



[El Director General de Carreteras \(MITMA\) participa en la jornada sobre infraestructuras viarias seguras, verdes y conectadas en los programas europeos de financiación](#)

## Javier Herrero atribuye a Bruselas falta de sensibilidad respecto a la carretera

Organizada por la AEC en formato dual (presencial en plató con conexiones en directo), en la Jornada han colaborado 3M, Cepsa, Eiffage Infraestructuras, Kapsch Trafficom Transportation, Repsol, Road Steel y T-Systems.

### **Madrid, 10 de noviembre de 2020**

“Teníamos la esperanza de que la carretera ocupara el lugar que consideramos que debe de tener en el Fondo Europeo de recuperación económica, pero nos está costando conseguirlo”, ha asegurado Javier Herrero, Director General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, durante su intervención en la jornada *La Carretera Segura, Verde y Conectada en el contexto del programa Next Generation EU*.

Según Herrero, el plan de financiación puesto en marcha por la Comisión Europea para que los estados afronten la crisis generada por el COVID19 “ha puesto el foco sobre la digitalización del transporte y la economía verde, y la infraestructura viaria no está siendo acogida con especial sensibilidad en Bruselas”.

El Director General del MITMA ha intervenido en esta jornada, organizada el pasado día 4 por la Asociación Española de la Carretera (AEC), contestando a las preguntas del periodista Jaume Segalés, Director y presentador del programa Kilómetro 0, que emite esRadio.

Herrero se ha mostrado sorprendido de la falta de interés que despiertan las infraestructuras viarias en las instituciones europeas, a pesar de que, como ha recordado, estas soportan el 90% del total del transporte de personas y mercancías. “Si la movilidad por carretera es un factor básico de la economía y del desarrollo, desconocer esta realidad y no apoyarla plenamente podríamos decir que es, cuanto menos, una aptitud francamente mejorable”, ha manifestado.

La financiación de proyectos a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia ha sido el punto de partida del debate propiciado por la AEC, intentando delimitar y definir los ámbitos de actuación del sector viario susceptibles de captar estos fondos.

Para ello, la jornada ha contado con la participación, tanto virtual como presencial, de más de veinte expertos de distintas administraciones públicas, empresas y asociaciones sectoriales.

El Presidente de la Asociación Española de la Carretera, Juan Francisco Lazcano, ha señalado en su intervención que, a diferencia de la crisis de 2008, la provocada por la pandemia actual tiene en la inversión pública un apoyo esencial para superar los devastadores efectos del coronavirus. “La clave reside en cómo gastar y dónde destinar la liquidez disponible, ya sea propia o europea”, ha asegurado Lazcano, y ha añadido que “es en este punto en el que la carretera puede posicionarse claramente como una infraestructura de amplio cariz social, por su carácter de servicio público esencial”.

Basándose en la experiencia y en las consideraciones de organismos internacionales acreditados, el Presidente de la AEC ha señalado que “la medida que mejor conjuga el impulso a la actividad económica y al empleo es la inversión, especialmente la inversión en construcción e infraestructuras”, ya que reúne, según él, “todos los requisitos establecidos por la Comisión Europea para convertirse en sector estratégico para la recuperación tras la era Covid”.

Juan Francisco Lazcano ha terminado su intervención afirmando que la importancia de las infraestructuras “no se mide por su valor patrimonial sino por su valor como capital productivo”, y ello implica un cambio de paradigma impuesto por una nueva realidad: la movilidad vista como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico.

Y es en este marco, según Lazcano, en el que hay que focalizar los proyectos que emanen desde el sector viario para optar a los fondos del Next Generation Europe.

Siguiendo esta línea argumental, Julián Núñez, Presidente de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras, Seopan, ha detallado las cinco áreas de inversión sobre las que, según su organización, “hay que trabajar para maximizar el impacto del fondo Next Generation, así como de otros programas europeos que van a contribuir a anticipar el crecimiento económico de nuestro país”.

