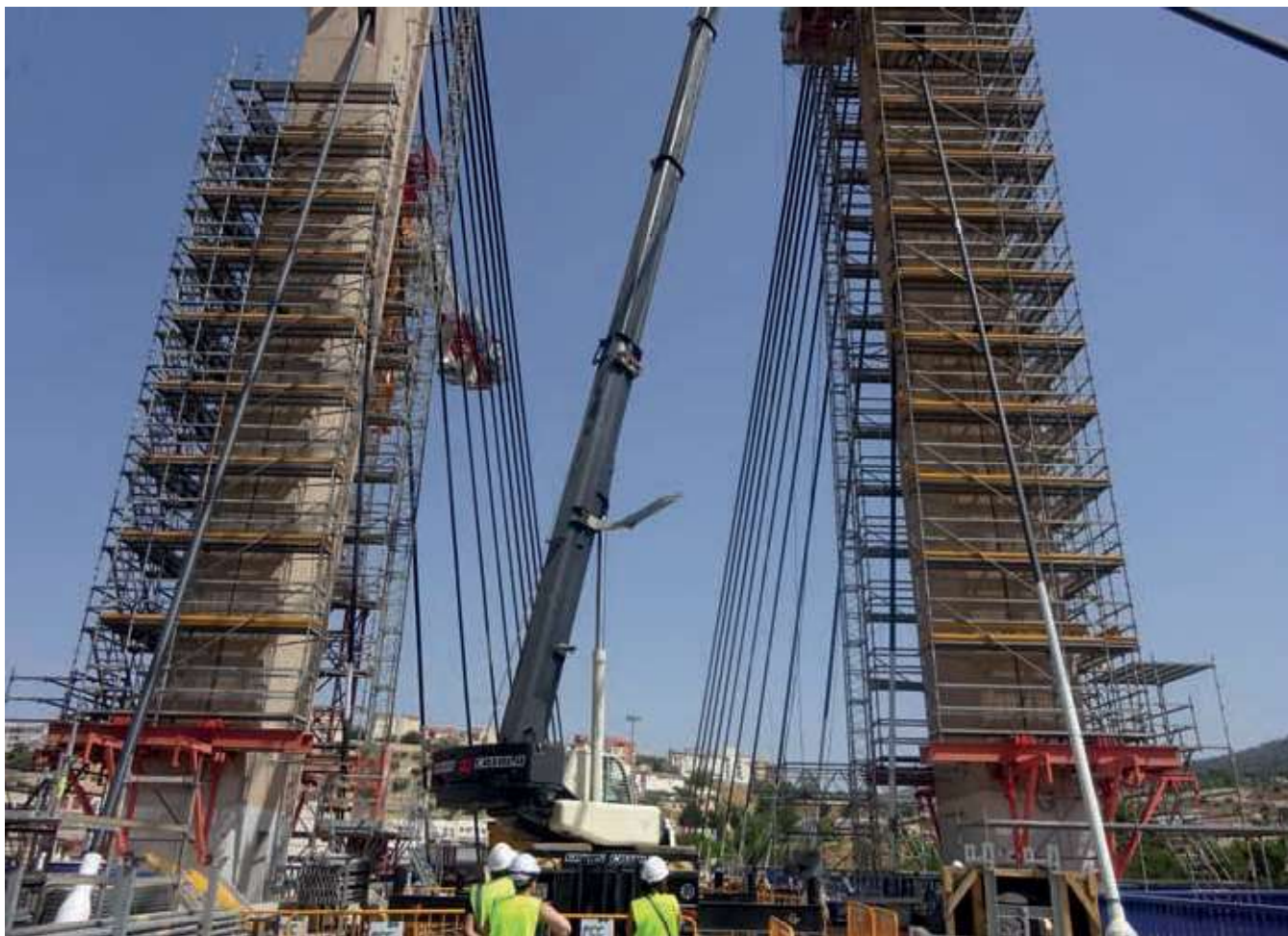




Ángel Sánchez Vicente

Ingeniero de Caminos, ha sido uno de los protagonistas necesarios de la renovación material y conceptual de la Conservación de Carreteras en la Red del Estado, que a su vez ha sido ejemplo para otras redes nacionales y de otros países. Ángel ha dedicado 30 años a las carreteras de los que 25 han sido como Jefe de Área de Conservación de la DGC del Ministerio de Fomento.

