



La falta de mantenimiento destroza las carreteras de Sevilla

► La borrasca y sus consecuencias evidencian el pésimo estado de conservación de buena parte de las vías urbanas y carreteras de Andalucía

FERNANDO BARROSO
SEVILLA



La reciente concatenación de borrascas ha dejado una auténtica riada de incidencias en Sevilla y su provincia, desde las notables anegaciones vividas en Lora del Río, El Palmar de Troya o Écija, hasta la caída de árboles, ramas, fragmentos de cornisa y otros elementos del paisaje urbano, afectado igualmente por el empeoramiento del estado de los firmes de sus calles y carreteras.

Así queda de relieve en un mero recorrido realizado por este periódico la tarde del pasado jueves a bordo de una

motocicleta, comprobando por ejemplo cómo numerosas grietas, parches y socavones salpican de manera indiscriminada el trazado de la carretera SE-20, recientemente en primera página como consecuencia de su cierre por las crecidas del arroyo Miraflorres los peores días del tren de borrascas. En 2023, la titularidad de esta carretera fue transferida desde el Estado al Ayuntamiento, pesando ya su deficitaria situación como consecuencia de la notable falta de mantenimiento durante décadas atrás a dicho cambio de titularidad.

Este breve trayecto arrojaba igualmente incidencias de calado en el eje de la Ronda Histórica comprendido por la calle Muñoz León, la Ronda de Capuchinos y la avenida de María Auxiliadora,

con notables grietas y partes de la calzada afectadas por el desprendimiento de materiales. Escenarios similares se presentan en la Ronda de Triana, con un firme marcado por los parches y fracturas y especialmente en el paseo de Las Delicias, cuya calzada sufre un notorio hundimiento longitudinal en uno de sus laterales, junto con numerosos agujeros de tamaño considerable, con los consiguientes riesgos potenciales a la hora de circular, más aún cuando hablamos de motocicletas y ciclomotores.

La carretera del Muro de Defensa o los accesos a la Cartuja sufren igualmente incidencias de esta índole, localizadas también en otros muchos lugares de Sevilla, cuyo Ayuntamiento, gobernado por José Luis Sanz, tiene ya

Existe una buena red de carreteras y autovías pero los fondos destinados a su mantenimiento ordinario resultan insuficientes

contratada por siete millones de euros la reforma integral de la carretera SE-20 para su comienzo cuando la meteorología lo permita, programando además «un ambicioso» plan de reasfaltado de las calles de la ciudad tras los efectos de las últimas borrascas, al objeto de revertir esta situación y devolver los firmes a su mejor estado.

También en la provincia

Pero las incidencias en la materia van mucho más allá de Sevilla capital, como muestran las ondulaciones que presentan la A-66 o la autovía AP-4 en su problemático tramo de Las Cabezas de San Juan o las deficiencias que presentan no pocos tramos de la autovía de circunvalación SE-30, así como otras grandes vías de comunicación como la A-49, la A-92 o la autovía A-8058 de Sevilla a Coria del Río, además de las carreteras convencionales.

Porque la situación de Sevilla se encuadra en un escenario similar en el conjunto de Andalucía, donde el envite de los temporales ha empeorado la





situación de las vías urbanas e interurbanas. El Ayuntamiento de Córdoba, sin ir más lejos, contabilizaba hasta 200 baches en su balance posterior a la borrasca; mientras en Huelva la carretera N-435, principal eje de conexión con Extremadura, presenta socavones y desniveles por casi todo su trazado; y en Málaga sucede prácticamente lo mismo con la autovía A-7, toda una arteria de la Costa del Sol.

Sobre el asunto se pronuncia Pietro Tucci, representante provincial en Sevilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, quien explica que en la ciudad hispalense, su área de influencia y España en general, las vías de comunicación son «adecuadamente» construidas porque hay una red de empresas solventes en la materia, con «grandes profesionales» y que apuestan por los materiales correctos.

Por eso, en términos generales lanza un «mensaje de tranquilidad sobre la calidad» de los firmes de calles y carreteras, porque a grandes rasgos en España hay un «buen nivel» en materia de construcción.

