



[La 'preparación' del Gobierno de Sánchez: 28 carreteras colapsadas por la primera nevada](#)

AEC

19/01/2026

Mientras el Ejecutivo insiste en su narrativa de una gestión impecable y una preparación exhaustiva ante los desafíos climáticos, la realidad sobre el asfalto cuenta una historia muy diferente. La primera nevada significativa de la temporada ha sido suficiente para dejar un saldo de 28 carreteras afectadas a nivel nacional, con nueve de ellas completamente cerradas al tráfico en puntos clave de Granada, Huesca, Asturias, Salamanca, Zamora y Navarra.

Este escenario, que se repite anualmente, pone en tela de juicio la eficacia de los planes de vialidad invernal y expone la distancia que media entre los anuncios gubernamentales y la capacidad real de las administraciones para garantizar la movilidad de los ciudadanos. La situación deja en evidencia que, más allá de las declaraciones, la infraestructura sigue siendo vulnerable a fenómenos meteorológicos previsibles.

El mapa del colapso: propaganda frente a hechos

El parte oficial detalla un panorama de aislamiento en múltiples puntos del país. Vías como la A-4025 en Sierra Nevada (Granada) o la A-138 en Huesca permanecen intransitables. En Asturias, la

situación es especialmente delicada con el cierre de la AS-348, la CO-4 en los Lagos de Covadonga y la LN-8. A esta lista se suman la DSA-191 en Candelario (Salamanca), la ZA-103 en San Martín de Castañeda (Zamora) y las navarras NA-2011 y NA-2012.

Además de los cierres totales, otras catorce carreteras se encuentran en nivel rojo, lo que implica la prohibición de circulación para camiones y la obligatoriedad de cadenas para turismos en regiones como Aragón, Cantabria y Cataluña. Esta situación no solo supone un grave inconveniente para los ciudadanos, sino que también representa un freno para la actividad económica en las zonas afectadas, un coste que rara vez se menciona en los discursos oficiales.

Apunte Jurídico: La Constitución Española, en su artículo 149.1.24ª, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las obras públicas de interés general. Sin embargo, la titularidad y conservación de la red de carreteras es compartida. El Estado gestiona la Red de Carreteras del Estado, mientras que las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Forales son responsables de sus redes autonómicas y provinciales. Esta fragmentación competencial a menudo diluye la responsabilidad política, permitiendo al Gobierno central informar sobre incidencias cuya gestión directa corresponde a otras administraciones, generando una percepción de control que no se corresponde con la realidad jurídica.

La libertad de circulación, un derecho limitado por la ineficacia

El artículo 19 de la Constitución consagra el derecho a la libre circulación por el territorio nacional. Si bien este derecho puede ser limitado por causas justificadas, como la seguridad vial, su restricción sistemática por fenómenos meteorológicos previsibles apunta a una deficiencia en la labor preventiva del Estado. La intervención estatal se manifiesta en la prohibición (el cierre de la vía), en lugar de en la garantía proactiva de su transitabilidad.

El Gobierno, en lugar de asumir la falta de previsión o la insuficiencia de medios, suele ampararse en la excepcionalidad del clima. Sin embargo, cuando la excepción se convierte en la norma cada invierno, el argumento pierde toda solidez. Los ciudadanos y las empresas no solo se ven privados de su derecho a desplazarse, sino que sufren las consecuencias de una gestión que parece más centrada en la comunicación de crisis que en su prevención efectiva.