

LA VOZ DE LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS**Juan Manuel Medina: “Si no existiera la red de embalses actual, los daños habrían sido infinitamente más graves”**

El Decano de Caminos Andalucía, en una entrevista para el programa Perspectiva Andaluza de Canal Sur Radio, puso de manifiesto que la falta de inversión en conservación y mantenimiento, unida a los últimos episodios de lluvias han causado estragos en las vías

El Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Juan Manuel Medina Torres, ha advertido de que **los últimos temporales han puesto a prueba el estado de las infraestructuras andaluzas y han evidenciado la necesidad de reforzar la inversión en mantenimiento y conservación**, especialmente en carreteras, ferrocarriles y presas. Así lo ha señalado en una entrevista concedida al programa Perspectiva Andaluza, de Canal Sur Radio.

En relación a los embalses y presas, Medina lanzó un mensaje de tranquilidad. Recordó que estas infraestructuras cumplen una doble función esencial: garantizar el suministro de agua y laminar avenidas, reduciendo el riesgo de inundaciones. “Si no existiera la red de embalses actual, los daños habrían sido infinitamente más graves”, afirmó. Aunque reconoció que la situación de conservación “es mejorable” y que es necesario aumentar la inversión, rechazó visiones alarmistas. Desde el Colegio se está trabajando en una cuantificación de necesidades por tipología de presa para trasladar a las administraciones propuestas concretas de dotación presupuestaria.

Durante la conversación, Medina subrayó que **la red viaria de la Comunidad “se ha visto muy afectada” por las lluvias intensas y persistentes**, que han provocado cortes, deslizamientos y daños estructurales en numerosos tramos. “El agua es el principal enemigo de las carreteras”, afirmó, al explicar que la infiltración en los firmes y la inestabilidad de los taludes, especialmente en suelos arcillosos, favorecen hundimientos y desprendimientos. A este factor se suma, según indicó, un déficit acumulado de conservación. “**Si la inversión en mantenimiento y conservación no ha sido la más apropiada y se producen episodios extraordinarios de lluvia, la consecuencia es la situación que estamos viendo**”, señaló.

El Decano apuntó a la necesidad de revisar los criterios técnicos con los que se proyectan las infraestructuras. A su juicio, los episodios meteorológicos extremos, como DANAs y frentes de gran intensidad, se están repitiendo con mayor frecuencia, lo que obliga a **replantear períodos de retorno y caudales de cálculo**. “**Estamos en un periodo de reflexión técnica**. Si se prevén caudales mayores, tendremos que reconsiderar los principios de cálculo que aplicamos en el diseño y ejecución de infraestructuras”, explicó. En todo caso, recordó que **no es posible eliminar completamente el riesgo** en las obras lineales, y que siempre **debe existir un equilibrio entre coste y nivel de servicio**.

Medina destacó que en las últimas décadas Andalucía ha experimentado “una gran transformación en infraestructuras -grandes autovías, líneas de alta velocidad, puertos o



aeropuertos-, apoyada en buena medida por fondos europeos”, pero recalcó que toda inversión inicial exige después dotaciones para su conservación.

En relación con el impacto económico de los daños de las últimas tormentas, recordó que la Junta de Andalucía ha estimado en más de 500 millones de euros los desperfectos en la red autonómica de carreteras. Si se suman redes estatales, comarcales, vecinales y caminos rurales, la factura total podría ascender a varios miles de millones de euros. “Una buena conservación permite que las cunetas evacuen mejor el agua o que los taludes sean menos inestables, reduciendo el alcance de los deterioros”, aunque insistió en que la magnitud de las lluvias recientes ha sido “extraordinaria” y en que “las infraestructuras no se pueden calcular con una seguridad absoluta. No se puede eliminar la totalidad de los riesgos”.

Sobre las infraestructuras ferroviarias, explicó que presentan en general “mayores niveles de seguridad y control que las carreteras, aunque no son ajena a los efectos de lluvias extremas”. Señaló que el aumento del tráfico tras la liberalización del sector y la antigüedad de algunas líneas obligan a redoblar esfuerzos de mantenimiento, a veces con dificultades para compatibilizar obras y servicio. Los daños en ferrocarril, indicó, serán previsiblemente menores que en carreteras, entre otras razones por la menor extensión de la red, aunque también requerirán inversiones de reparación, especialmente por deslizamientos de taludes.