

CONCLUSIONES de la 30ª SEMANA DE LA CARRETERA: Las carreteras necesitan un Pacto de Estado



Jacobo Díaz
Director General AEC

 @yagodiazpi

Sin duda, ésta es la conclusión más significativa extraída de los debates de la trigésima Semana de la Carretera, celebrada recientemente en una tierra de caminos y encuentros, Santiago de Compostela.

Como no podía ser de otra manera, durante el desarrollo de este congreso 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 las infraestructuras, su sostenibilidad, la necesidad de innovar, la exigencia de respeto y cuidado del 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 en relación a algunas de las cuestiones más acuciantes del debate viario.

¿Quién paga las carreteras?

Este fue uno de los asuntos que centró la discusión desde el principio, una reflexión que no se circunscribe a la dicotomía demagógica “carreteras gratis vs carreteras de pago”. Las infraestructuras necesitan fondos suficientes y recurrentes. Así pues, la verdadera cuestión es: ¿quién las paga?

El gasto social supone, para muchas administraciones pú-

blicas, 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.

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. 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.

Las necesidades de 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.

Estas redes, gestionadas por corporaciones provinciales y municipales, se enfrentan a dificultades sempiternas, como la escasez de recursos, la ausencia de normativa específica o la dificultad de priorizar actuaciones en una malla de gran longitud, pero con bajas intensidades de tráfico. La colaboración inter-administrativa se antoja indispensable en este marco referencial.

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

CONCLUSIONES de la 30ª SEMANA DE LA CARRETERA: Las carreteras necesitan un Pacto de Estado

En primer lugar, se valoró la importante contribución de la Asociación Española de la Carretera, a través de sus Foros de Trabajo, en la redacción de recomendaciones técnicas ajustadas a las características de este tipo de vías.

En segundo lugar, se constató que existe una lógica precaución por parte de los ingenieros en la implementación de nuevas medidas o proyectos piloto allí donde no se dispone de cobertura normativa. En este sentido, se animó a los técnicos a innovar, adoptando soluciones que hayan demostrado su eficacia, y se apeló a huir del encorsetamiento normativo. Para innovar en la carretera es necesario empoderar a los técnicos.

Las cifras de la inseguridad vial

La problemática de la inseguridad vial se asomó al debate en torno a cinco grandes cuestiones: la difícil explicación de 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.

En cuanto a las reflexiones más destacadas, sobresalen 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 llevar a cabo medidas innovadoras en tramos piloto, iniciativa que varias administraciones están poniendo en marcha.

El estado de conservación de la red

También la conservación tuvo un espacio destacado en el congreso. La sesión dedicada a ello profundizó en la inspección de obras de fábrica, cuyo presupuesto es significativamente bajo teniendo en cuenta su enorme valor patrimonial. Se hizo hincapié, además, en la necesidad de dar un salto de lo analógico a lo digital en esta materia, particularmente, en cuanto al empleo de los drones en las inspecciones de estructuras.

Los expertos reunidos en esta sesión coincidieron en que la realidad va por delante de la programación, así como que es necesario 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.

Las innovaciones en pavimentación

Por su parte, 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; es el proceso que se ha dado en denominar 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.

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

La cooperación para la toma de decisiones

En opinión de la gran mayoría de los asistentes, el vehículo ha tomado la delantera a la carretera en cuanto la toma de decisiones estratégicas, decisiones que han de marcar la evolución del modo de transporte por carretera; a pesar de ello, 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. Nuevas herramientas como el Big Data permitirán gestionar aspectos tan cruciales como la compatibilidad entre capacidad y demanda.

Por todo ello, se considera imprescindible la cooperación inter-sectorial para la definición de las necesidades de la conducción automatizada durante los próximos años.

Conectando con el ciudadano

Durante este congreso 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 nues-

tras infraestructuras pueden ofrecer.

Para alcanzar dicho objetivo, el sector viario debe incorporar a especialistas en comunicación que consigan hacer partícipes a los usuarios, estableciendo una vinculación estrecha con el receptor del servicio. Durante la mesa específica coordinada para debatir dichos aspectos, han salido a colación conceptos tan solventes como la necesidad de alcanzar “licencia social” antes de iniciar un proyecto trascendente, la importancia de gestionar adecuadamente el “riesgo reputacional” de una entidad, o la relevancia de asociar la actividad de las empresas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

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.

El control de los GEI

Tres reflexiones principales pueden extraerse del último de los temas abordados en la 30ª Semana de la Carretera:

Que el sector de la carretera es especialmente activo en la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la movilidad, aunque probablemente con escasa capacidad de transmisión; que un estado adecuado de mantenimiento de nuestras carreteras permitiría reducir de manera apreciable las emisiones de GEI del transporte, y que las emisiones en sí deben ser imputadas a la actividad del transporte, no específicamente a la carretera.

En definitiva, los más de cuatrocientos asistentes a la trigésima edición de la Semana de la Carretera terminaron el trabajo con numerosos retos, enmarcables en su mayoría en el trinomio Financiación - Innovación - Comunicación.

#77

AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“Las superficies asfálticas con mezclas SMA maximizan la seguridad y el confort de circulación por sus altos niveles de adherencia y drenabilidad superficial y por su baja sonoridad”
(Editorial)

#CONFORT_Y_SEGURIDAD