



Asociación Española de la Carretera

LA RED VIARIA, COMPROMETIDA POR LA REDUCCIÓN DE LA INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO

COMODIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN RIESGO POR FALTA DE CONSERVACIÓN

Según la auditoría realizada por la Asociación Española de la Carretera, las carreteras se enfrentan a un DETERIORO SIN PRECEDENTES, la peor situación de toda la serie del estudio, que se inicia en 1985

Entre 2011 y 2013, los DÉFICITS en conservación se han incrementado un 20% en la red del Estado y un 10% en la Autonómica

- El estado de los pavimentos acumula el 94% del déficit total
- Hay que reponer 330.000 señales
- Es necesario repintar las marcas viales de 52.000 kilómetros de carretera
- Las barreras metálicas vuelven al suspenso
- También el balizamiento se deteriora: de un “bien” baja a un “aceptable”
- Iluminación: el 82% de las luminarias registran rangos inadecuados de iluminancia
- Necesidades de inversión: 6.200 millones de €

Jueves, 10 de abril de 2014

“Tan sólo un golpe de timón en los Presupuestos 2015 evitaría la debacle del patrimonio viario”, asegura el Presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), Juan Francisco Lazcano, para quien la solución de urgencia a la situación que muestran los datos del Informe de la AEC “pasa por implementar un *Plan PIVE* para las carreteras españolas, sin menoscabo de arbitrar un sistema que permita consolidar una asignación presupuestaria anual al mantenimiento de la red”.



El estado actual de conservación de las carreteras españolas sitúa este asunto a la cola de las preocupaciones políticas, tal y como se desprende de los resultados obtenidos en el *Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación* desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en el segundo semestre de 2013.

Se trata de una investigación que tiene su origen en las Campañas de Inspección Visual de la Red Viaria que la AEC comenzó a realizar en 1985 con el objetivo de conocer el estado de la pavimentación y del equipamiento, así como de determinar la inversión mínima necesaria para alcanzar niveles de servicio adecuados.

En términos generales y de acuerdo con las conclusiones del estudio, actualmente las carreteras españolas se encuentran en un estado de conservación “deficiente”, rozando ya el “muy deficiente”. Darle la vuelta a esta situación requiere una inversión mínima de 6.200 millones de euros, cantidad en la que la AEC cifra el déficit que acumula el mantenimiento del conjunto de las infraestructuras viarias del país.

Un déficit que entre 2011 y 2013 se ha incrementado cerca del 13%:

- un 20% en la red que gestiona el Estado y
- un 10% en la que administran los gobiernos autonómicos.

En definitiva, las carreteras españolas se enfrentan a un deterioro sin precedentes, en tanto en cuanto la auditoría de la AEC muestra la peor situación de toda la serie del estudio, que arranca en el año 1985.

Las consecuencias: deterioro de la comodidad de la circulación y de la seguridad vial; pérdida de competitividad interterritorial y con respecto a nuestros socios europeos; aumento exponencial de los costes de reparación (cada euro no invertido a tiempo en refuerzo de firmes se transforma en 5 € a los tres años y en 25 € en el quinto); incremento de los costes de mantenimiento de los vehículos y aumento de las emisiones contaminantes, etcétera.

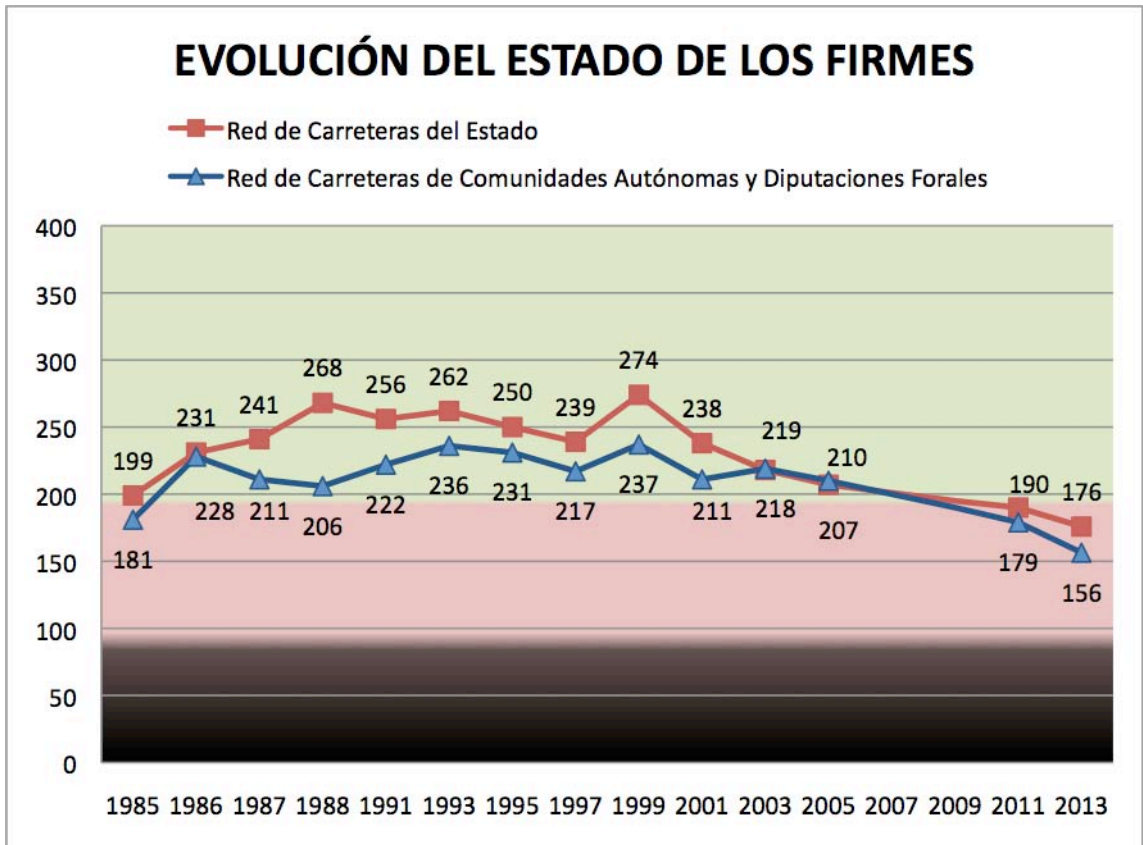
El estado de los pavimentos acumula el 94% del déficit total

