



Conclusiones finales del XVIII VYODEAL

Sandro Rocci, Ponente General del XVIII Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local, presenta el balance final de una cita centrada en la explotación de las carreteras provinciales de los próximos años

Madrid, 20 de junio de 2005.

A lo largo del XVIII VYODEAL ha quedado claro que el futuro de la ingeniería viaria pasa por la explotación y la conservación, ya que quedan menos proyectos de nuevas vías por realizar (aunque la red dista bastante de estar completa).

A pesar de que concentran sólo el 10 por ciento del tráfico total de la red viaria española, las carreteras secundarias suman más de 70 000 kilómetros y suponen una vía de comunicación fundamental para los municipios españoles. Por ello, estas vías tienen un peso específico muy importante en el conjunto de la economía nacional. En definitiva, son carreteras que estructuran el territorio y proporcionan accesibilidad a los municipios.

Además, el desarrollo de las vías provinciales permite contener el éxodo de la población rural hacia las grandes ciudades, gracias a la revitalización de las economías locales con actividades como, por ejemplo, el turismo rural. Ello influye en la reducción del paro de los colectivos más desfavorecidos, como las mujeres y los jóvenes. En este sentido, en el XVIII VYODEAL se ha manifestado que este impulso local puede ser una buena respuesta al proceso de globalización.

I Sesión. Marco Institucional y Legal.

En la primera sesión del XVIII VYODEAL ha quedado patente que las Diputaciones Provinciales y Forales, así como los Cabildos y los Consejos Insulares, son un instrumento muy eficaz para gestionar las necesidades locales, entre las que se encuentran las carreteras.

También se han constatado las dificultades para asignar algunas carreteras a las Comunidades Autónomas o a las Diputaciones. Independientemente de que cualquier solución debe estar basada en el consenso, se ha hablado de varios criterios que permitan realizar esa asignación: volumen de tráfico, grado de relación interprovincial y papel dentro de la red. Se ha reclamado la creación de un grupo de trabajo, similar al que existe en materia de conservación, en el que estudiar el reparto competencial entre los diversos entes territoriales.

II Sesión. Financiación.

Las vías de financiación de las Diputaciones Provinciales son bastante homogéneas. Su capacidad de recaudar impuestos es muy limitada ya que los fondos recaudados por esta vía apenas superan el 10 por ciento. Por otra parte, el nivel de endeudamiento de las

Diputaciones está limitado por ley. El resto de la financiación proviene de transferencias de la Administración Central (el Ministerio de Administraciones Públicas, la DGT, el Ministerio de Fomento), las Comunidades Autónomas y la Unión Europea, a través de programas específicos.

La incertidumbre de alguna de estas fuentes de financiación dificulta la planificación a largo plazo. La inevitable reducción de los fondos europeos va a ser tener un gran efecto en las administraciones locales y sus inversiones en infraestructuras. A este respecto, cabe comentar que España ha sabido gestionar muy bien los fondos europeos que ha recibido. Contra algún pronóstico, España ha demostrado que es un país serio en este sentido.

Lo que muestra una gran disparidad es cómo invierten las Diputaciones Provinciales en la mejora de la red viaria de su competencia. Aunque la media se sitúa en el 10 por ciento, hay grandes oscilaciones que van del 3 al 23 por ciento de los fondos disponibles.

Durante el XVIII VYODEAL se ha hablado también de nuevas fórmulas que permitan afrontar el futuro de la financiación de carreteras locales. Un buen ejemplo en este sentido es la propuesta presentada por la Asociación Española de la Carretera. Esta propuesta considera que una parte de la movilidad por carretera es un servicio público básico que debe ser financiado mediante una parte de los impuestos generados por el sector, expresamente reservados para las carreteras; por el resto, los usuarios deberían pagar. El esquema propuesto resultaría ventajoso tanto para la estabilidad de la recaudación fiscal como para los propios usuarios, que dispondrían de una cierta cantidad anual de kilómetros gratuitos por la red de peaje. En este sentido, la red gestionada por las Diputaciones sería gratuita en su casi totalidad debido a su naturaleza. Este método es aplicable tanto al transporte de viajeros como al de mercancías.

Sesión III. El Territorio y su Influencia en las Carreteras Locales.

La funcionalidad y el respeto al medio ambiente son fundamentales en las carreteras secundarias. Frente a estos factores, las cuestiones económicas deben quedar al margen ya que muchos municipios necesitan disponer al menos de una carretera que les comunique con el resto del territorio. Se trata de un derecho que hay que garantizar con independencia de su rentabilidad.

Por otro lado, en este Symposium se ha repetido varias veces que los paisajes más hermosos que conocemos están comunicados de algún modo con el resto del mundo gracias a una carretera. Además, este tipo de carreteras se adapta mejor que otras a las condiciones específicas del terreno. Cada vez hay más *carreteras paisajísticas* perfectamente integradas en su entorno natural. En definitiva, tenemos un derecho a disfrutar del entorno en que vivimos, y las carreteras permiten disfrutar de ese derecho. Para ello es necesaria una buena coordinación entre los responsables de carreteras y de medio ambiente.

