



Conclusiones de la 30ª Semana de la Carretera

Santiago de Compostela, 29-31 de octubre de 2019

Las carreteras necesitan un pacto de estado

Sin duda esta es la conclusión más significativa extraída de la 30ª Semana de la Carretera, celebrada en una tierra de caminos y encuentros como es Santiago de Compostela.

Durante la sesión de inauguración se hizo referencia a las dificultades presupuestarias padecidas por el sector viario durante la última década, y se plantearon los principales retos a los que técnicos y gestores deberán hacer frente, tales como la financiación de infraestructuras, su sostenibilidad, la optimización de recursos, la necesidad de ser respetuosos con el medio ambiente, o la prioridad de adaptarse a una era donde la comunicación constituye un elemento clave no solo desde el punto de vista político, sino también técnico. Se animó al sector a sacudirse los complejos, centrar los retos, ofrecer objetivos realistas, no tener miedo a equivocarse y exigir los recursos públicos necesarios. En este sentido, se expresó el deseo de que estas jornadas de encuentro supongan un punto de inflexión.

Las carreteras son mucho más que caminos. En palabras del Presidente de la Xunta de Galicia, constituyen la forma en la que un país presenta su estado del bienestar. Las carreteras mejoran la competitividad y disminuyen los costes. Priorizar las carreteras es apostar por una razonable ejecución de los gastos públicos, por ello es imprescindible encontrar un modelo estatal de financiación que garantice la sostenibilidad del patrimonio viario, superando las posibles asimetrías existentes, un modelo que tenga en cuenta un parámetro de responsabilidad económica y otro de equidad territorial. Es el momento de la inteligencia y el compromiso.

Las personalidades encargadas de inaugurar la trigésima edición de la Semana de la Carretera felicitaron a la Asociación Española de la Carretera por su 70º aniversario, siendo punta de lanza en todos aquellos aspectos relacionados con las infraestructuras viarias.

¿Quién paga las carreteras?

El debate no se circunscribe a la dicotomía demagógica "carreteras gratis vs. carreteras de pago". Las infraestructuras necesitan fondos suficientes recurrentes. Así pues, la verdadera cuestión es: ¿quién las paga?

El gasto social supone, para muchas administraciones públicas, más de la mitad de su presupuesto anual y va en aumento, por lo que los recursos para otras prioridades se ven reducidos año tras año. Es hora de que la carretera sea considerada un gasto social, porque la infraestructura viaria une y acerca servicios fundamentales a los ciudadanos, como los centros sanitarios o educativos. Una red de carreteras bien planificada y financiada puede racionalizar el gasto público en servicios básicos.

A la vista está que el tiempo de las grandes infraestructuras e inversiones ha pasado, ya que por fortuna poseemos un extraordinario patrimonio vial que da servicio a la mayoría de las necesidades de los usuarios, aunque sin duda quedan pendientes algunos proyectos que mejoren la conexión entre determinados núcleos de población, lo que exigirá una planificación presupuestaria responsable. Debemos transmitir este patrimonio con un elevado estándar de calidad de servicio a las siguientes generaciones. Debemos garantizar su sostenibilidad.

No es tarea sencilla definir un modelo estatal de financiación de infraestructuras, pues por un lado existen diferencias territoriales que pueden suponer un problema de equidad, y por otro, resulta evidente que la mera mención del pago por uso de las infraestructuras viarias no es bien recibida por la sociedad, probablemente debido a una comunicación ineficaz por parte del sector. Sea como fuere, la situación es insostenible. Existe un problema real, agravado por los años, que no debería ser utilizado con fines partidistas. Necesitamos un pacto de estado para no dejar morir a nuestras carreteras. Urge sacar del debate político la financiación de las infraestructuras viarias.

La red capilar

Es necesario poner en valor las redes locales. Se trata de vías de proximidad que dan servicio a una gran variedad de usuarios cuyas exigencias son independientes del titular de la red.

Las redes de diputación se enfrentan a dificultades sempiternas, como la escasez de recursos, la ausencia de normativa específica o la dificultad de priorizar actuaciones en una red de gran longitud total pero con bajas intensidades de tráfico. La colaboración interadministrativa se antoja indispensable en este marco referencial.

Respecto a la dificultad de aplicar normas e instrucciones técnicas en estas redes, se pueden extraer dos importantes conclusiones de las ideas debatidas durante la sesión.

En primer lugar, se valoró la labor del *Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de la Mesa de Directores Generales de Carreteras de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales* y del *Foro de Gestores de Carreteras de Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consells* –ambos auspiciados por la Asociación Española de la Carretera– por su importante contribución en la redacción de recomendaciones técnicas ajustadas a las características de este tipo de vías.

En segundo lugar, se constata que existe una lógica precaución por parte de los ingenieros a la hora de implementar nuevas medidas o proyectos piloto allí donde no se dispone de cobertura normativa. En este sentido, se les anima a innovar, adoptando soluciones que hayan demostrado su eficacia, puesto que la normativa no debe encorsetarnos. Para innovar en la carretera es necesario empoderar a los técnicos.

En cuanto a la digitalización, debe servir para mejorar la forma de trabajar, en caso contrario, únicamente será más ruido. Si queremos adoptar nuevas herramientas como puede ser el BIM, es necesario cambiar la manera de gestionar los proyectos. La ley de contratos actual no es consistente con la potencialidad que ofrecen. Será necesario modificar las reglas del juego.