La conclusión más destacada del *Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación* es, sin duda, el notable y acelerado deterioro de los pavimentos tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red Autonómica, obteniendo una calificación media de “deficiente” en ambos casos, y comprometiendo la capacidad resistente de las capas inferiores.

No en vano, el pavimento acumula el 94% del déficit total en conservación, lo que se traduce en unas necesidades de inversión en reposición y refuerzo de firmes cifradas en 5.828 millones de euros para el conjunto de las carreteras españolas. De ellos, la Red del Estado precisa de 1.883 millones, y la Red Autonómica de 3.945 millones.

En el gráfico de evolución del estado de los firmes, se observa cómo la situación es especialmente grave para las carreteras Autonómicas, que registran una caída de 23 puntos en su nota media en comparación con el año 2011.

Respecto a los firmes de las carreteras del Estado, han perdido 14 puntos entre 2011 y 2013.



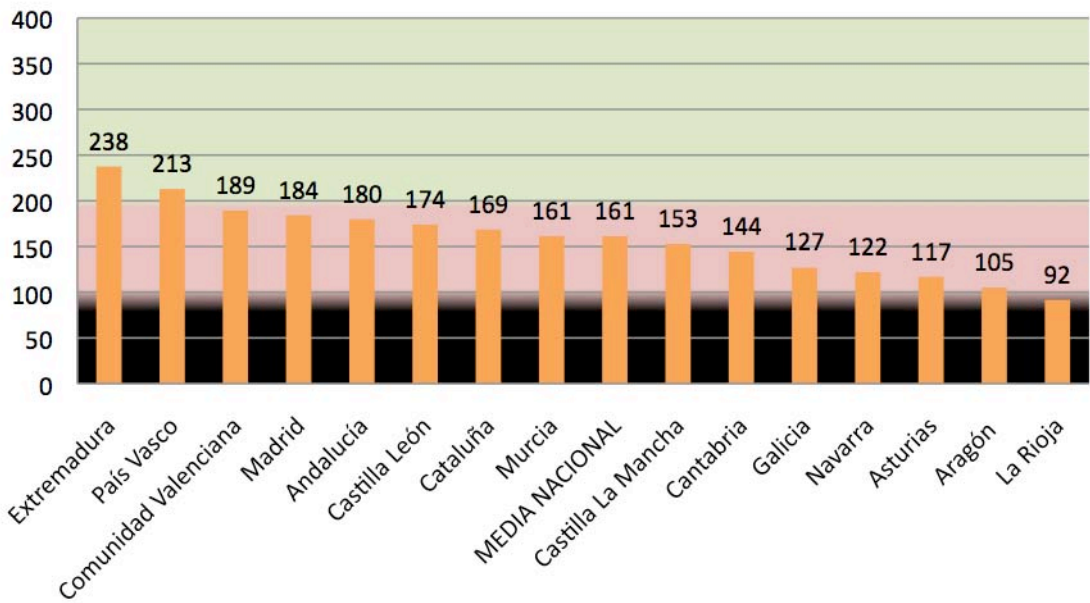
Para ambas redes, el estudio de la Asociación Española de la Carretera otorga al estado de conservación de los firmes la peor nota de toda la serie; tanto es así que, en el caso de la Red del Estado se registra una pérdida de 23 puntos con respecto a la primera auditoría, realizada en 1985. Por lo que se refiere a las carreteras autonómicas, el pavimento obtiene 25 puntos menos que hace 30 años.

En efecto, actualmente tres de cada cuatro kilómetros de pavimento presenta grietas en la rodada (el 72% de la red) y uno de cada tres muestra grietas, desintegraciones, deformaciones y baches (el 38%).

Ya en el ámbito regional, la investigación de la Asociación Española de la Carretera únicamente otorga un “aprobado” a las carreteras que atraviesan Extremadura y el País Vasco. Con una calificación de “muy deficiente” figuran las vías que discurren por La Rioja, seguidas muy de cerca de las de Aragón.



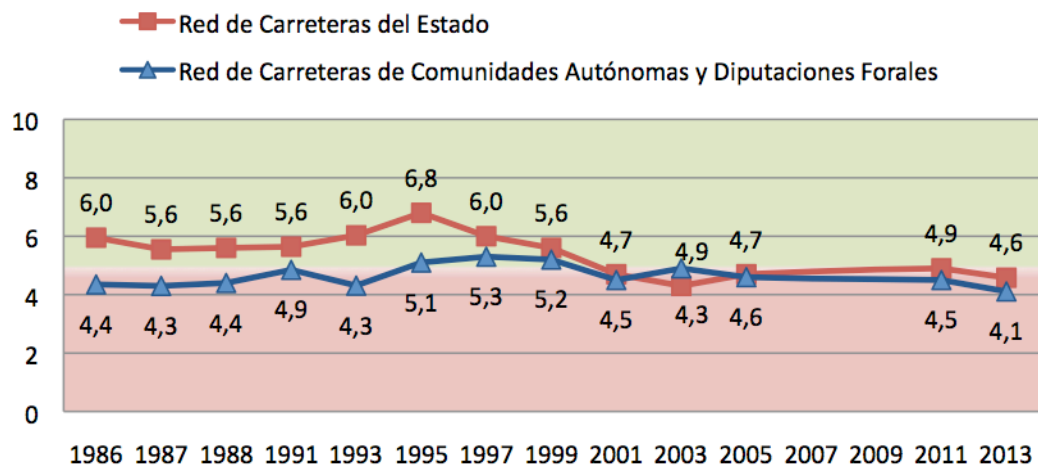
INDICADOR TERRITORIAL del estado de los firmes