Estos ámbitos de actuación son el agua y el medio ambiente, la movilidad sostenible y segura, la eficiencia energética, la salud y la creación de infraestructura verde. Partiendo de los casi 150.000 millones de euros que España podría recibir en subvenciones, préstamos y otros fondos, Núñez asegura que las actuaciones en estos campos podrían generar un beneficio económico inducido de más de 144.000 millones de euros, con la creación de casi 2,4 millones de empleos y un retorno fiscal en torno a los 77.000 millones.

El Presidente de Seopan considera esencial recuperar el modelo concesional, ya que, asegura, “no es solo eficaz por el beneficio social que supone para el desarrollo de infraestructuras, sino que también es un modelo que recomienda periódicamente la Comisión Europea, y nuestro propio Gobierno, que persigue el objetivo de triplicar la inversión pública precisamente atrayendo capital privado en todo tipo de actuaciones”.

Para desarrollar este modelo concesional, ha insistido Julián Núñez, “dependemos del apoyo político, y no solo del Gobierno central sino también de las comunidades autónomas”.

## **Indigestión de fondos**

La primera parte de la jornada se cerró con la intervención del Director de la Agencia Gallega de Infraestructuras de la Xunta de Galicia, Francisco Menéndez, quien, en relación a la llegada de ayudas económicas de la Unión Europea, ha señalado que “se puede dar una cierta indigestión de fondos”.

Justifica esta afirmación apuntando que hay una partida importante de los fondos estructurales europeos del período 2014-2020 que aún está sin ejecutar. “Y ahora llega de golpe una gran cantidad de dinero en ayudas y creo que hay muy buena intención, pero, por decirlo de alguna manera, también un poco de fantasía en todo esto, ya que se presentan a estos mecanismos de financiación proyectos que no están maduros, cuando lo más lógico sería esperar al presupuesto ordinario de la Unión Europea para 2021-2027”.

Eso no quiere decir que Menéndez no crea en las posibilidades reales de la carretera para beneficiarse de estos mecanismos. Por el contrario, a ellos incorpora la Ayuda a la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa, REACT-EU, que cuenta con un presupuesto independiente al del resto de fondos.

Menéndez está convencido de que las infraestructuras viarias tienen un buen encaje en este esquema financiero. “Los conceptos fundamentales que nos transmiten la UE y el Gobierno son, primero, recuperación económica, y luego, resiliencia, cambio climático y digitalización. Y este es el orden. Para las ayudas de REACT-EU, lo primordial es la recuperación económica”, explica el Director de la Agencia Gallega de Infraestructuras.

“Lo segundo más importante, la resiliencia, es la base sobre la que se sostiene la sociedad y, desde luego, y en ello debemos insistir, la sociedad no es resiliente sin la carretera”, concluye.

## **Tres proyectos tractores**

El programa de la jornada -que ha contado con la colaboración de las empresas 3M, Cepsa, Eiffage Infraestructuras, Kapsch Trafficom Transportation, Repsol, Road Steel y T-Systems- ha incluido tres coloquios: El sistema seguro como nuevo paradigma, Las respuestas a los retos verdes y Carreteras conectadas o nada. Cada uno de ellos se ha articulado en torno a sendos Proyectos Tractores que la AEC está definiendo dentro de los parámetros del Fondo de Recuperación europeo y a instancias de la Mesa de Directores Generales de Carreteras de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.

## **CLAVES DEL ANÁLISIS**

### **1 - Proyecto Tractor S: Adaptación de la red de carreteras al concepto de sistema seguro y aplicación de las directivas de túneles, de seguridad y de ITS.**

- **Mario Lombán, Director de Relaciones Institucionales y Seguridad Vial de 3M:**

“Los grandes problemas que ha tenido la economía se han derivado, precisamente, de las restricciones de movilidad que ha generado la crisis del COVID. Desde 3M creemos que es fundamental y realista trabajar, de acuerdo a lo que nos marca la Directiva

2019/1936, en actualizar toda la señalización para que responda a las necesidades actuales de los conductores, y a las necesidades futuras de la conducción autónoma”.