Seguridad vial

La sesión "Buscando soluciones a unas cifras estancadas" permitió poner de manifiesto los problemas prioritarios para la mejora de la seguridad vial. La presentación del profesor Alfredo García puso sobre la mesa cinco grandes cuestiones: las causas de la reducción de la siniestralidad en los últimos meses, la necesidad de adaptar la infraestructura para los vehículos conectados y automatizados, la necesidad de racionalizar los adelantamientos, la potencialidad de las carreteras 2+1 y la transparencia en la gestión de la seguridad vial.

Por primera vez en la Semana de la Carretera, el público pudo participar en el debate, aportando sus opiniones a las cuestiones planteadas en la sesión. En cuanto a las intervenciones de los participantes en la mesa de debate, destaca la necesidad de implantar las auditorías e inspecciones de seguridad vial, la preocupación por los usuarios vulnerables, los accidentes por salida de vía y la gestión de la seguridad en zonas periurbanas. Además, se puso de manifiesto el interés de implantar medidas innovadoras en tramos piloto, iniciativa que varias administraciones están poniendo en marcha.

Conservación de carreteras

La sesión dedicada a la conservación profundizó en la inspección de obras de fábrica, cuyo presupuesto es significativamente bajo teniendo en cuenta su enorme valor patrimonial.

Debemos admitir que, en la actualidad, el sector de la conservación es analógico, pero existen nuevas tecnologías aplicables a la inspección, como pueden ser los drones. Los expertos reunidos en esta sesión coincidieron en que la realidad va por delante de la programación, así como en la necesidad de que los protocolos sean ejecutables. De nada sirve definir estrategias de actuación que no puedan llevarse a cabo en caso de posibles incumplimientos de contrato.

Innovaciones en pavimentación

El mundo de la pavimentación también está inmerso en un proceso de transformación digital, desde la fase de proyecto y licitación, a las de fabricación, extendido y compactación, control de calidad y explotación. Se denomina Asfalto 4.0.

La reducción del tamaño de la partícula, las eco-emulsiones, los nanomateriales o las emulsiones de alta concentración de ligante son algunas de las líneas de investigación que llevarán a la pavimentación al siguiente nivel.

Existe consenso en la necesidad de investigar en la relación existente entre el estado de conservación del pavimento y el consumo de combustible y las emisiones, por no hablar de la reducción de ruido, consumo de aceite, reducción del tiempo de viaje, etc. La decidida apuesta de la Unión Europea por la descarbonización nos sitúa en un momento crucial para poder plantear proyectos de investigación en este sentido.

Cooperación para la innovación

En opinión de Enrique Belda, el vehículo ha tomado la delantera a la carretera, sin embargo, este binomio no debe romperse.

La tecnología es necesaria para procesar la información y mejorar la gestión de la red viaria. Se trata de un facilitador que nos permite gestionar en tiempo real. Sin embargo, no se debe caer en la trampa de confiar en que la tecnología resuelva todos los problemas.

Respecto a la importancia de la infraestructura viaria en el futuro de la conducción automatizada, en opinión de los especialistas, el vehículo necesitará una carretera inteligente que pueda ampliar su visión, limitada por el alcance de sus sensores, proporcionando información relevante en tiempo real. Además, la digitalización de las carreteras permitirá elaborar High Definition Maps. Nuevas herramientas como el Big Data permitirán gestionar aspectos como la capacidad y la demanda.

También se considera imprescindible la cooperación intersectorial para la definición de las necesidades de la conducción automatizada durante los próximos años.

Conectando con el ciudadano

Durante estas jornadas hemos podido comprobar los numerosos retos a los que se enfrenta el sector durante los próximos años. Necesitamos implicar a toda la sociedad en el empeño de garantizar el óptimo nivel de servicio que nuestras infraestructuras pueden ofrecer. Para ello, el sector viario debe incorporar a especialistas en comunicación, que consigan hacer partícipes a los usuarios.

Durante la mesa moderada por Marta Rodrigo hemos comprobado que es posible hacer frente a situaciones muy comprometidas mediante una adecuada estrategia de comunicación. Otros sectores llevan haciéndolo mucho tiempo con excelentes resultados.

El reto de las organizaciones no es otro que el de sobrevivir. Las herramientas y los canales de comunicación han cambiado significativamente en muy poco tiempo. Para ser relevante, la comunicación debe ser empática, honesta, emocional y visual.

Respecto a las campañas de seguridad vial, se considera necesario continuar con la labor de concienciación de los usuarios, pero debemos exigir mejoras en el resto de factores implicados en la seguridad vial.

Los expertos concluyeron que una posible clave del éxito podría residir en coordinar las acciones de comunicación del sector.

Control de emisiones

Tres conclusiones pueden extraerse de la mesa dedicada a las acciones de control de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI):

1. El sector de la carretera es especialmente activo en la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la movilidad.
2. Un estado adecuado de nuestras carreteras permite reducir las emisiones de GEI del transporte.
3. Las emisiones deben ser imputadas al transporte, no a la carretera.

Durante esta sesión disfrutamos de una excelente exposición sobre las consecuencias del cambio climático a cargo de Elvira Carles, cuya intervención ha servido sin duda para concienciarnos de la necesidad de adaptar las infraestructuras para paliar sus efectos negativos.

Los cuatrocientos asistentes a la 30ª Semana de la Carretera vuelven a sus casas con numerosos retos que podríamos enmarcar en el trinomio Financiación-Innovación-Comunicación.

Más de sesenta expertos han debatido sobre estos tres aspectos que se han convertido en el caballo de batalla de un sector que debe luchar por revitalizar uno de los mayores patrimonios del estado. Os emplazamos a seguir trabajando por la carretera. Sabemos que lo haréis.

En Santiago de Compostela, a 31 de octubre de 2019