

Invertir en asfalto para salvar vidas: el retorno sin pompa del mantenimiento viario

lamentablemente, en este 2026 se ha puesto muy de actualidad, con una gran repercusión mediática, la idoneidad de la gestión del mantenimiento de las infraestructuras de transporte terrestre, tanto en las de ferrocarril, por los trágicos accidentes ferroviarios, como en las carreteras, por los numerosos incidentes provocados por los incontables baches aflorados tras los pasados temporales de lluvias. En ambos ámbitos se ha reabierto el debate sobre si la conservación está siendo suficiente.

En el trágico balance de víctimas del accidente ferroviario de Adamuz, todo parece apuntar que se debió a un defecto en la vía no detectado a tiempo, con la consiguiente conmoción social.

Este debate es igualmente extensible a la carretera. En ella, es innegable —por mucho que a veces se intente minimizarlo— que el mantenimiento insuficiente también se asocia a siniestros con víctimas mortales y graves.

El problema radica en que las fuentes públicas y agregadas sobre el “mal estado del firme” son escasas. De hecho, los últimos datos en los que la DGT lo recoge explícitamente aparecen en un informe temático limitado a carreteras convencionales y con datos de 2022. En ese ámbito, la DGT registra 17 fallecidos y 57 heridos hospitalizados en siniestros donde figura “mal estado del firme” como circunstancia concurrente.

Si queremos trasladar ese orden de magnitud al conjunto de vías interurbanas, no queda más remedio que hacer un ejercicio de extrapolación, con las debidas cautelas por las diferencias entre tipologías de vía y por la propia naturaleza de la variable. En términos de orden de magnitud, esa extrapolación sitúa la influencia del “mal estado del firme” en una horquilla aproximada de 10 a 30 fallecidos anuales en vías interurba-

nas, y en el entorno de 40 a 120 heridos hospitalizados al año, con datos actuales.

Es evidente que un firme en perfecto estado no habría evitado todos los accidentes: en carretera confluyen muchos factores. Pero que, incluso en estadísticas de mínimos, aparezcan decenas de fallecidos y un volumen relevante de heridos graves asociados a una circunstancia tan subsanable como el estado del firme es, sencillamente, inadmisibile.

No obstante, pese a lo dramático de esas cifras derivadas de las estadísticas, el problema puede estar todavía infrarrepresentado, porque existen accidentes que no se relacionarán nunca con el estado del firme, ya que la manifestación de su influencia no es inmediata, sino que aparece diferida, días o semanas después, y en otras carreteras. Tales serían los derivados de daños en los neumáticos provocados por impactos en baches, juntas de dilatación deficientes, etc., impactos que no mostrarían signos externos visibles ni alarmantes, pero que deterioran y debilitan la estructura interna del neumático, llegando a provocar, más adelante, un reventón súbito y pérdida de control, en carreteras que presentan buen firme.

Ese goteo anual de siniestros con víctimas es elevado e inaceptable. Y, sin embargo, a diferencia de los siniestros ferroviarios —puntuales y más mediáticos—, en carretera se produce de forma continua y con escasa repercusión pública. Quizá por eso la sociedad se ha acostumbrado. Pero acostumbrarse no puede ser una política pública: conservar mejor salva vidas, y medir mejor permite priorizar con rigor.

Es precisamente por respeto a las víctimas y a sus familias que cabe retomar con seriedad un debate que, en realidad, debería estar resuelto desde hace mucho tiempo: la conservación no es una partida discrecional, sino una condición básica de seguridad. Esto es grave e inaceptable, más aún si consideramos que,

Invertir en asfalto para salvar vidas: el retorno sin pompa del mantenimiento viario

con una conservación más diligente y sostenida podría haberse evitado una parte importante de estos accidentes con víctimas.

