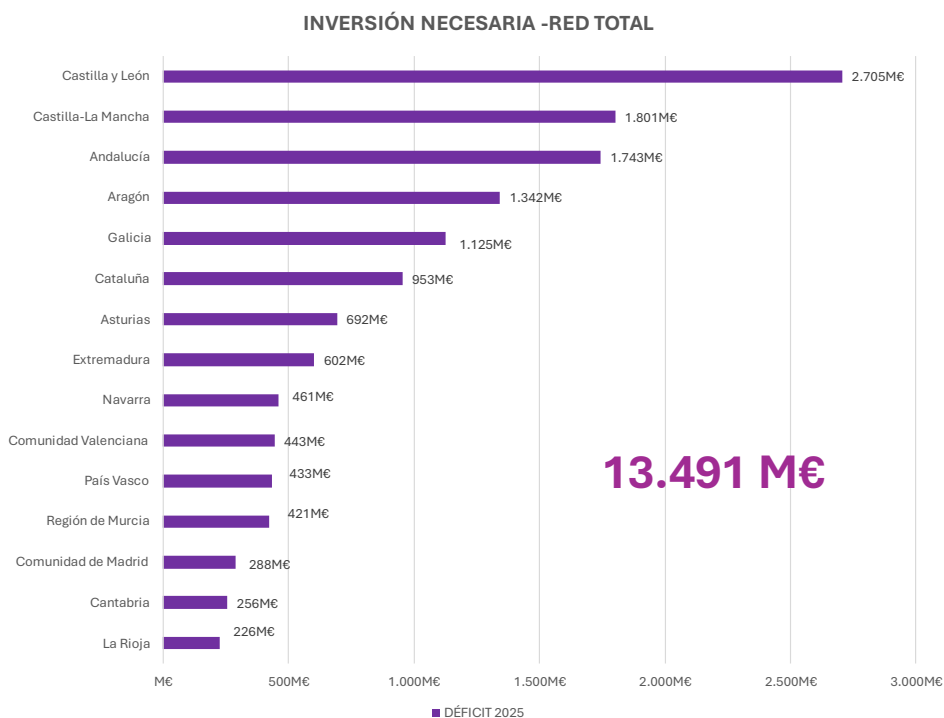
La cifra bate récords, y su crecimiento también: 42,71% más que en 2022, fecha de la última inspección visual realizada por la Asociación.

Las cantidades se reparten como sigue:

- 4.721 M€ para la Red del Estado (un 53% más que en 2022)
- 8.770 M€ para la Red Autonómica y Foral (un 37,63% más que en 2022)

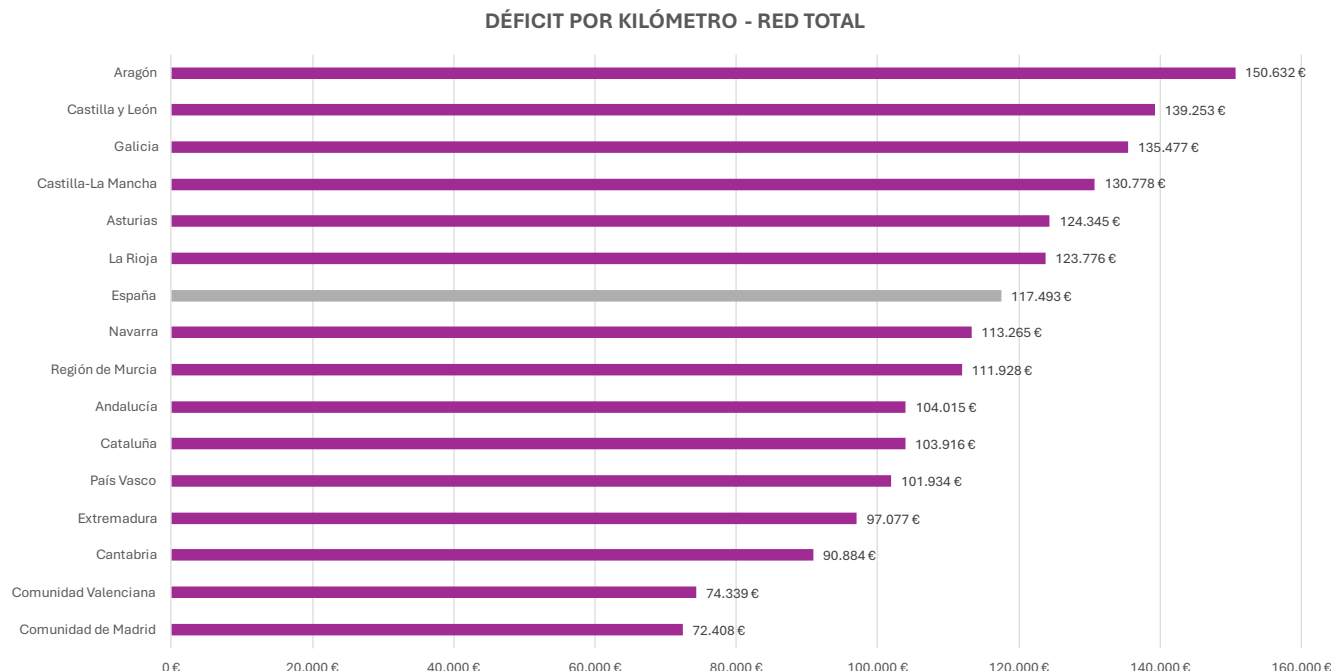
Desglosando el dato por regiones, tenemos que:

INVERSIÓN NECESARIA EN LA RED TOTAL



Un análisis de la inversión a acometer por cada kilómetro de carretera permite valorar la situación real de cada región en función del estado de su red:

DÉFICIT POR KILÓMETRO EN LA RED TOTAL



De la inspección visual a la inspección digital

La Asociación Española de la Carretera comenzó a auditar las infraestructuras viarias en el año 1985 mediante una metodología de inspección visual: una decena de evaluadores recorrían las carreteras realizando un análisis visual de los tramos objeto de estudio.

En 2023, la AEC inició el proceso de transición hacia una metodología de inspección digital, basada en el uso de inteligencia artificial cognitiva para recoger los datos del estado del pavimento. Así, con una sola pasada de un vehículo circulando hasta 90 km/h con este dispositivo a bordo, se obtiene información objetiva, detectándose deterioros con muy alta resolución y de forma rápida. Unos servicios en la nube que utilizan modelos de visión artificial y procesos de análisis de datos, y un interfaz web, completan esta tecnología, obteniéndose resultados altamente precisos.

El inspector autónomo ha permitido, además, ampliar significativamente el número de kilómetros objeto de estudio, pasando de 3.000 tramos de 100 metros a un total de 4.000 kilómetros, una muestra fehaciente de los 101.700 kilómetros representados en la muestra auditada:

- 26.400 kilómetros que suma en total la Red del Estado
- 75.300 kilómetros que constituye en su totalidad la Red Autonómica y de las Diputaciones Forales

La IA utilizada cumple, además, tres premisas indispensables para este tipo de tecnología: es cibersegura, cumple la normativa de privacidad y se desarrolla y aplica al 100% en servidores de Europa, siguiendo los criterios de desarrollo ético exigidos por la Comisión Europea.

Más información:

Departamento de Comunicación y RRH

91 577 99 72

Marta Rodrigo - mrodrigo@aecarretera.com - 637 51 04 05

Susana Rubio – srubio@aecarretera.com

www.aecarretera.com

Asociación Española de la Carretera

Calle Goya, 23 – 4º Dcha.



**Comunicado de
prensa**