

ECONOMÍA

Portada > Economía

Los temporales enseñan las costuras de las carreteras: «Ha cedido lo que lleva tiempo aguantando»

La mitad de la red viaria presenta deterioros graves y el déficit en conservación alcanza ya los 13.000 millones

Guardar | Regala esta noticia | WhatsApp | Facebook | X | Email | 5



Estado de una carretera tras el paso del temporal por Madrid. (MATÍAS NIETO)

- [Punto culpa al cambio climático y al abandono del PP del deterioro de las infraestructuras ferroviarias >](#)



Antonio Ramírez Cerezo >

22/02/2026 a las 04:02h.

+ Seguir

El [accidente ferroviario de Adamuz](#) ha reabierto el debate sobre si España está conservando bien sus infraestructuras y las carreteras no han conseguido esquivar la controversia tras los últimos temporales que han sacudido España a su largo y ancho, dejando imágenes de vías totalmente destrozadas o con grietas, baches y socavones que han puesto en cuestión la seguridad de circular por el que es el modo de transporte de masas por excelencia. **¿El problema han sido las lluvias incesantes?** En realidad, solo han servido de acelerador de las consecuencias sobre las que usuarios, constructoras, empresas de conservación y transportistas llevaban años avisando por la dejadez y la escasa inversión en mantenimiento.

Antes de que las tormentas azotaran **España** la situación de las carreteras -con independencia de su titularidad estatal, autonómica o provincial-, era ya deplorable. Según denunció el año pasado la Asociación Española de la Carretera (**AEC**), el 52% de la red viaria española presenta deterioros de gravedad y en apenas tres años se ha pasado de 13.000 kilómetros de carretera con desperfectos graves a casi el triple en 2025, con 34.000 kilómetros que urgen de recuperarse.

El diagnóstico de la AEC es demoledor: sitúa el estado del firme en su peor momento desde el final de la década de los 80, cuando se llevó a cabo el último gran **Plan General de Carreteras, y urge** a reconstruir esos 34.000 kilómetros de carretera «en menos de un año» por presentar alteraciones tanto a nivel estructural (baches y piel de cocodrilo) como superficiales, ya sean grietas o descarnaduras, que suponen un riesgo para la seguridad de la circulación.

13.000

millones de euros es el déficit de inversión en mantenimiento que acumulan las carreteras españolas

Para la AEC el causante de haber llegado hasta aquí es el déficit de inversión en mantenimiento acumulado de 13.000 millones de euros que presentan las carreteras públicas. Frente a ese agujero, el presupuesto anual que maneja el **Ministerio de Transportes** es de unos 1.500 millones para la **Red de Carreteras del Estado**, que representa alrededor del 16% de los kilómetros de toda la red española (26.525 km sobre un total de 165.705). Por lo que el descubierto está llamado a acrecentarse ante la falta de unos **Presupuestos Generales del Estado** (PGE) que lo permitan.

Las necesidades de intervención son enormes. De ello dan buena cuenta los transportistas, que cada día recorren España con vehículos muy pesados que sufren -también deterioran- todavía más el mal estado del firme. Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (**Astic**), explica que lo visto tras el temporal es fruto de lo que llevaban tiempo «aguantando» las carreteras, pero que ahora la climatología adversa «ha hecho ceder». «Aparecen baches y socavones, se agrandan los blandones, se producen desprendimientos y desaparece la señalización horizontal. Y para un camión de 40 toneladas eso no es una simple molestia; es un riesgo», asevera.

34.000

kilómetros de vía tendrían que ser
reconstruidas en el plazo de un año dado
su mal estado a nivel estructural y
superficial

La solución habitual es la de señalar el mal estado de la vía y exigir reducir la velocidad, algo que a ojos de Valdivia debería ser inconcebible. «Resulta especialmente indignante que existan tramos en los que el único cambio visible durante años sean carteles que rezan mensajes como 'tramo de concentración de accidentes' o 'peligro por resalto, badén o pavimento en mal estado', obligando a los vehículos a reducir la velocidad de circulación, sin que se acometan las obras necesarias para corregir la situación», señala, añadiendo un mensaje en claro: «La señalización no puede sustituir a la intervención. Si un tramo es peligroso, la solución pasa por actuar sobre el trazado, el drenaje, el firme y la señalización. Lo demás es, sencillamente, aplazar el problema».