- **Pablo Sáez, Director General de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX):**

“Deberíamos poner el foco en la seguridad, y esa seguridad se consolida de una forma clara en la conservación de las carreteras. Mantener las condiciones de la puesta en servicio de las carreteras es una apuesta estratégica con la que se minimizan costes; además, todos los usuarios tienen derecho a circular de forma segura. Y ese condicionante lo da la conservación”.

- **Rosario Cornejo, Directora Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:**

“La prioridad a la hora de invertir debe ser solucionar los problemas de siniestralidad. Tenemos que desarrollar una seguridad vial proactiva, adelantándonos a los accidentes. Es decir, poner el foco en las circunstancias en las que se producen. Si conocemos perfectamente nuestra red, podemos evitar que, situaciones que han dado lugar a accidentes en un punto, se produzcan en otro punto, en otra provincia. Incluso cuando se registran incidentes que no han llegado a ser accidentes como tales pero que podrían haberlo sido, debemos analizarlos y estudiarlos para, de esa manera, evitar riesgos. Adelantarnos”.

- **David Calavia, Presidente de Forovial:**

“Hay que mejorar la información visual que tiene el conductor, ya que con ello se incrementa su tiempo de reacción, va a tener más tiempo para tomar una decisión correcta. Por otro lado, también habría que invertir en la reducción de la contaminación acústica. En total, como ya ha señalado en ocasiones la AEC, habría que invertir más de 400 millones de euros en reponer equipamiento en mal estado. Pero nosotros no nos paramos ahí, porque no solo hay que reparar, sino que hay que modernizar ese equipamiento de acuerdo a la normativa actual y a la técnica existente. Siempre con criterios de sostenibilidad y con el foco puesto en la conducción autónoma”.

- **Antonio Amengual, Director de Road Steel:**

“Las inversiones deben materializarse en proyectos específicos de acondicionamiento y mejora de la red que no solo impliquen actuar sobre los equipamientos, sino también sobre el propio diseño de la vía. En este contexto, haría énfasis en la investigación. Es muy importante tener un conocimiento profundo y exhaustivo de la accidentalidad, y eso significa fomentar auditorías e inspecciones, intensificar los estudios de valoración de servicio y analizar los elementos de riesgo antes de que se produzcan los accidentes, para poder evaluar y jerarquizar las medidas a tomar”.

## **2 - Proyecto Tractor V: Descarbonización y electrificación de la movilidad por carretera y adaptación resiliente de la infraestructura.**

- **Enrique Catalina, Director General de Infraestructuras de la Junta de Andalucía.**

“En la Junta de Andalucía hemos apostado desde el primer momento por lo *verde*. Y ha sido así en el ámbito de toda la Consejería de Infraestructuras. El año pasado se planteó la necesidad de implantar un sello verde para acreditar que nuestras actuaciones son respetuosas con el medio ambiente. Este sello será una marca catalogada, que se aplicará a todas las actuaciones y que, una vez en funcionamiento, tendrá carácter oficial. Los criterios que deben cumplirse son, entre otros, reducción de recursos y de vertidos, reducción de emisiones, integración paisajística, disminución de la huella de carbono y economía circular”.

- **Eduardo Fernández, Consejero Delegado de Eiffage Infraestructuras.**

“Nuestro compromiso con la descarbonización es importantísimo. Actuamos en dos líneas: por un lado, en reducir la emisión de CO<sub>2</sub> en todos nuestros procesos, y por otro, en fabricar productos que podamos ofrecer a nuestros clientes para que ellos reduzcan su huella de carbono. Entre otras cosas, trabajamos en productos que se puedan reciclar y, para ello, estamos adaptando nuestras plantas para incorporar en todas el fresado. También investigamos el uso de productos como los neumáticos o el polietileno de las botellas, incluso el desecho de la fabricación del papel, que produce un residuo que tiene características de ligante similares al betún”.

- **Francisco José Lucas, Gerente Senior de Asistencia Técnica y Desarrollo de Negocio de Asfaltos en Repsol Lubricantes y Especialidades.**

“El mix energético es realmente complejo y depende de la realidad de cada país, de sus recursos y de su grado de desarrollo y necesidades sociales. Todos los índices apuntan a que en 2040 tendremos un incremento de la demanda energética del 30% y, para ello, hay que adecuar la oferta. Se prevé que, para entonces, el peso del petróleo esté todavía por encima del 50% y, en este sentido, me gustaría dejar claro que este sector no es el enemigo. Durante muchos años, hemos sido un agente de desarrollo económico y social. Y, por ello, lejos de querer ser un problema queremos ser parte de la solución”.