Señalización vertical: Hay que reponer 330.000 señales¹

Con una calificación media de 4,6 y 4,1 respectivamente, la señalización vertical en las carreteras del Estado y en las Autonómicas obtiene una puntuación por debajo del aprobado. Con ello se consolida la calificación de “deficiente” que este tipo de señalización viene arrastrando desde los primeros años de la década de 2000.

EVOLUCIÓN DEL ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL



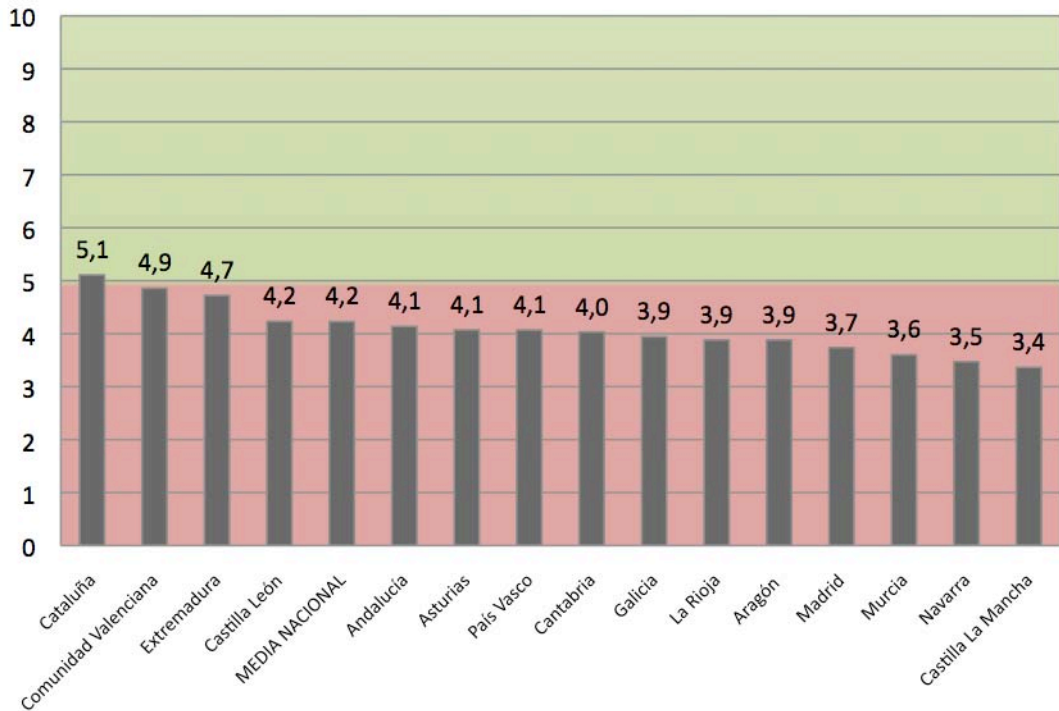
¹ Hay que tener en cuenta que en este informe la Asociación Española de la Carretera sólo evalúa señales de código (no se estudian las señales de orientación).



En este punto, la Asociación Española de la Carretera recuerda que estos datos obedecen a una observación visual de los deterioros que presentan las señales. Si se recurre a un análisis mediante procedimientos mecánicos, el panorama se muestra aún más negro. Tanto es así que en 2013 se ha llevado a cabo una inspección mediante retrorreflectómetro portátil, cuyas conclusiones son demoledoras: en una de cada dos señales –caducadas y no caducadas-, el material retrorreflectante ha perdido la condición de tal.

En cuando al indicador territorial, tan solo la señalización de código de las carreteras de Cataluña consigue escapar al suspenso.