A partir de ahí, Pietro Tucci precisa que la vida útil del aglomerado, o sea la banda de rodadura de las calzadas, «no tiene una duración infinita», sino que se ciñe a períodos de entre diez y quince años, que se puede prolongar aplicando un buen mantenimiento, sobre todo «actuando ante los primeros problemas» que reflejen un agotamiento

del firme. Se trata de un aspecto clave, según sus palabras, porque invertir en ese mantenimiento supone «garantizar la seguridad» de la circulación.

En este punto, este ingeniero precisa que España cuenta con «una magnífica red» de infraestructuras viales, pero en líneas generales las administraciones están «destinando poco dinero a su mantenimiento», quizás por la preferencia de dedicar los fondos disponibles a actuaciones de mayor visibilidad ante la ciudadanía.

A ello se une, como agrega, la «situación extraordinaria» de la concatenación de borrascas con importantes lluvias e inundaciones, incidiendo en muchos firmes de carreteras «ya de por sí afectados» por el desgaste derivado de su insuficiente mantenimiento. «Eso acelera el deterioro», razona Tucci.

«Las carreteras hay que construirlas pero también hay que mantenerlas y eso cuesta dinero», enfatiza, considerando que el conjunto de administraciones deben «volcarse» en materia de inversiones de refuerzo y mejora del estado de calles y carreteras, destacando como ejemplo el caso de la Junta de Andalucía, que ha calculado un coste de unos 535 millones de euros para hacer frente a los desperfectos que presenta la red autonómica de carreteras tras el tren de borrascas, planteando ya un primer paquete de inversiones de más de 260 millones para las actuaciones de mayor urgencia.

UN VERDADERO PELIGRO

Circular por las calles de Sevilla, principalmente en moto, se ha convertido en una actividad de riesgo. Son numerosas las calles y carreteras de la capital que presentan socavones, fracturas y graves desperfectos como los que se aprecian en las imágenes

// FOTOS: VÍCTOR RODRÍGUEZ

La borrasca saca los colores al estado de las vías

La excepcional situación vivida recientemente con el tren de borrascas y sus inundaciones ha puesto de relieve la vulnerabilidad de no pocas carreteras, pues muchas de ellas han llegado a estar cerradas temporalmente para prevenir incidencias. Más allá de la SE-20, hablamos de carreteras como la A-360 en Alcalá de Guadaíra, la N-630 en Guillena, la A-361 en Morón de la Frontera, la SE-3102, que conecta Valdeverras con el núcleo de San José en La Rinconada; o la vía 225 de Marchena hacia la autovía A-4.

En este montante, las vías de la provincia de Sevilla serán objeto de actuaciones por importe de unos 17,5 millones de euros, tratándose de un paquete de actuaciones adicional a los 151,5 millones del Plan de Asfaltado que ya tenía previsto para este año 2026 la Administración autonómica.

También la Diputación tiene medidas en marcha. Ya antes de comenzar la racha de inclemencias tenía sobre la mesa una planificación para reparar más de 200 kilómetros de carreteras de la red secundaria, con hasta 70 actuaciones con el horizonte de 2027. Ahora, ante los daños detectados en cuatro carreteras de Peñaflor, Pruna, Algámitas y Marchena, serán programadas las correspondientes inversiones.

El Gobierno, por su parte, prevé igualmente priorizar la restauración de las infraestructuras dañadas, entre ellas las carreteras de su titularidad.

Todas estas obras, ya sea en ciudad o las carreteras de una u otra titularidad, son actuaciones que urgen ahora de manera especial, porque como insiste el ingeniero Pietro Tucci, invertir en ellas es una garantía de seguridad frente a la siniestralidad en las carreteras. La clave, como reitera, es comenzar a trabajar ante los primeros síntomas de desgaste de la banda de rodadura, porque una vez surgen, «los daños siempre van a ir a más y entonces serán necesarias actuaciones de mayor calado para arreglarlas».