- **Vicente Pérez, Director Técnico en Cepsa Comercial Petróleos.**

“Todo nuestro sector lleva ya mucho tiempo trabajando en el reto verde. Aunque es cierto que aún queda mucho por mejorar. Por ejemplo, y salvo en el caso de los betunes modificados con polímeros, la realidad es que el uso de técnicas a baja temperatura, betunes con caucho, reciclado, etc., es aún minoritario. Por otro lado, creo que es importante tener claros los criterios de Compra Pública de Innovación y cómo se van a medir, con el fin de identificar las técnicas o productos que mejor se adapten a un proyecto concreto. Y, por supuesto, necesitamos el *feedback* de la administración para apoyarnos en la experiencia”.

- **Juan José Potti, Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA).**

“Como bien se sabe, más del 25% de la huella de carbono proviene del transporte por carretera, y un factor básico para reducir esa huella de CO<sub>2</sub> es actuar sobre la regularidad de la superficie de las vías. Sin embargo, también es cierto que la infraestructura viaria por sí misma no contamina. El que contamina es el vehículo.

Por tanto, a la hora de solucionar el problema, no deberíamos hablar de refuerzo de firmes en un tramo de carretera, sino de reducción de emisiones en ese tramo. Titular los proyectos de esa manera, además de poner el punto en el sitio exacto en que debe estar, cuantifica mucho mejor la importancia de la actuación”.

- **Jesús Díaz, Director del Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones (IECA).**

“Pavimento blanco o negro. En España, el hormigón en las carreteras se está utilizando menos que en otros países de nuestro entorno, yo creo que más por cuestiones políticas que reales. Según un estudio de EUPAVE, los firmes de hormigón permiten reducir el consumo de combustible un 2%, lo que supone dejar de emitir a la atmósfera 2,5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año. Además, son pavimentos que necesitan muy poco mantenimiento, porque conservan sus características superficiales a largo plazo, por lo que lo considero una alternativa a tener en cuenta. No obstante, pongo en valor los avances y reducciones de emisiones que se han conseguido en el sector del asfalto”.

### **3 - Proyecto Tractor C: Despliegue de tecnología y red de comunicaciones 5G en las carreteras de primer orden para adaptarlas a la movilidad autónoma y conectada.**

- **Jorge Ordás, Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.**

“Tenemos un afán por legislar o *sobrelegislar*, y, en el mundo de la tecnología en concreto, a veces cuanto más legislas, más trabas acabas poniendo. Y es que la tecnología va más rápido que la normativa. Esta requiere un proceso muy lento, aunque es verdad que el producto final siempre es muy bueno. En el caso del vehículo conectado, han emergido nuevas tecnologías, el Internet de las cosas, cada vez tenemos mejores redes de comunicaciones... pienso que lo más inteligente es no legislar demasiado en este campo”.

- **Màrius Albert, Director Comercial Sector Público de T-Systems.**

“Los tecnólogos tendemos a poner las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en el centro del universo, y aunque no estoy totalmente de acuerdo con esa apreciación, sí creo que van a tener un papel esencial. El 5G, por ejemplo, va a ser un elemento determinante, sobre todo por su capacidad para la segmentación de servicios. Sin embargo, considero que la clave está en la digitalización. Con ella nos plantearemos cómo con el uso de las TIC se rompen los esquemas más clásicos de algunos servicios y gestiones, avanzando en pro de otros nuevos que no solo tienen que ver con el vehículo y los pasajeros, sino con la gestión de las actuaciones en carretera”.