INDICADOR TERRITORIAL del estado de la señalización vertical

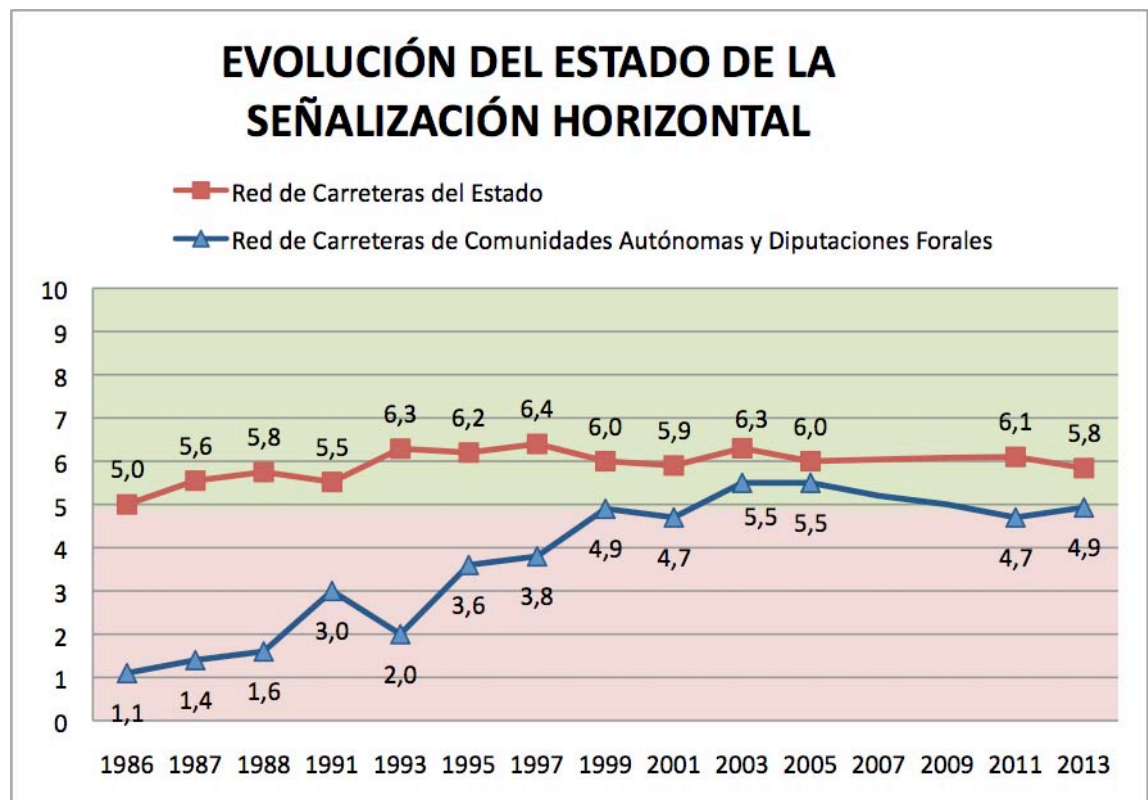




Señalización horizontal: Es necesario repintar las marcas viales de 52.000 kilómetros de carretera

En el caso de la Red del Estado, la estabilidad que revelaban los resultados obtenidos en el *Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación* del año 2011 para las marcas viales, con índices dentro del aprobado alto, se rompe en el informe de 2013. La señalización horizontal pierde tres puntos en sus niveles de conservación, aunque, eso sí, manteniéndose en la calificación media de “aceptable”.

La malla a cargo de las Comunidades Autónomas se estabiliza en el “deficiente”, con una puntuación similar a la de la edición precedente de este estudio: 4,9.

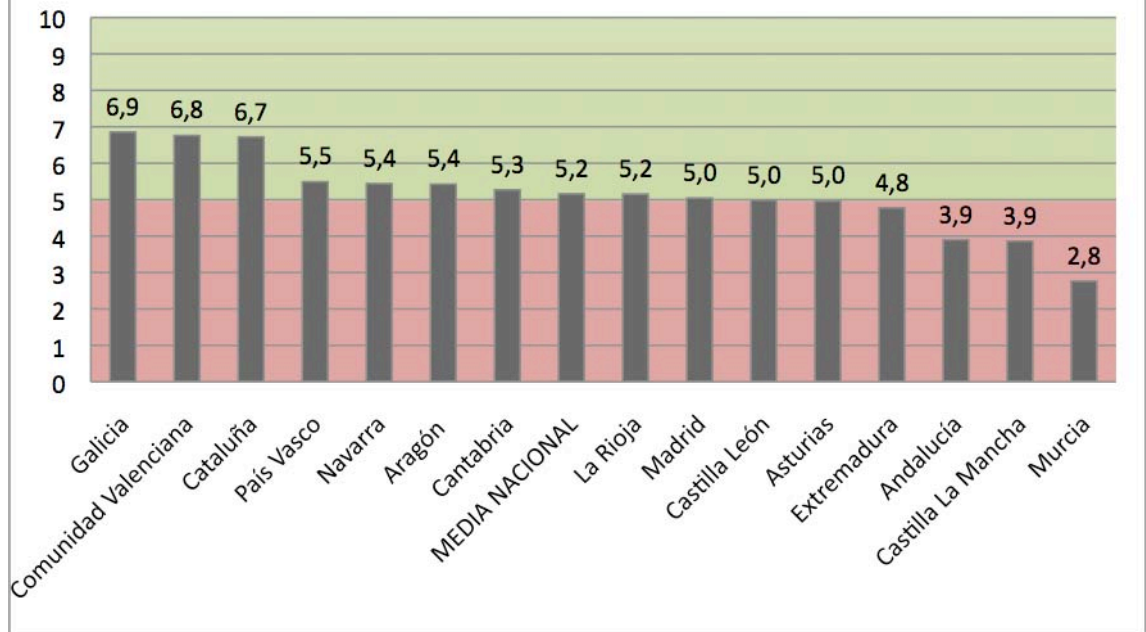


Según este informe, deberían repintarse las marcas viales de 28 de cada 100 kilómetros de carreteras en la red estatal, y de 49 de cada 100 kilómetros en la Autonómica, lo que requiere una inversión global de 103 millones de € (14 y 89 millones en cada una de las respectivas redes).

Por regiones, las buenas notas de Galicia, la Comunidad Valenciana y Cataluña contrastan con las de Murcia, Castilla-La Mancha, Andalucía y Extremadura, las únicas que suspenden en este capítulo.



