

Conclusiones del XIX VYODEAL "carreteras, territorio y accesibilidad"

Sesión I: accesibilidad territorial y desarrollo regional

España es un territorio localizado en el corazón de los intercambios de mercancías de varios continentes. La red de carreteras locales debe servir para cumplir con solvencia la función de capilaridad que le caracteriza, y garantizar el acceso de bienes y productos a todos los ciudadanos del país.

En el escenario de crecimiento económico actual y bajo las previsiones de crecimiento constatadas, la permeabilidad de los Pirineos se manifiesta claramente insuficiente, convirtiéndose en un cuello de botella al que se debe buscar soluciones consistentes en el corto, medio y largo plazo. Esta situación debe superar la visión local para proyectarse a la sociedad con toda la magnitud que le corresponde: como un problema de conectividad europea que limita el racional desarrollo de los intereses de la UE en su política común de transportes.

La red de carreteras local debe permitir, asimismo, ampliar las opciones de movilidad de todos los ciudadanos, para que a través de su estructura mallada, puedan acceder a todos los servicios en adecuadas condiciones de seguridad y calidad de servicio, contribuyendo al desarrollo y estabilidad de una estructura poblacional que mantenga vivo el territorio.

En este esquema, la red estructurante del Estado debe ser el referente al que, a través de la red local de carreteras, se debería tener garantía de acceso en escenarios temporales razonables. La complementariedad de todas las redes de carreteras es un hecho que debe ponerse en valor, en vez de convertirse en un marco de desencuentros.

Parece el momento oportuno para profundizar en la potencialidad de la gestión de estas redes de carreteras con criterios todavía más cercanos al territorio y sus habitantes, incorporando conceptos como la comarcalización en estas reflexiones.

Sesión II: seguridad vial y equipamiento

Lamentablemente, la red de carreteras locales se ha puesto en el punto de mira social y mediático como principal factor concurrente en la aparición de accidentes mortales en nuestras carreteras. Aún siendo conscientes desde un punto de vista técnico de su errónea valoración, el compromiso de los gestores de estas redes debe superar actuaciones convencionales de lucha contra la accidentalidad e incorporar acercamientos metodológicos más consistentes.

El desarrollo e implementación sistemática de anejos de seguridad vial en todos los proyectos se manifiestan como herramienta con potencialidad suficiente para reducir los ratios de accidentalidad de nuestras redes.

Complementariamente, los gestores de redes de carreteras de diputaciones y municipios deben avanzar con diligencia en el diseño y puesta en servicio de planes tipo de seguridad vial, con criterios integrales, ambiciosos y bien fundamentados que permitan complementar los esfuerzos que en materia de seguridad vial se están haciendo en todas las esferas de responsabilidad en esta área.

Sesión III: calidad de servicio y financiación

El debate está servido. La posibilidad de incorporar a la iniciativa privada en la financiación de acciones de acondicionamiento y conservación de los diferentes sistemas de comunicaciones varias, se presenta como una novedosa fuente de oportunidades.

Las variantes que ofrece este sistema pueden ser muchas, como se ha expuesto en el Symposium, aunque sus inconvenientes también han sido documentados.

Estamos convencidos de que el modelo debe evolucionar en el corto plazo para conseguir una adecuación de sus dimensiones y herramientas a la problemática específica de las carreteras que nos ocupan. Las siguientes ediciones del Vyodeal seguro que darán cumplida respuesta a las dudas planteadas.

En tanto no se disponga de procedimientos que permitan diferir en el tiempo, y con participación privada, se entiende que los mecanismos de conservación y mejora de las carreteras provinciales podrán ser apoyados total o parcialmente por conservaciones integrales o semi-integrales.

Motivo de conclusión en los aspectos de financiación es la fragilidad de su origen, convirtiendo a la conservación y mejora de las carreteras locales en un escenario crítico. Se ha hecho hincapié en la necesidad de que la Administración del Estado (MAP, FOMENTO, DGT,...) habilite y consolide fórmulas de financiación que rompan la fragilidad expuesta, y permita a las Diputaciones Provinciales programar a corto, medio y largo plazo sus propios planes provinciales.

Sesión IV: usos y funciones de las redes de diputación:

A las vías provinciales se le asigna el papel de red capilar que llega hasta el último rincón del territorio. Sin ellas no sería posible el desarrollo local y del mundo rural por no poder garantizar la circulación de personas y mercancías hacia, y desde, ese espacio que constituyen los núcleos rurales.

Se insiste en la necesaria compatibilidad entre redes viarias, ordenación del territorio, urbanismo y medio ambiente. El ordenamiento jurídico y normativa técnica asociados a los conceptos anteriores debe ser adecuadamente interpretado y aplicado para que realmente convirtamos los procedimientos en una acción pluridisciplinar que garantice el cumplimiento de los fines asignados a las vías provinciales.

En la mesa de debate de esta mañana también se ha puesto de manifiesto la necesidad de "reinventar" las propias carreteras locales: proponiendo y acordando una definición común, definiendo un marco normativo *ad hoc*, garantizando un escenario de suficiencia presupuestaria y adaptando el propio concepto de esta red a la actualidad de sus usos y funciones, hoy en día más cercanos al concepto de "calles del territorio".

Sesión V: valor ambiental de las carreteras locales

Si alguna red es sensible con el territorio en que se asienta, ésta es la red de diputaciones provinciales. Sin embargo, su innegable significación ambiental y paisajística no siempre es adecuadamente transmitida y puesta en valor.

Es un verdadero reto para los gestores de esta red ser capaces de valorizar el patrimonio ambiental de estas carreteras y permitir a sus usuarios disfrutar de los escenarios paisajísticos que se presentan en su recorrido. La definición de vías paisajísticas, o de redes de conexión de espacios naturales puede ser un mecanismo en el que profundizar en el corto plazo.

Por otra parte, urge definir manuales de buenas prácticas que sirvan como referencia a la adecuada gestión y explotación de estas redes con criterios ambientales más acordes a la sensibilidad del territorio sobre el que se asientan. Resulta interesante aprender de las administraciones que están haciendo esfuerzos consistentes e esta línea, buscando el concurso de todos los agentes ambientales que participan en la génesis y desarrollo de la infraestructura que se crea.

conclusión final

Todas las exposiciones del XIX Vyodeal han coincidido en poner de manifiesto el valor económico, social, cultural y paisajístico de la red de carreteras locales.

Sin embargo y pese a ello, se trata de vías “invisibles”, son las grandes ausentes en las políticas de planificación de infraestructuras de carreteras; las grandes olvidadas en los programas de construcción y conservación de carreteras de cierta entidad.

De todos nosotros es responsabilidad cambiar esta situación. Las soluciones técnicas son posibles y nuestra obligación es ponerlas sobre la mesa del debate político.

“Reinventemos” las carreteras locales y contribuyamos, desde nuestros campos de responsabilidad, a incorporarlas al sistema global de transportes como espacios seguros, cómodos y humanos.

Huesca, 19 de abril de 2007

**Ramón Colom
Ponente General**