Por otra parte, uno de los bloques tratados en este XVIII VYODEAL es el relativo a las carreteras secundarias como un agente urbanizador de primer orden. No hay que olvidar que alrededor de las vías de comunicación se localizan las grandes actuaciones urbanísticas. Ello provoca en muchas ocasiones que las carreteras se sobrecarguen de un tráfico muy superior al previsto. Parece lógico que los promotores de dichas actuaciones deban colaborar en las mejoras de las carreteras (e incluso de los servicios de transporte colectivo) necesarias para remediar los efectos que provocan. Las Diputaciones provinciales, además, toman parte en la ordenación territorial.

Sesión IV. Conservación.

En el campo de la reglamentación administrativa, el Symposium ha tratado temas como la conservación contratada. En este sentido, han suscitado gran interés los nuevos contratos concesionales (Lanzarote, Toledo...). Cuentan con un catálogo de indicadores de calidad del servicio, así como revisiones de precios no sólo basadas en el IPC sino también en factores como el volumen de tráfico y los niveles de calidad. Uno de los asuntos que más se han discutido son los criterios para que este tipo de financiación sea considerado una deuda o no.

Sesión V. Seguridad Vial.

Un problema común a todas las Diputaciones Provinciales es su dificultad para recopilar datos relativos a la seguridad vial. Como ha quedado patente a lo largo del XVIII VYODEAL, las Diputaciones deberían priorizar sus inversiones aún más hacia el campo de la seguridad vial. En este sentido, se ha reclamado la creación de un departamento específico que se ocupe de esta materia en todos los servicios de carreteras de las Diputaciones.

Por su parte, parece que la mitad de los accidentes con víctimas se produce en la red secundaria, pese a que estas vías sólo concentran el 10 por ciento del tráfico total. Desde hace años, la DGT centra todos sus esfuerzos en limitar la velocidad, a la que atribuye el 30 por ciento de los accidentes registrados en las carreteras españolas. Al margen de los planes de la DGT a este respecto, ha quedado claro que un excesivo número de expedientes sancionadores puede provocar problemas administrativos.

Otro de los puntos de interés planteados por la DGT en el marco de este Symposium es el relativo a la progresiva implantación de los sistemas inteligentes de transporte en la red viaria. Los convenios de la DGT y las Diputaciones Provinciales están muy relacionados con estos últimos, ya que en los últimos años la entidad ahora dirigida por Pere Navarro ha destinado al ámbito provincial 12 millones de euros. Sin embargo, parece que estos convenios no se van renovar hasta 2007, lo cual genera cierta incertidumbre en el sector.

Por otra parte, ha destacado el moderno enfoque que la Comunidad Valenciana ha dado a su nuevo Plan Global de Seguridad Vial.

Siguiendo en el campo de la seguridad vial, el XVIII VYODEAL ha acogido una mesa redonda sobre los problemas de la señalización orientativa. Ha quedado claro que este tipo de señalización se adapta con poca flexibilidad a las incesantes transformaciones que sufre cada año la red viaria española. Además, en muchas ocasiones es excesiva y redundante, lo que crea problemas de seguridad. A este respecto, es una buena noticia el hecho de que el Ministerio de Fomento vaya a reformar la normativa de señalización, contando con la opinión de los conductores. A lo largo de esta mesa redonda, se llamó la atención sobre una adecuada conservación y la búsqueda de nuevos métodos de señalización más simples y efectivos, como factores fundamentales para que este importante elemento de las carreteras recupere la credibilidad perdida.

Sesión VI. Explotación

En el campo de la explotación, uno de los retos principales es la gestión de los márgenes de las carreteras. Se ha evocado en este XVIII VYODEAL, específicamente en relación con la peligrosidad de las cunetas. También se han citado ejemplos interesantes de acondicionamiento de travesías.

Las responsabilidades de los técnicos y funcionarios que gestionan las redes provinciales, no siempre bien comprendidas ni respetadas, fueron objeto de una interesante comunicación.

Por último, las Diputaciones Provinciales pueden mejorar sus técnicas de toma de datos. Por ejemplo, en Lérida se ha implantado un sistema de aforos de tráfico, que ofrece información de mucha utilidad con un coste bajo.

Documentos Vyodeal

Al margen de las conferencias, a lo largo de este XVIII VYODEAL se han presentado los siguientes documentos técnicos:

- “Historia de los convenios de colaboración entre las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales en los últimos 10 años”.
- “Presentación de especificaciones técnicas sobre grava – emulsión, riegos con gravilla y mezclas abiertas en frío”.
- “Innovaciones en técnicas en frío”.
- “Carretera local y paisaje”.
- “El marco administrativo del modelo de gestión de la concesión administrativa”.

Sandro Rocci
Ponente General
XVIII VYODEAL

Para más información

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales
Tif. 91 577 99 72

Iván Corzo
prensa@aecarretera.com

Susana Rubio
srubio@aecarretera.com