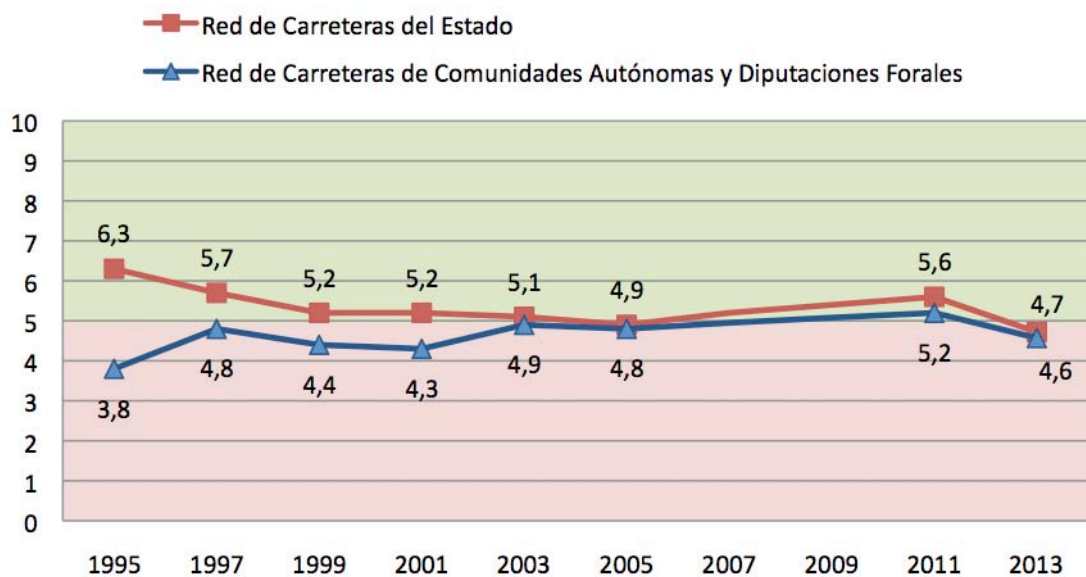
INDICADOR TERRITORIAL del estado de la señalización horizontal



Las barreras metálicas vuelven al suspenso

En cuanto a las barreras metálicas -y partiendo del hecho de que la AEC sólo estudia la barrera instalada y no la necesidad de su instalación en aquellos tramos que carecen de la misma-, el estudio de la Asociación las suspende, constatando 28 de cada 100 kilómetros de carreteras en la red estatal, y de 49 de cada 100 kilómetros en la Autonómica, lo que requiere una inversión global de 103 millones de € (14 y 89 millones en cada una de las respectivas redes).