- **Javier Aguirre, Presidente para España y Portugal. Kapsch TrafficCom Transportation.**

A fecha de hoy, 5G no ha desarrollado la tecnología para el vehículo conectado a la carretera. Ahora tenemos el vehículo conectado a la nube, pero no a la vía. Esta tecnología nos la está dando el G5. En cualquier caso, el futuro pasa por que ambas converjan. Y es que el reto en sí no es una tecnología u otra -yo estoy seguro de que serán complementarias-, sino llegar al vehículo autónomo dentro de esa visión cero accidentes”.

- **Francisco Sánchez, Director Electronics & ITS del Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG).**

“Igual que están clasificados los vehículos según sus diferentes grados de automatización, parece interesante poder clasificar las vías en función de sus capacidades para albergar de forma correcta esos vehículos automatizados. Estamos hablando de características físicas, como puede ser la geometría, la señalización horizontal y vertical, el mantenimiento... Por otro lado, hablamos de sus capacidades digitales: monitorizar y recibir incidencias, y compartirlas con el vehículo proporcionando informaciones de servicios cooperativos. En definitiva, lo importante es que las carreteras puedan ofrecer información de lo que el usuario se va a encontrar en la vía, incluida una cartografía muy detallada.”

- **José Luis Peña, Gerente de la Plataforma Tecnológica Española de la Carretera (PTC).**

“Existe un consorcio europeo de movilidad conectada, autónoma y cooperativa que está aunando todas las iniciativas que se están llevando a cabo en este campo en Europa. Y a mí esto me parece fundamental, porque el auténtico reto en este momento, en lo que al vehículo autónomo se refiere, es que las tecnologías sean compatibles en todo el ámbito europeo. No tendría sentido que un coche conectado, o autónomo, llegara a la frontera y no pudiera continuar porque al otro lado hay estándares distintos. Tiene que ser claramente un proyecto europeo. Por tanto, el proyecto tractor nacional tendría que estar conectado con otras iniciativas europeas, porque la fragmentación en espacios físicos no tiene ningún sentido”.

### **Entrevista con el Director General de Carreteras**

La jornada sobre *La Carretera Segura, Verde y Conectada en el contexto del programa Next Generation EU*, organizada por la AEC, ha concluido con la participación de Javier Herrero Lizano, Director General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Herrero ha contestado a las preguntas formuladas por el periodista Jaume Segalés, Director y presentador del programa radiofónico Kilómetro 0 (esRadio).

La carretera, ha asegurado Herrero, “es el elemento sustancial del transporte”, porque “prioriza todo el territorio”. La carretera no contamina, ha añadido, “el que contamina es el vehículo”. Y para evitar esto, considera primordial la óptima conservación viaria. “Parece evidente que, cuanto mejor esté el pavimento, menos emisiones se registran”.

Y en relación a este punto, ha hecho hincapié en un detalle del borrador de la Ley de Presupuestos del Estado presentado hace apenas una semana. “Es la primera vez en la historia que este Ministerio dedica más cantidad a la conservación que a la obra nueva”, ha asegurado, añadiendo otro dato: “El año pasado teníamos 850 millones de euros para inversión en conservación y ahora, de cara a 2021, vamos a destinar 1.200 millones. Por lo tanto, por primera vez, estamos ante un presupuesto para mantenimiento de infraestructuras viarias que, si bien no es el que querríamos, nos está permitiendo el cambio de paradigma”.

El Director General de Carreteras ha aprovechado su intervención para explicar algunas de las iniciativas en las que está trabajando su Departamento para fomentar el uso del vehículo eléctrico. “La movilidad eléctrica tiene hoy un problema serio de alimentación. En este sentido, estamos muy interesados en un proyecto de Adif que consiste en utilizar parte de la energía originada en las líneas férreas para abastecer lo que ellos han denominado ferrolineras, en las que se recargarían los vehículos”.

La idea es, según Herrero, desarrollar un sistema de electrolineras que permita la comunicación por todo el territorio. Para ello, “hemos realizado una modificación legislativa que agiliza la implantación de estos puntos de recarga donde ya existe una estación de servicio. No obstante, hay que tener en cuenta que no todo consiste en montar puntos de recarga, además, hay que proveerlos de energía”.

