La Última Curva

Art. 89 26 de octubre de 2026

Por David Landazabal – Vicepresidente de Stop Accidentes, víctima de siniestros viales y autor de *La Última Curva*

13.500 millones de razones para mirar hacia otro lado

La Última Curva — Reflexiones desde el límite entre lo legal, lo humano y lo absurdo.

Parece ser que nuestras carreteras también han decidido envejecer. Y no precisamente bien. Según la Asociación Española de la Carretera, España acumula un déficit de conservación de casi 13.500 millones de euros. Sí, han leído bien. Trece mil quinientos millones. Una cifra difícil de imaginar, aunque bastante más fácil de comprender para quien circula cada día esquivando baches, grietas y socavones. Hay carreteras en las que uno ya no sabe si está conduciendo o participando en una prueba de obstáculos. Eso sí, sin premio y con bastantes posibilidades de acabar mal.

Durante años hemos presumido de tener una de las mejores redes de carreteras de Europa. Y probablemente teníamos razones para hacerlo. Pero construir una carretera y conservarla son dos cosas muy distintas. La primera permite inauguraciones, discursos, fotografías y alguna cinta cortada con solemnidad. La segunda exige mantenimiento, planificación y dinero. Bastante menos lucido. Nadie convoca a la prensa para celebrar que se ha reparado una carretera antes de que se convierta en un peligro. Qué poca sensibilidad para el espectáculo.

El informe de la Asociación Española de la Carretera señala que el 52 % de la red evaluada presenta daños graves o muy graves y que alrededor de 34.000 kilómetros necesitan actuaciones urgentes. Pero tranquilos, que tenemos asuntos mucho más importantes que discutir. Las redes sociales están llenas de políticos intercambiando ocurrencias, acusaciones y alguna que otra barbaridad. Mientras tanto, el asfalto se deshace. Quizá deberíamos dedicar menos tiempo a saber quién ha insultado a quién y algo más a averiguar por qué hemos llegado hasta aquí.

Porque la pregunta no es solamente cuánto dinero hace falta. La pregunta es **qué ha pasado con el dinero que debía destinarse a conservar nuestras carreteras**. ¿No se presupuestó? ¿Se presupuestó y no se ejecutó? ¿Se destinó a otras prioridades? ¿O hemos ido dejando el mantenimiento para mañana hasta descubrir que mañana costaba 13.500 millones? Y si el problema está relacionado con la falta de nuevos presupuestos, las prórrogas o las decisiones de distintas administraciones, que lo expliquen. Con cifras, documentos y fechas. No con otra rueda de prensa. Las legislaturas terminan, los gobiernos cambian y los presupuestos se prorrogan. Lo que no debería ponerse en espera es la vida de quienes utilizamos esas carreteras.

Y, por favor, que no salgan ahora explicándonos que mantener una red viaria tan extensa cuesta muchísimo dinero. Gracias por el descubrimiento. También cuesta mantener hospitales, colegios y servicios públicos. Precisamente para eso pagamos impuestos. Quizá antes de conectar la boca con el micrófono convendría conectarla con el cerebro. Aunque solo fuera para explicar por qué no se ha invertido lo necesario y quién decidió que podíamos seguir esperando. Porque lo verdaderamente caro no es mantener una carretera: es dejar que se deteriore hasta que repararla cueste una fortuna. Y eso, más que un problema de dinero, empieza a parecer un problema de gestión.

Tampoco se trata de anunciar ahora una inversión multimillonaria y presentar la factura como si acabáramos de descubrir que el asfalto envejece. Antes de pedir más recursos habría que explicar **por qué hemos llegado hasta aquí, cómo se piensa solucionar y cuándo**. Qué se presupuestó, qué

se ejecutó, qué actuaciones se aplazaron y quién tomó esas decisiones. Después, establecer prioridades, plazos y responsabilidades. En definitiva, gestionar. Una actividad que, por lo visto, no siempre resulta tan atractiva como inaugurar.

Y aquí viene lo que más me llama la atención. A los conductores se nos exige mantener nuestros vehículos en perfectas condiciones. Neumáticos, frenos, alumbrado, suspensión, ITV... Y me parece bien. Si no cumplimos, multa. Pero ¿qué ocurre cuando es la carretera la que no está en condiciones? ¿Quién responde por las señales deterioradas, las marcas viales que han desaparecido o un firme que lleva años pidiendo auxilio? Resulta curioso que puedan sancionarte por llevar los neumáticos gastados mientras circulas por una carretera cuyo asfalto parece llevar varias legislaturas esperando la jubilación. Supongo que la diferencia es que el conductor tiene matrícula y la carretera, por ahora, no.

Y no, no estoy diciendo que todos los siniestros se deban al mal estado de las vías. Sería tan absurdo como afirmar que todos son culpa del conductor. La seguridad vial depende de las personas, los vehículos y las infraestructuras. Cuando ocurre un siniestro investigamos la velocidad, el alcohol, las distracciones y las infracciones. Y debemos hacerlo. Pero también deberíamos preguntarnos si el firme ofrecía suficiente adherencia, si la señalización era adecuada o si las protecciones podían haber reducido las consecuencias. Porque una carretera bien conservada no evita todos los errores humanos, pero puede impedir que algunos acaben en una tragedia.

Y quienes circulan en motocicleta —yo ya no lo hago— saben perfectamente de qué hablo. Lo que para un coche puede ser una sacudida, para un motorista puede terminar en el suelo. Un bache, gravilla o una marca vial deslizante pueden cambiar una vida en segundos. Aunque supongo que eso se aprecia mejor desde encima de una moto que desde la comodidad de determinados despachos.

Llevamos años hablando de seguridad vial, aprobando estrategias, organizando campañas y repitiendo que una sola muerte es demasiado. Precioso. Ahora solo falta que esa preocupación se refleje también en los presupuestos y en su ejecución. Porque pedir prudencia al conductor mientras se aplaza el mantenimiento de las carreteras tiene algo de contradicción. Y no confundamos responsabilidades: una carretera deteriorada no justifica una imprudencia, pero una imprudencia tampoco debería servir para esconder las deficiencias de la carretera.

Trece mil quinientos millones de euros. No sabemos cuántos siniestros podrían haberse evitado con una conservación adecuada, y sería irresponsable inventar esa cifra. Pero sí sabemos que una infraestructura segura puede reducir riesgos y consecuencias. Por eso no basta con anunciar inversiones: hay que explicar cómo se ha llegado a este déficit, qué se va a hacer para corregirlo y quién responde por lo que no se hizo.

Porque cuando un conductor incumple sus obligaciones, sabemos perfectamente dónde encontrarlo. Tenemos controles, expedientes, sanciones y hasta retirada de puntos.

Pero cuando las administraciones dejan acumular durante años las necesidades de conservación, parece que la responsabilidad se pierde por el camino. Probablemente en alguno de esos baches que todavía no hemos reparado.

¿Quién le pasa la ITV a nuestras carreteras?

Y, sobre todo, ¿quién responde cuando no la pasan?