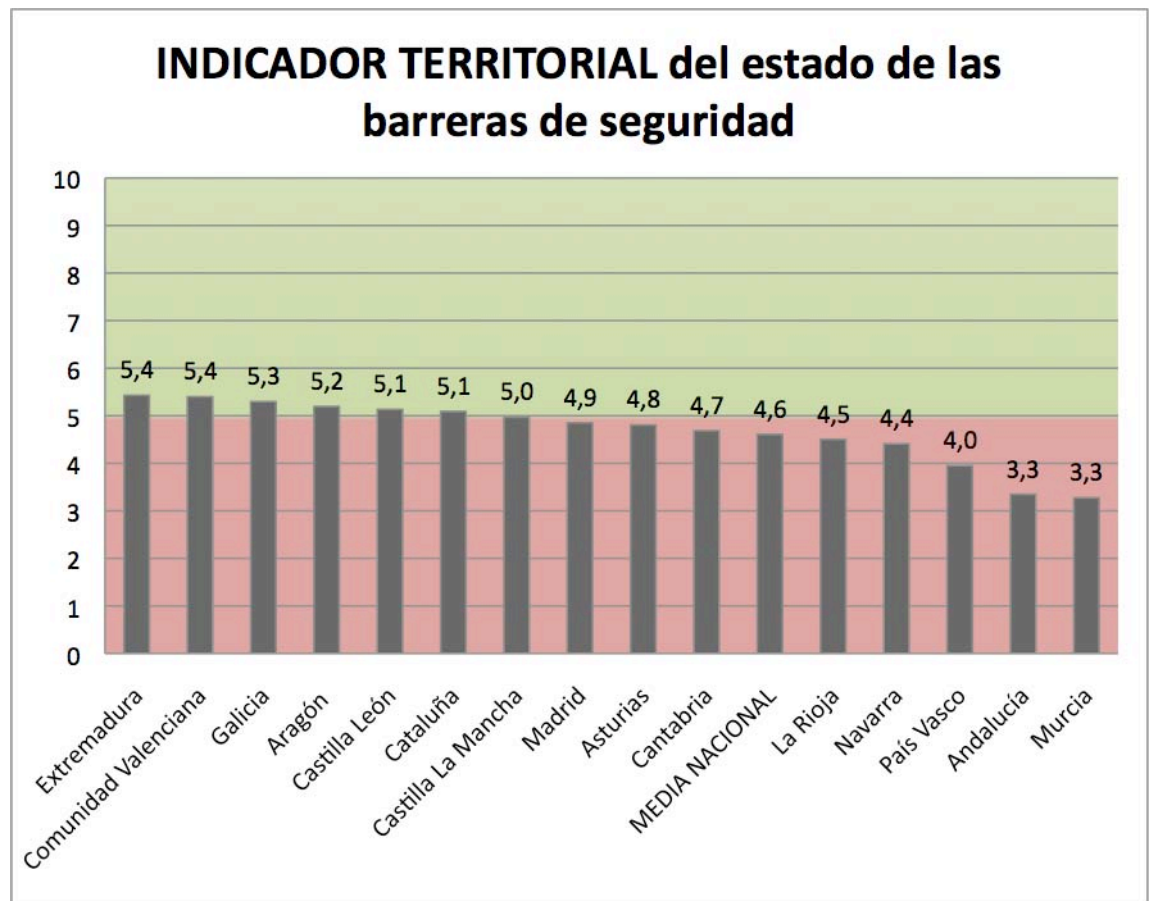
EVOLUCIÓN DEL ESTADO DE LAS BARRERAS METÁLICAS DE SEGURIDAD





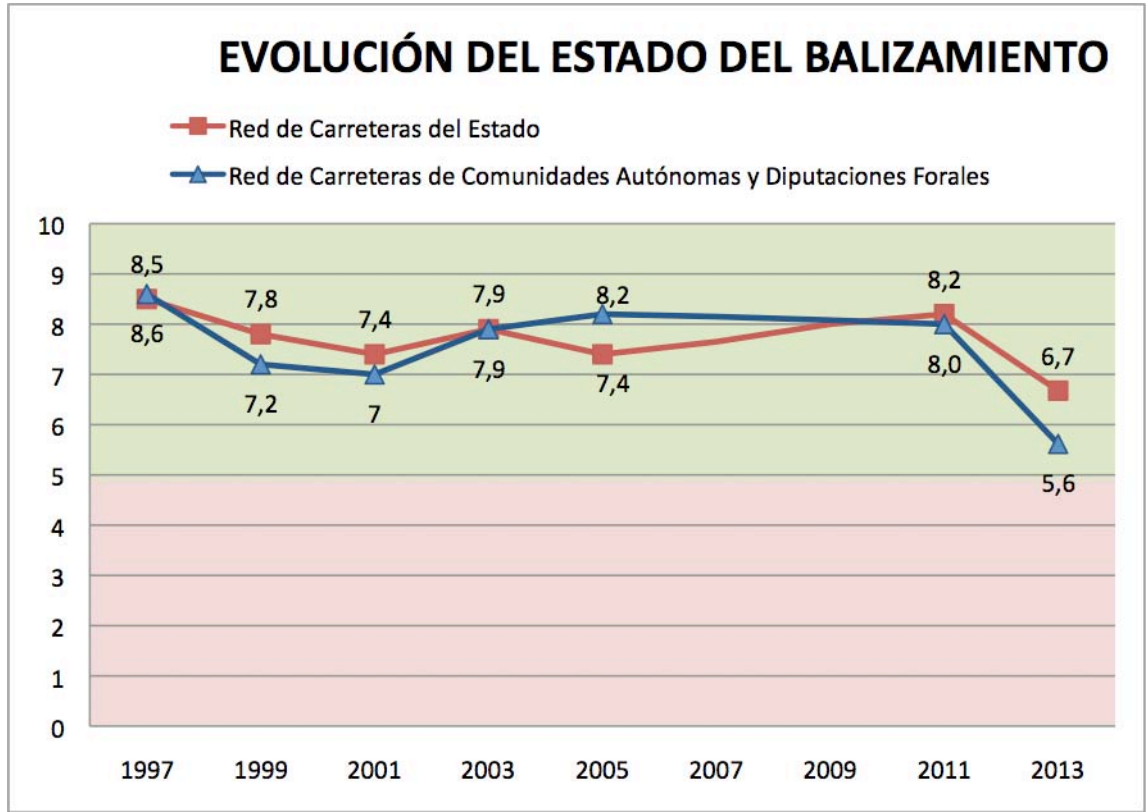
De acuerdo con los datos de la Asociación Española de la Carretera, 189 millones de € de inversión contribuirían a mejorar este elemento. Una cifra que se distribuye en 70 millones para las barreras de la Red del Estado, y 119 millones para las instaladas en la Red de las Comunidades Autónomas.

Llaman la atención, en la comparativa por regiones, los suspensos de Murcia y Andalucía. La otra cara de la moneda la configuran Extremadura, la Comunidad Valenciana, Galicia, Aragón, Castilla y León, Cataluña y Castilla-La Mancha.