Más allá del invaluable coste en vidas humanas, existe una factura oculta adicional asociada al mal estado del firme, como se ha venido reiterando en esta Revista. Tales serían los costes de daños en el vehículo, mayores gastos de mantenimiento, mayor frecuencia de averías, significativo aumento de consumo de combustible y, por tanto, más emisiones.

Por todo ello, resulta difícil de entender que baches y descarnaduras —aunque sean puntuales— permanezcan durante largo tiempo sin corregir, sustituyendo la reparación por el cada vez más frecuente cartel de “Firme en mal estado”, que no sólo sería una advertencia al usuario, sino que parecería que subyace la intención de limitar responsabilidades por la demora de la reparación.

Estos dos últimos años hemos tenido una demostración práctica, repetida y elocuente, de lo que significa no mantener. En la primavera de 2025 una cadena de borrascas generó un deterioro acelerado: baches de gran tamaño, descarnaduras, pérdidas de material y, en general, un empeoramiento súbito del estado de la rodadura en múltiples tramos de la red de carreteras en España. Este año, una secuencia de borrascas similar, ha tenido efectos aún más graves en el firme, aflorando y agravando a límites inaceptables los defectos subyacentes no corregidos con un mantenimiento adecuado.

Pero, ahora el deterioro ya no queda confinado a informes técnicos: el ciudadano lo ve, lo sufre y lo comparte. Se multiplican, y circulan por redes sociales, escenas de coches detenidos en el arcén por reventones de ruedas. En paralelo, han reaparecido —y en algunos casos hasta parece que se hayan normalizado— situaciones aún más graves e intolerables: carreteras con kilómetros de carriles completos cortados por el lamentable estado del firme, no por un bache aislado, sino por su multiplicidad y consecuente pérdida de aptitud funcional de tramos enteros.

Cuando el ciudadano ve, graba, comparte y compara, la degradación deja de ser un dato técnico y se convierte en percepción social. Por eso el debate ha

saltado a los medios de información, y por eso el fenómeno ya no puede despacharse con explicaciones coyunturales. Además, esa percepción no es sólo interna. La imagen internacional de un país también se construye —o se erosiona— con algo tan básico como la capacidad de su red viaria para cumplir su función. Resulta difícil sostener un relato de competitividad y modernidad si no somos capaces de mantener la infraestructura existente, ya no digamos en un estado satisfactorio, sino simplemente apta para prestar un servicio seguro y fiable.

En nuestras carreteras, la degradación hoy es notoria, visible y medible; una degradación que convierte lo construido en inseguro, ineficiente, contaminante e incómodo y, a la larga, mucho más caro de recuperar.

Y hay una percepción, lamentablemente palpable directamente por el usuario, de los efectos en el estado del firme entre los dos modelos imperantes en la gestión de su conservación. Mientras en las vías concesionadas, y alguna Administración de Carreteras, se emplea un modelo de gestión predictiva del firme, en la mayoría de Administraciones Públicas predomina una gestión más curativa. En éstas, los umbrales de actuación se espacian hasta valores de los indicadores de la auscultación (como IRI, CRT, etc.) mucho más relajados. Como consecuencia, los riesgos de accidentes, confort del usuario y el coste de la factura oculta citada son muy superiores.

Desgraciadamente, la conservación de las infraestructuras no da lugar a inauguraciones. Es un gasto sin bombo ni platillo, del que rara vez se obtiene rédito político a corto plazo. Pero sí es, sobre todo, la responsabilidad de asegurar un nivel adecuado de seguridad, funcionalidad, sostenibilidad y eficiencia.

El sector lleva muchos años advirtiendo de la insuficiencia del mantenimiento, y el déficit acumulado es ya enorme. Si no se revierte, abocará a gastos extraordinarios ingentes para recuperar niveles aceptables de seguridad y servicio. Pero, mientras tanto, esas deficiencias están produciendo pérdidas de vidas humanas. Y esas vidas no se recuperan. Ese es el verdadero “retorno” del mantenimiento: vidas.