

# La no conservación de carreteras y sus consecuencias ¡A las barricadas!



**José Antonio Soto**  
Miembro de la revista  
Asfalto y Pavimentación

✉ @soto228pepe

*“El Mantenimiento es la pieza silenciosa que hace que todo funcione. No corta cintas, no genera titulares y rara vez invita a hacerse una fotografía. Y, sin embargo, es lo que evita que el inevitable desgaste termine convirtiéndose en fatalidad”*

**César Franco Ramos** (presidente del Consejo General de Colegios Oficiales de ingenieros industriales) publicado en La Tercera de ABC el 03/02/26

## La gran causa ignorada.

Esta reflexión de Cesar Franco, publicada tras el accidente ferroviario de Adamuz, es plenamente extrapolable a la red de carreteras española, donde año tras año se acumulan miles de víctimas- mis respetos a todas ellas y a sus familias- sin que se adopten decisiones políticas firmes para reducir una causa que, siendo conocida, sigue siendo sistemáticamente ignorada: **el deficiente estado de conservación de las carreteras.**

En materia de siniestralidad vial se repite siempre el mismo discurso: velocidad, alcohol, distracciones, climatología adversa etc. Todo ello es cierto, pero resulta intelectualmente deshonesto seguir ocultando que el estado del pavimento no **es una causa residual**, si no un factor agravante de primer orden cuando no cumple las condiciones mínimas de seguridad exigibles desde el punto de vista técnico.

## Algunas razones para hacer una Conservación eficaz.

Un pavimento con una textura superficial adecuada, ejecutado con áridos de calidad contrastada y un drenaje eficaz reduce de forma significativa la probabilidad de accidente. En esas condiciones, el exceso de velocidad pierde peso relativo frente a otros escenarios donde el pavimento es deslizante, está deformado o es incapaz de evacuar el agua de lluvia. Negar esta evidencia técnica no es una cuestión de opinión: es una negación de la ingeniería.

La pluviometría es otro factor determinante. Estamos atravesando uno de los periodos más lluviosos de las últimas décadas y, sin embargo, nuestras carreteras siguen presentando baches, badenes y zonas de encharcamiento crónico, especialmente en los carriles cercanos a la mediana y a los arcenes así como la cantidad de baches con bordes cortantes en el carril de pesados, causantes de gran cantidad de ruedas reventadas, con el consiguiente riesgo de accidentes. Esto no es un fenómeno meteorológico inevitable; es la consecuencia directa de **deficiencias en la conservación y en la geometría superficial**, que derivan en aquaplaning y en accidentes evitables.

## ¿Por qué no se actúa a tiempo?

Ante este escenario, las Administraciones competentes optan por una estrategia conocida: **minimizar**

## La no conservación de carreteras y sus consecuencias ¡A las barricadas!

o eludir cualquier vínculo entre el estado del pavimento y la accidentalidad. El motivo es evidente, reconocer esa relación implicaría asumir responsabilidades patrimoniales y, eventualmente, jurídicas. Pero eludir la responsabilidad no elimina el problema: lo traslada a los usuarios de la vía, que pagan con daños materiales, lesiones o vidas humanas.

España dispone de una red viaria extensa, bien diseñada y correctamente ejecutada en su origen, una de las mejores de Europa en términos de concepción. El problema no está en el diseño ni en la construcción inicial, si no en una **política de conservación claramente insuficiente y errática**. Y esto no es una afirmación ideológica, sino una constatación técnica respaldada por años de informes, artículos especializados y advertencias reiteradas.

Las carreteras no colapsan de forma súbita. El deterioro es progresivo y perfectamente identificable. Antes del colapso estructural y funcional existen múltiples fases intermedias que permiten actuar con criterios de conservación preventiva, mucho más eficaces técnica y económicamente. Ignorar esas señales es una decisión política, no un fallo técnico.

Lo más grave es que estas advertencias no proceden de un único sector. Llevan años llegando desde la prensa técnica, confederaciones de transportistas, (CETM, CONETRANS, Fvet) y desde asociaciones profesionales y técnicas como AEC, ASEFMA o ATEB. La respuesta siempre ha sido la misma: inacción.

A este panorama se suma un dato difícil de justificar desde cualquier óptica técnica o presupuestaria: en 2024 se dejó de ejecutar el 23% del presupuesto destinado a carreteras, cerca de 9.000,00 millones de euros según la IGAE. No hablamos de falta de recursos, si no de **falta de voluntad**, y eso en infraestructuras tiene consecuencias.

### Amplia hemeroteca

Hace muchos años, en tribunas publicadas en esta revista y en Carreteras, ya se advertía de esta deriva. Títulos como: "Responsabilidades en los accidentes de carreteras"; "¿Se nos escucha o solo se nos oye?" o "Invertir para ahorrar víctimas", no eran provocacio-

nes si no advertencias técnicas. Advertencias que, con el paso del tiempo, han demostrado ser tristemente acertadas.

Hoy no estamos ante un problema nuevo, si no ante el **fracaso continuado de una política de conservación** que ha normalizado la degradación progresiva de la red viaria y ha asumido, implícitamente, que existen infraestructuras y usuarios de primera y segunda categoría.

### ¿Qué se puede hacer?

Llegados a este punto, y tras décadas de advertencias ignoradas, quizás solo nos quede la protesta presencial, visible. Propuse, en su día, una macro-manifestación frente al Palacio de las Cortes, con maquinaria (compactadores, extendedoras, palas cargadoras...) operarios, personal de laboratorios e ingenieros, mostrando a la sociedad quienes somos los que sostenemos la seguridad vial, desde el punto de vista técnico, pero atados de pies y manos por falta de presupuestos.

Todos, detrás de una pancarta clara y directa:

### "BASTA DE MUERTES POR CARRETERAS MAL CONSERVADAS"

Se me calificó de extremista. Tal vez lo sea. Pero cuando el lenguaje técnico, los informes y los datos dejan de ser escuchados, solo queda salir a la calle y elevar la voz.

*Porque lo que está en juego no es una partida presupuestaria más. Es la seguridad de los usuarios y la dignidad de una profesión que lleva años diciendo lo mismo sin que nadie quiera asumir responsabilidades.*



Foto Cadena SER