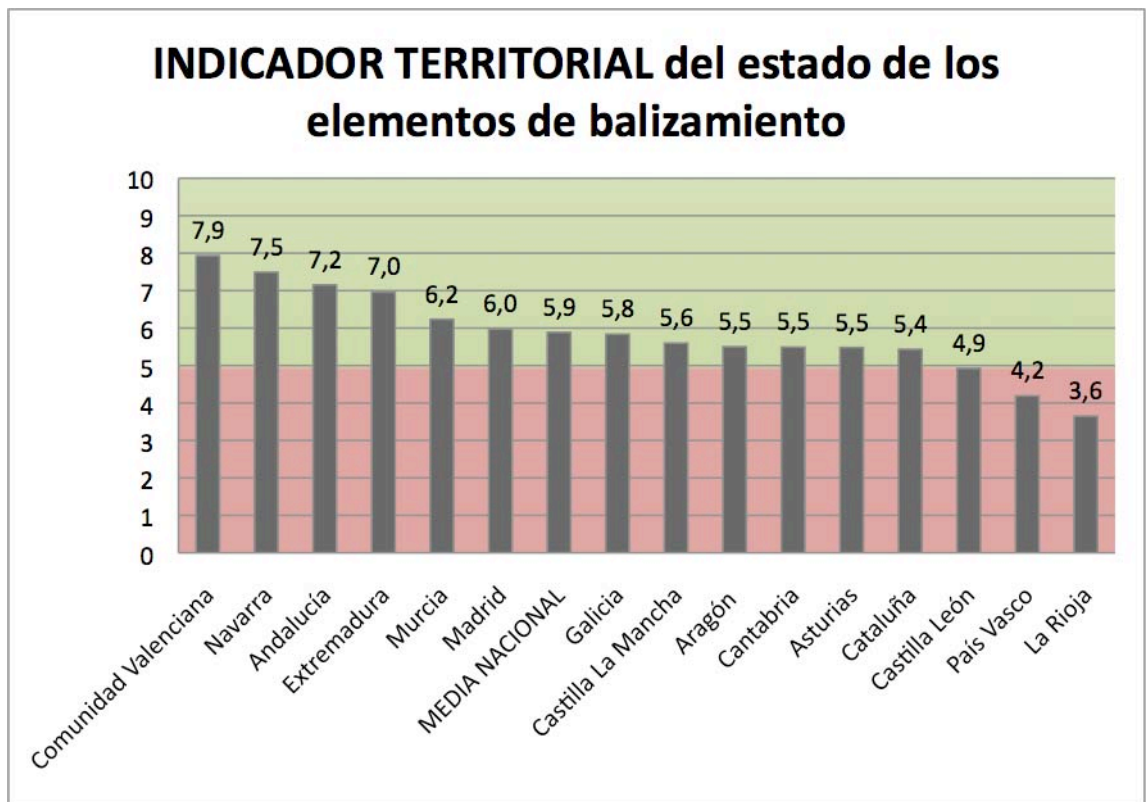


También el balizamiento se deteriora: de un “bien” baja a un “aceptable”

De todos los elementos analizados, ha sido tradicionalmente el balizamiento el que ha presentado un estado más saludable en ambas redes. Pero aquellas notas que rondaban el 8 en años anteriores desaparecen en la campaña de 2013, dando paso a calificaciones más modestas.



En el análisis regional, destacan seis comunidades por encima de la media, situada en el 5,9, y nueve por debajo, en algunos casos con un suspenso.





Iluminación: el 82% de las luminarias en funcionamiento registran rangos inadecuados de iluminancia, casi un 40% más que en 2012

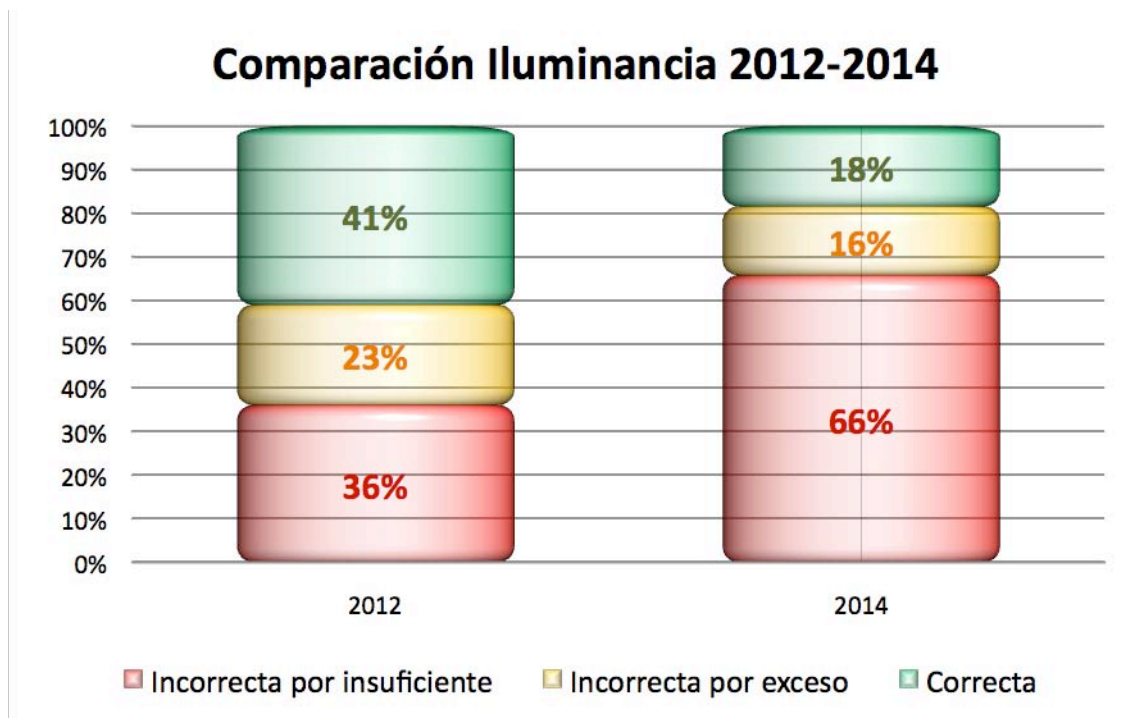
Éste es el preocupante dato que arroja la investigación de la AEC en su análisis del estado de este tipo de equipamiento, imprescindible para la seguridad vial durante la circulación nocturna.

El estudio audita los parámetros medios de iluminancia (cantidad de luz que llega al pavimento) y uniformidad (homogeneidad de dicha luz), concluyendo que el 82% de las luminarias, en el primer caso, y el 40% en el segundo, registran rangos no adecuados.

Del 82% de las luminarias que registran rangos inadecuados de iluminancia, el 16% lo son por exceso (afectando a la eficiencia energética) y el 66% por defecto (repercutiendo en la seguridad del tráfico).

La falta de uniformidad en la iluminación también incrementa la exposición al riesgo, ya que se generan zonas de oscuridad entre áreas iluminadas (claroscuros); este defecto se detecta en el 40% de las luminarias en funcionamiento.

En la inspección realizada en 2012, los porcentajes de iluminancia y uniformidad incorrectas respecto del total de luminarias en funcionamiento se situaban en el 59% y el 24% respectivamente.



