

ESPAÑA

La crisis agrieta las carreteras

- ▶ La falta de inversión en el mantenimiento de las vías dispara el riesgo de accidentes
- ▶ Las empresas de conservación denuncian el drástico recorte en los presupuestos

ÁLVARO DE CÓZAR
Madrid

El 8 de marzo de 2011, sobre las once de la mañana, una joven llamada Marta Jorgoso Torres perdió el control de su Seat Córdoba y se salió de la A-395 a la altura del kilómetro 8,900, en uno de los viaductos de la carretera de Sierra Nevada (Granada). El accidente fue similar al que otro conductor había tenido en agosto de 2010 en la misma curva. Los pretilos de hormigón evitaron entonces que el coche cayera al vacío y salvaron la vida del hombre, pero habían quedado destrozados. En su lugar, la Junta andaluza colocó unas balizas de plástico y unos conos. Marta Jorgoso chocó con las balizas, pero se las llevó por delante. El vehículo cayó desde una altura de 40 metros. La mujer cumplía ese día 27 años. Dos semanas después, la Junta colocó unos nuevos pretilos de hormigón.

La historia de Marta Jorgoso es un ejemplo de cómo la falta de mantenimiento de las carreteras agrava las consecuencias de los accidentes. Es lo que denuncian las empresas encargadas de la conservación de las vías. Un informe de la Asociación Española de Carreteras (AEC), organización que agrupa entre otros grupos a algunas de estas compañías, alerta sobre el "peligroso deterioro" de la red y la posibilidad de que la siniestralidad aumente en los próximos años.

La inversión en mantenimiento en los últimos años ha ido cayendo con las medidas de austeridad que los Gobiernos del PSOE y del PP han aplicado en los últimos años. De los 1.300 millones de euros destinados por el Ministerio de Fomento en 2009 para la conservación de carreteras estatales —en esta cifra se incluyen las mejoras en el pavimento, la reposición de señales, vallas e iluminación— se ha pasado a 873 millones para este año.

Esta rebaja continua es la que ha hecho disparar las alarmas. Según el informe de la AEC, es necesario reponer unas 325.000 señales, repintar cerca de 50.000 kilómetros de marcas viales que ya no se ven y encender el 21% de las luminarias que se están apagadas. Lo peor, según la Asociación, es el estado del pavimento, que obtiene la peor nota en 25 años. De los 500 millones de euros anuales invertidos en 2007 y 2008, se pasó a 28 millones en 2009 y 14 millones en 2010. "Llevamos tres años en los que no se repone prácticamente nada y eso incide en la seguridad vial", afirma Elena de la Peña, técnica de la AEC.

Los agujeros que deja la crisis en las carreteras son visibles. Baches, socavones, señales que han perdido el color y son imperceptibles de noche, pintura gastada sobre el asfalto... Volver a Madrid desde Santo Tomé del Puerto por la A-1 es darse de bruces con una zona de obras para pasar luego a una carretera irregular en la que



Las balizas de plástico colocadas en el kilómetro 8,900 de la carretera de Sierra Nevada (Granada) no sirvieron para impedir que el coche de Marta Jorgoso (abajo) se precipitara al vacío tras sufrir un accidente en 2011. ALFREDO AGUILAR (IDEAL)



El estado del pavimento recibe en un estudio la peor nota en 25 años

es necesario circular con mucha precaución por la cantidad de baches. El trayecto se hace más peligroso si se circula en motocicleta por el carril derecho. Es necesario reducir la velocidad a cada instante para evitar las grietas y las ondas generadas en el asfalto por el continuo tránsito de camiones.

Según el panorama que dibujan usuarios y empresas del sector de la conservación, las carreteras españolas —autonómicas y estatales— se alejan de las llamadas *forgiving roads*, es decir, carrete-

ras que perdonan. Este concepto busca diseñar las vías para compensar los errores humanos o mecánicos y reducir las consecuencias de los accidentes.

"Hace 10 o 15 años solo se echaba la culpa a los conductores. Ahora se trabaja mucho más en repartir las culpas", afirma De la Peña. "Siempre se espera a que la carretera se deteriore mucho antes de repararla. Es nuestro deber transmitir que las carreteras tienen un valor que nos pertenece a todos. Las hemos pagado con impuestos. Hay que conservarlas periódicamente. El mantenimiento puede evitar accidentes".

Expertos consultados por este periódico señalan que informes como el de la AEC son de parte, que conviene matizarlos bastante y que "mucho tendrían que estropearse las carreteras para que su-

biera la siniestralidad". La reducción de los presupuestos de los contratos puede no ser bien aceptada por las empresas del sector, que verán reducida su facturación, dice un portavoz de Fomento, "pero estas compañías habían mantenido sus contratos inalterados en los últimos años". El ministerio asegura que está analizando con las empresas cómo mantener la eficiencia de la Red de Carreteras con menos dinero.

A la crisis hay que sumar a veces la desidia de las Administraciones. La asociación de motoristas Mutua Motera describió en un informe de 2010 los problemas de la carretera de Sierra Nevada. En él se denunciaba la situación del kilómetro donde un conductor en 2010 y luego Marta Jorgoso en 2011 tuvieron sendos accidentes.

Juan Manuel Reyes, de Mutua

Las cifras

- ▶ Según la AEC serían necesarios 5.500 millones de euros para regenerar las vías estatales y autonómicas.
- ▶ Fomento invertirá en conservación de las vías estatales 873 millones en 2012.
- ▶ Alrededor de 325.000 señales superan los siete años (edad de garantía para láminas autorreflexantes).
- ▶ La inversión en sistemas de contención ha descendido de los 32,7 millones de 2007 a 0,3 millones de euros en 2011, según los fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (Simeprovi).

Motera, explica que las víctimas renuncian a reclamar ante las trabas que les ponen las Administraciones. El Código Penal establece penas de prisión de hasta dos años para quienes "no restablezcan la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo".

La familia de Marta Jorgoso denunció a la Junta de Andalucía penalmente, pero el juez archivó las diligencias. La familia ha presentado a la Junta una reclamación de responsabilidad patrimonial. La Consejería de Obras Públicas no comenta el caso y remite a la decisión judicial. Aun así, asegura que no hubo desidia y que se invirtió el tiempo necesario para recolocar los bloques de cemento en el viaducto: siete meses después del primer accidente, dos semanas después de la muerte de Jorgoso.