Mantenimiento preventivo

¿Cómo se ha llegado a esta situación? El consejero delegado de **Euroconsult Nuevas Tecnologías** y expresidente de Fidex, **Leonardo Benatov**, pone el foco en la ausencia de mantenimiento preventivo, por la que España sí apostó en la época del gran desarrollo de las infraestructuras viarias. «Desde la crisis económica hemos visto reducida la inversión y los datos que extraemos de la auscultación se enfocan a un mantenimiento correctivo pero no preventivo, que es el que necesitan las infraestructuras para garantizar su longevidad y buen servicio», explica el líder de la compañía que trabaja en la auscultación de las carreteras del Estado y también lo hace para concesionarias de autopistas en Francia.

Según Benatov, la fortuna para España es que las infraestructuras están «muy bien construidas» y están diseñadas para una vida útil de 100 años, cuando lo normal es 25 años. «Si se hace un mantenimiento de las carreteras de manera periódica y constante se puede eternizar la vida de las carreteras», señala. Y el coste de no hacerlo es muy elevado: «Mientras que conservar cada kilómetro de vía cuesta 100.000 euros, reconstruirla vale un millón, diez veces más».

Algo en lo que coincide Valdivia, que tilda de «imprescindible» la puesta en marcha de un plan de choque que sirva para atender «de inmediato lo urgente» en lo que tiene que ver con firmes, drenajes, taludes, señalización «y luego mantenerlo mediante un programa estable, evitando parches tras cada temporal». El directivo de Astic añade otra línea roja. «Si un tramo es conocido por concentrar accidentes o congestión, debe existir una actuación correctora con fecha concreta y seguimiento público».

Por lo pronto, Puente anunció el pasado martes en el **Senado la puesta en marcha de** un plan de choque de 1.629 millones para la mejora de firmes en los próximos tres años ante el aluvión de críticas de la oposición por el estado de las vías tras los sucesivos temporales.

Comparación europea

La mala praxis con el mantenimiento de la red también es señalada por la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (**Seopan**), que recuerda que la inversión media que hace España en conservación de carreteras es de apenas 22.489 euros por kilómetro cuando en **Reino Unido** alcanza los 108.141 euros, **Alemania** llega a los 49.229 euros por kilómetro y en **Francia** (47.553 euros/km) e **Italia** (41.537 euros/km) supera los 40.000 euros.

«Necesitamos duplicar el nivel de inversión anual, cuestión que difícilmente conseguiremos en base a las aportaciones de los presupuestos públicos», sentencia Julián Núñez, presidente de Seopan.

Junto al mantenimiento, Núñez calcula que las inversiones en mejora y modernización de las carreteras requieren de 11.494 millones de euros, pero apunta a que abordar esa cifra requiere de dar un giro de tuerca al modelo de financiación para que el dinero no tenga que salir solo de la caja pública. En otras palabras, el presidente de Seopan cree que la tarificación de las vías de alta capacidad es la solución para la conservación de las infraestructuras, como sostiene desde hace mucho tiempo la asociación a la que representa, que defiende los intereses de grandes concesionarias como **Abertis o Sacyr**.

Según Núñez, España es el único gran país de la UE cuya red de carreteras es mayoritariamente gratuita, concentrando el 68% de las autovías sin peaje de toda Europa. «Además, la carretera es el único modo de transporte en el que los usuarios no pagan por el uso de la infraestructura: los usuarios del tren, el transporte marítimo o el aéreo abonan tarifas por el uso de la infraestructura, el transporte por carretera -que representa el 84% del tráfico interior de pasajeros y el 95,8% de mercancías- no», es la tesis que defiende.