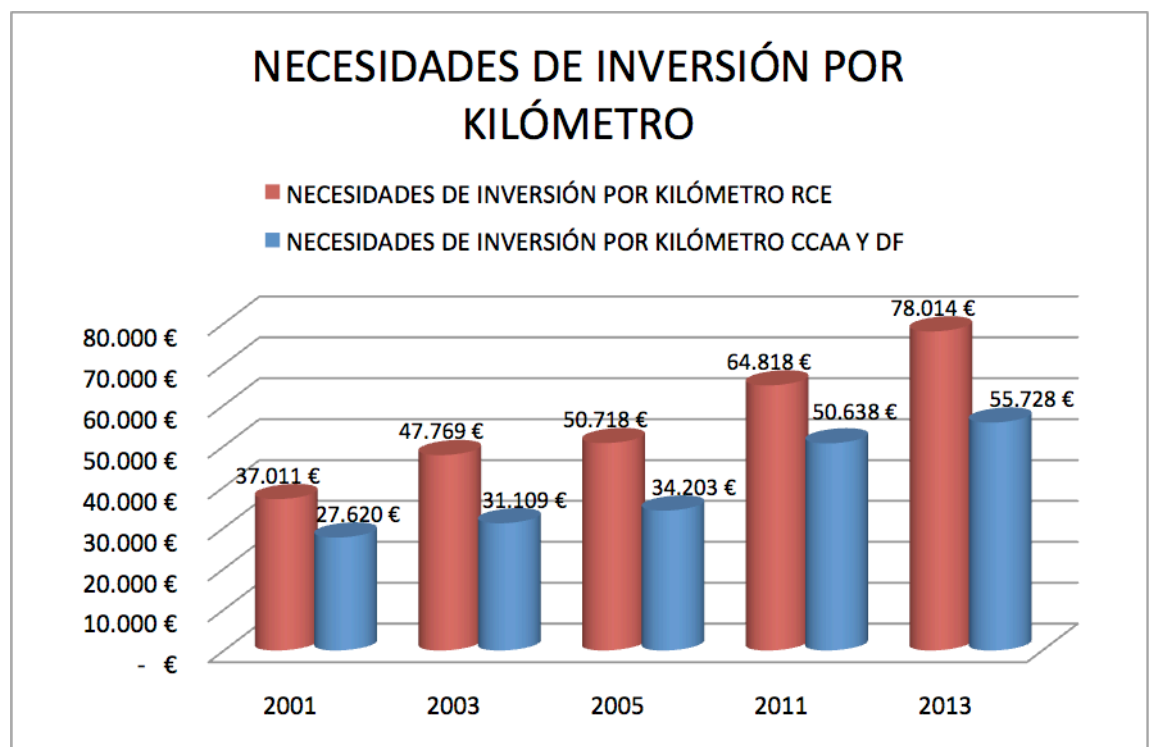


Necesidades de inversión: 6.200 millones de €

En cuanto a las necesidades de inversión de las carreteras en servicio, las cifras se disparan. Para conseguir unos niveles suficientes en las dos redes estudiadas sería necesaria una inversión de 6.200 millones de €, es decir, un 13% más que en 2011. Las cantidades se reparten según la tabla siguiente:

Necesidades de inversión en millones de €		
	Red de Carreteras del Estado	Red de las Com. Autónomas
Firmes	1.883	3.945
Señalización vertical	27	52
Señalización horizontal	14	89
Barreras metálicas	70	119
TOTAL	1.994	4.205
RCE + RCA	6.199	

Por kilómetro de carretera, entre 2001 y 2013 las necesidades de inversión han crecido un 111% en la red que depende del Estado, y un 102% en las carreteras que gestionan las Comunidades Autónomas.



Trabajo de campo

El trabajo de campo del *Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación* ha sido desarrollado en los meses de julio a septiembre de 2013 por diez evaluadores, los cuales recorrieron los tramos que les fueron asignados y reflejaron sus observaciones en las hojas de toma de datos preparadas al efecto.



En total se han evaluado 3.000 tramos, de 100 metros cada uno, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red dependiente de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.

Los Índices de Estado revelan, por comparación con una serie de valores dados el estado de conservación de las infraestructuras viarias. Tales Índices consisten en una nota ponderada obtenida a partir de los deterioros considerados en cada tramo, ofreciendo en los casos de la señalización vertical, horizontal, barreras metálicas y balizamiento, una cifra entre 0 y 10 acorde con la mayor presencia o ausencia de defectos (10 = muy buen estado).

En cuanto a los firmes, los valores utilizados para el establecimiento del grado de deterioro se sitúan en un intervalo de 0 a 400, representado el 400 la mejor situación posible.

Únicamente se evalúan tramos de carreteras interurbanas, elegidos aleatoriamente. No se analizan autopistas de peaje. Se trata de una inspección VISUAL, es decir, tan sólo se estudian los deterioros que se observan a simple vista (el informe no considera, por ejemplo, problemas que van más allá de la capa de rodadura del firme, operaciones de conservación en obras de drenaje o en obras de fábrica, etc.).

Tablas de calificaciones

Firmes

Valor del Índice de Estado	Calificación
300-400	Buena
200-300	Aceptable
100-200	Deficiente
0-100	Muy Deficiente

Señalización, Barreras y Balizamiento

Valor del Índice de Estado	Calificación
9 – 10	Muy Buena
7 – 8,9	Buena
5 – 6,9	Aceptable
1 – 4,9	Deficiente
0 – 0,9	Muy Deficiente



Ficha técnica del Estudio



3.000 tramos de 100 metros



3 millones de m² de pavimento



3.000 señales verticales de código



900 km de marcas viales



175 km de barreras metálicas



25.000 elementos de balizamiento

Fiabilidad de la muestra

2,6% de error en la Red de Carreteras del Estado.

2,4% de error en la Red Autonómica.

95% de Nivel de Confianza.

Más información:

Departamento de Comunicación y RR Institucionales
Asociación Española de la Carretera

Marta Rodrigo (mrodrigo@aecarretera.com) * 637 51 04 05

Susana Rubio (srubio@aecarretera.com)

Iván Corzo (icorzo@aecarretera.com)

@aecarretera - #informeAEC