

LOS TRES PILARES DE LA VIALIDAD INVERNAL:

Educación vial, información veraz, en tiempo real y eficaz, y reacción inmediata, claves para la vialidad invernal



Pablo Sáez Villar
Director General de Acex

 @JPabloSaez

De entre las operaciones sistemáticas que se abordan en la conservación ordinaria de nuestras carreteras está la de vialidad invernal que, sin duda, es la que más preocupa a los gestores y empresas de conservación, por la repercusión mediática y política que de ella deriva.

Cuando hablamos de vialidad invernal, hay que tener en cuenta la particularidad de nuestro país: España no cohabita con la nieve. A diferencia de otros países del centro y norte de Europa, Norteamérica y algunos asiáticos que sí cohabitan y para los que resulta habitual y normal circular “en blanco”. Pero, además, en estos países es obligatorio el cambio de neumáticos; en España, no.

Para nosotros la nieve es un elemento hostil que hay que quitar de la carretera. Esto parece razonable, porque nuestra climatología, más mediterránea, nos induce a ello.

Además, hay una situación que tampoco existe en los países centroeuropeos ni en los nórdicos: ellos disponen de un territorio muy llano. Al contrario que en España donde nuestra orografía está formada por rampas y pendientes muy significativas y, mientras que en la nieve se puede circular en recta y en llano con una relativa seguridad -siempre y cuando se usen unos neumáticos adecuados-, cuando nos tenemos que enfrentar a rampas o pendientes la circulación se complica.

Sin embargo, los colapsos y problemas derivados de las

nevadas no son exclusivos de nuestro país. La nieve no discrimina y algunos países europeos se han enfrentado a este tipo de incidencias en numerosas ocasiones.

Para hacer frente a estas circunstancias y evitar incidencias en la carretera, desde la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX), consideramos que hay tres pilares fundamentales para asegurar una buena movilidad en periodo de condiciones climáticas adversas: educación vial, información veraz, en tiempo real y eficaz para el usuario, y reacción inmediata por parte de la Administración y de las empresas de conservación.

En los últimos años, los medios de comunicación apuntaban a la falta de planificación como causa fundamental de la incidencia invernal en nuestras carreteras, pero esta afirmación denotaba un claro desconocimiento del funcionamiento del sistema, puesto que en el momento que se recibe un aviso por nevadas de AEMET, la concesionaria de la carretera tiene que tener dispuesto todo el operativo para actuar, realizar un tratamiento preventivo, ubicar los equipos en lugares predeterminados —por si se confirma la nevada—, y gestionar las comunicaciones con las diversas administraciones y con los usuarios. Si bien es cierto que en esta campaña 2019-2020 se aprecia un cambio de tendencia en el tratamiento de la información de vialidad invernal, siendo más informativa y analítica que en épocas pasadas.

En España seguimos sin tener suficiente educación vial. Ante condiciones climatológicas adversas, nadie se plantea la conveniencia de no realizar el recorrido. Además, un número elevado de conductores no lleva cadenas en el vehículo y de los que las llevan, muchos no saben cómo ponerlas y, lo que es aún más importante, no saben conducir en un firme con nieve, algo que resulta comprensible porque no cohabitamos con la nieve pero este desconocimiento gene-

LOS TRES PILARES DE LA VIALIDAD INVERNAL: Educación vial, información veraz, en tiempo real y eficaz, y reacción inmediata, claves para la vialidad invernal

ra problemas puntuales que hacen que las quitanieves no puedan realizar su función.

Otro de los aspectos clave en los planes de vialidad invernal es el que hay que hacer especial hincapié —y del que apenas se habla— es la comunicación. En momentos de grandes precipitaciones y colapsos en nuestras carreteras, en los medios de comunicación se han recogido numerosos testimonios de usuarios que afirman que los paneles de la autopista avisaban de que estaba cortada en cierto punto kilométrico, pero que en ningún momento se les impidió continuar su marcha, lo que es un claro exponente de que se ha transmitido una información real y veraz, pero de dudosa eficacia. Claro exponente que nos indica que no es suficiente con lo afirmado hasta este momento sobre la necesidad de dar al usuario una información veraz y en tiempo real. Es evidente que aunque la información cumpla ambas características de veracidad y adecuada en el tiempo, los gestores deben buscar la eficacia en dicha comunicación. Sin duda esta es una gran lección aprendida en los temporales acaecidos a principio del año pasado.

El tercer pilar recae en su totalidad en los gestores de la carretera y en las empresas de conservación, la rapidez de respuesta. De poco sirve que los usuarios tengan una educación vial adecuada, que la información que se les transmite sea veraz, en tiempo real y eficaz, si no se atienden los

temporales con medios humanos y mecánicos de forma rápida.

En España, el periodo de vialidad invernal se extiende de noviembre a abril, aunque las empresas de conservación y concesionarias trabajan durante todo el año evaluando las incidencias de la campaña anterior y modificando los protocolos en caso necesario.

Asimismo, meses antes del inicio de la campaña, comienzan a acondicionar sus equipos de vialidad invernal para que, con la llegada de la época de nevadas, los medios disponibles puedan ser desplegados ante situaciones climatológicamente adversas. Para la actual campaña 2019-2020, el Ministerio de Fomento dispone en la Red de Carreteras del Estado de 1.418 máquinas quitanieves y 245.460 toneladas de fundentes, sobre todo sal, distribuido en 348 almacenes y 546 silos, con objeto de garantizar el tránsito seguro por las carreteras en situaciones de heladas y nevadas. Además, durante este periodo, todo el personal de conservación se centra en asegurar la correcta vialidad invernal, es decir más de 4.000 operarios. A ello hay que añadir el personal, equipos y medios del resto de administraciones de carreteras, con lo que en el conjunto de las redes de nuestro país se llega a 12.000 operarios, 2.500 máquinas quitanieves y 350.000 toneladas de fundentes.

#78

AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“Las mezclas SMA son claves en la consecución de actuaciones de construcción y rehabilitación más durables y sostenibles” Orden Circular OC 3/2019 sobre mezclas bituminosas tipo SMA (Normativa)

#SOSTENIBILIDAD_Y_MEDIO_AMBIENTE