Otro de los proyectos en los que está inmersa la Dirección General de Carreteras, y que incidiría sobre la congestión y, por tanto, sobre la reducción de las emisiones, es la creación de un carril BUS-VAO en la A-2. Se trata de una vía sin barreras físicas que la separen del resto de carriles como ocurre en otros construidos hasta la fecha.

“La idea es que, mediante balizas en el suelo, unos sistemas de entrada y salida del carril y paneles específicos, esta vía sea, durante las horas que se considere necesario, un carril de alta ocupación”.

Todo ello, con un presupuesto que el Director General ha calificado de bastante reducido para el tipo de actuación. “Son alrededor de 13 millones de euros de inversión: el 50% para obra civil y el otro 50% para equipamiento”.

Esta apuesta por la movilidad en las grandes ciudades no debe hacernos olvidar el resto del territorio, apunta Javier Herrero.

“Se habla mucho de la movilidad en las ciudades y qué duda cabe de su importancia, ya que la mayoría de la población vive en zonas urbanas. Sin embargo, también hay que decir que las ciudades no son autosuficientes y que, por lo tanto, necesitamos una red de transporte por todo el territorio que cubra sus necesidades. Hay, pues, que compatibilizar lo urbano y lo interurbano”.

En definitiva, el Director General de Carreteras del MITMA considera que “está cambiando la filosofía de la movilidad”, porque hay que dar respuesta a las nuevas necesidades que se generan. “No se trata tanto de seguir creciendo con el modelo actual, sino de cambiar el modelo según las necesidades que van surgiendo. Es preciso, por lo tanto, reconvertir nuestras inversiones en este sentido”.

Javier Herrero ha defendido durante la entrevista la nueva política del Ministerio de recuperar las autopistas tras el vencimiento de las concesiones de peaje. “El año que viene tendremos unos 1.100 kilómetros nuevos de carretera libre de pago. Los ciudadanos estaban pagando por circular por estas vías 1.000 millones de euros.

Ahora nos vamos a encontrar con que el gasto del Ministerio, por esta liberalización de peajes, se va a incrementar en 100 millones. Vamos a pasar de 1.000 millones de gasto colectivo y directo de los usuarios a 100 millones socializando esos costes. La diferencia es, sin duda, enorme”.

No obstante, tampoco descarta conseguir un pellizco de los fondos europeos para completar el presupuesto. Esta partida vendría por el lado de la conservación de puentes.

“Hace unos 15 años hicimos la trasposición de una Directiva de la Unión Europea sobre puentes y túneles, y lo hicimos incrementando las mejoras que esta disposición establecía. Es decir, nos autoimpusimos ciertas mejoras. Sin embargo, una vez hecha la trasposición, no invertimos nada. No se ha hecho ninguna inversión en aquello a lo que estábamos obligados. Hasta que la Comisión Europea nos ha sacado la tarjeta anaranjada...”

Y por aquí es por donde cree el Director General de Carreteras que “vamos a tener el apoyo de Europa”.

---

#### **Más información:**

Vídeo completo de la sesión: <https://www.youtube.com/watch?v=MBibsWaZsRy&t=16512s>

Vídeos explicativos:

- **Proyecto Tractor S:** Adaptación de la red de carreteras al concepto de Sistema Seguro y aplicación de las Directivas de túneles, de seguridad y de ITS:  
<https://www.youtube.com/watch?v=OfsqmvzccFg>
- **Proyecto Tractor V:** Descarbonización y electrificación de la movilidad por carretera y adaptación resiliente de la infraestructura:  
<https://www.youtube.com/watch?v=ovRyslksjD8>
- **Proyecto Tractor C:** Despliegue de tecnología y red de comunicaciones 5G en las carreteras de primer orden para adaptarlas a la movilidad autónoma y conectada:  
<https://www.youtube.com/watch?v=uzYPNEF3ys4>

Asociación Española de la Carretera - Departamento de Comunicación y RR Institucionales

Marta Rodrigo - [mrodrigo@aecarretera.com](mailto:mrodrigo@aecarretera.com) - 637 51 04 05

Susana Rubio - [srubio@aecarretera.com](mailto:srubio@aecarretera.com) - 91 577 99 72

---