

El congreso, organizado por la Asociación Española de la Carretera, se ha celebrado en Pontevedra del 15 al 19 de junio con el patrocinio de la Xunta de Galicia y la Diputación de Pontevedra

XX Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local (Vyodeal) Conclusiones

Por Justo Borrajo, Ponente General del Congreso y Jefe de Área de Carreteras de Gran Capacidad de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento

Madrid, 8 de julio de 2009

- 1) Existe un consenso general en que hay que realizar una planificación integral que aúne los aspectos territoriales y del viario, contemplando prioritariamente la seguridad, la accesibilidad y la funcionalidad. Para ello, hay que coordinar las actuaciones de las distintas administraciones: estatal, autonómica y local, y utilizar la financiación como un instrumento de gestión para alcanzar el objetivo de servicio a los ciudadanos.
- 2) No existe una solución financiera única y con validez universal para las actuaciones necesarias. En cada caso, habrá que hacer un diagnóstico de la situación de la red y de los recursos humanos y presupuestarios disponibles para ver la posibilidad de realizar concesiones de construcción y conservación que adelanten la puesta a punto de la seguridad y funcionalidad de la red.
- 3) En los modelos de financiación de carreteras hay que distinguir la procedencia inicial y final de los recursos. En general, son los contribuyentes los que asumen la financiación final mediante los presupuestos ordinarios o los futuros (peajes en sombra).

La otra fórmula son las concesiones mediante peaje, que pueden ser financiadas totalmente de forma privada o requerir una contribución pública (financiación mixta).

La gestión suele ser, cada vez más, privada con control público, para conseguir una mayor eficacia en la prestación del servicio a los ciudadanos.

4) Ante el descenso de los fondos de la Unión Europea (UE) que corresponden a España en el período 2007/2013 para la financiación de infraestructuras del transporte, habrá que incrementar la participación de los usuarios y beneficiarios en la financiación de las mismas para hacer frente a las grandes necesidades todavía existentes.

5) En el Estado de las Autonomías, la coordinación entre las administraciones central, autonómica y local es fundamental para lograr una unidad funcional de la red de carreteras que los usuarios perciban como única, con independencia de la titularidad de la misma.

El problema es, en muchos casos, la escasez de recursos para acometer las actuaciones de construcción y conservación necesarias. Esto lleva a discusiones sobre quién debe financiar dichas actuaciones, teniendo en cuenta que los cambios de titularidad de la red para adaptarla a los usos cambiantes de la misma no son tan rápidos y consensuados como deberían.

6) La red viaria conectora, incluyendo los caminos de interés territorial y no sólo las carreteras de primer orden, es fundamental en la movilidad de la ciudad dispersa. Los planes de movilidad sostenible del transporte urbano son una herramienta para dar respuesta a dicha necesidad de una manera coordinada, incluyendo todos los modos, otras políticas como las urbanísticas, las de eficiencia energética y las ambientales, y con un alto grado de participación ciudadana.

7) Hay elementos de la red de carreteras, como las paradas de autobús, cuya situación real pone de manifiesto la dificultad de acceso al transporte público que teóricamente se pretende potenciar. Una posible propuesta de mejora sería identificar la administración de carreteras responsable junto con la administración autonómica competente en transportes.

8) El seguimiento con indicadores de los planes de movilidad aprobados es condición imprescindible para conocer los efectos reales de las medidas propuestas



**Asociación
Española de la
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.
28001 Madrid
Tif.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com

y las posibles causas de su ineficacia, con el propósito de mejorar las propuestas de futuros planes.

9) Los sistemas de contención de vehículos son un elemento fundamental en la mejora de la seguridad vial. La normalización de sus características de diseño, su instalación y su conservación asegura la calidad de sus materiales, su durabilidad y su eficiencia en servicio.

10) Las bandas transversales y los reductores de velocidad tienen como función alertar a los conductores de que puede ser necesario realizar alguna acción preventiva al existir un riesgo superior al percibido por los ellos, o de que se debe reducir la velocidad para evitar accidentes o molestias. Para cumplir su objetivo, deben ajustarse a unos criterios sobre su ubicación, materiales, geometría e implantación.

11) Los tratamientos de suelos con cal o con cal y cemento pretenden, principalmente, una mejora inmediata o una estabilización a largo plazo de los mismos, por lo que pueden ser muy adecuados para las carreteras locales, teniendo en cuenta también la flexibilidad de su puesta en servicio.

La inertización de suelos es un método adecuado para poner en valor suelos contaminados, evitando su traslado a vertederos especializados, o la destrucción o extracción del elemento contaminante.

12) Las técnicas de reciclado o de reutilización de residuos en firmes de carreteras pretenden aprovechar las capacidades de los materiales existentes o las de los residuos de otros campos con fines fundamentalmente ambientales, aunque también económicos, consiguiendo unos nuevos materiales que cumplan todas las especificaciones de calidad para una construcción sostenible.

13) La rehabilitación estructural o el refuerzo de firmes en vías de baja intensidad de tráfico mediante técnicas bituminosas en frío, baja temperatura u hormigón compactado permiten ahorros económicos, además de la utilización de materiales locales, la mejora ambiental al utilizar menos energía, la sencillez de su puesta en servicio y la flexibilidad en la utilización de diferentes técnicas con experiencia contrastada o con un componente importante de innovación.

14) Todas las administraciones deberán adaptar sus proyectos y especificaciones a la nueva denominación de las mezclas y lechadas bituminosas y sus controles



**Asociación
Española de la
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.
28001 Madrid
Tif.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com

de calidad como consecuencia del Mercado CE. La conservación de carreteras, además de asegurar el mantenimiento patrimonial de la red y una calidad de servicio adecuada, incluyendo la funcionalidad y la seguridad, debe permitir la innovación mediante la realización de tramos experimentales o la consecución de los indicadores de control con actuaciones novedosas desarrolladas por las empresas.

15) La mejora de la seguridad vial es un compromiso ineludible de todas las administraciones de carreteras. La mortalidad en las carreteras locales mantiene el porcentaje de participación en la mortalidad total en los últimos años.

La Directiva Europea de Seguridad Vial pretende una visión unificada del tema en todas las carreteras transeuropeas de la UE, siendo una recomendación para el resto de redes. Los procedimientos incluyen evaluaciones de impacto, auditorías y gestión, clasificación e inspecciones de seguridad. Los factores que influyen en la accidentalidad dependen, al menos en un 30%, de la confluencia de las características de la vía y del comportamiento de los usuarios.

16) En la Diputación de Valencia se ha implementado un programa, a tres años, con una inversión de 15 millones de euros, para la mejora de la seguridad vial de los motociclistas respondiendo a las demandas sociales de una comunidad con un gran porcentaje de motos.

En la Diputación de Barcelona han realizado un plan de señalización de orientación que supera la visión fragmentaria de la solución de los problemas de orientación; tiene en cuenta los puntos de vista de los usuarios, de los particulares y de los gestores, y estima el coste de las actuaciones necesarias.

17) Las 22 comunicaciones libres presentadas han abordado aspectos relativos a la gestión, los firmes, el medio ambiente y la seguridad vial con un elevado nivel técnico, y han aportado una visión profesionalizada de las redes locales desde su planificación integrada hasta la gestión de su mejora para adecuarlas a sus posibles nuevas funciones reales y su conservación.

Más información:

Susana Rubio (srubio@aecarretera.com)

Directora de Comunicación

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales

Asociación Española de la Carretera (www.aecarretera.com)

Tfno.: 91 577 99 72