Por Óscar Gutiérrez-Bolívar

Sin más preámbulos, ¿podría relatarnos cómo comenzó su relación con las carreteras?

Me incorporé a la Dirección General de Carreteras en mayo de 1987 como Jefe de la Unidad de Segovia, siendo Director General Enrique Balaguer y de la mano de Juan Lazcano, Subdirector y de Pedro Escudero, Jefe de la Demarcación.

Mi primera sensación fue extraordinaria por el ambiente que había, el respeto a las opiniones de los demás y la franqueza y la libertad con las que se planteaban los temas; es verdad que había excepciones, ¿dónde no? pero al menos yo, percibí pocas e insignificantes. En la Jefatura de Segovia encontré personas entrañables. Además para ellas la carretera era algo suyo, casi como la familia. Había varios hijos y nietos de camineros; de todos ellos

aprendí mucho, conocían como nadie el día a día de la carretera.

¿Qué actuaciones le gustaría destacar de esa época?

En primer lugar, las de mejora de la Seguridad Vial a base de pequeñas obras ejecutadas con los créditos de gestión directa como prolongar vías lentas, mejorar las coronaciones en otras, construir una pista de frenado,

vías de servicio para desplazar una intersección con poca visibilidad... Contribuimos así a reducir la accidentalidad y a la mitad el número de víctimas mortales.

En segundo lugar, las de ayuda a la vialidad invernal: Lo fundamental fue escucharlos a ellos. Teníamos solo 7 quitanieves y en uno se tiraba todavía la sal a paladas desde la caja. Con la disposición y el sacrificio de todo el personal, a veces en jornadas extenuantes, se consiguió dar una gran calidad al servicio; se hacían preventivos continuos, patrullando muchas veces durante toda la noche. Conocían muy bien los puntos más proclives a la formación de placas de hielo y para los curativos tenían mucha experiencia en el despliegue de medios, en los ventisqueros, etc.

En tercer lugar, la dirección del Estudio Informativo de la Autovía San Rafael – Segovia (luego Autopista de peaje) y de numerosos proyectos y obras (muchos de construcción), incluyendo la intervención en el trazado de la Circunvalación de Segovia.

¿Algo más?

Si, tuve la suerte de conocer a Luis Antona, que era el Jefe del Área de Conservación. Con él participé en muchas comisiones, jornadas, reuniones y viajes. Me descubrió muchos de los entresijos de la conservación y me transmitió su pasión por ella. Fue mi maestro y mentor y sobre todo un grandísimo amigo mío y de mi familia. Bellísima persona y gran ingeniero.

Avancemos en el tiempo. ¿Cómo llegó a la Subdirección de Conservación?

Fue al jubilarse Luis Antona en septiembre de 1992 y por decisión del Subdirector Paco Criado.



Ángel Sánchez Vicente

En esos momentos se estaba produciendo lo que se podría calificar de una auténtica revolución en la conservación. ¿Podría decirnos como intervino en ella?

Lo primero importante que comprobé cuando llegué y empecé a recorrer la Red y a despachar con los Jefes de Demarcación y de Conservación fue que en las Jefaturas había distintas sensibilidades, dicho con el lenguaje actual.

A partir de eso era fundamental fomentar las relaciones entre los Servicios Centrales y Periféricos para conseguir en todo el territorio unos niveles aceptables en todos los campos de la Conservación.

Este planteamiento fue también el de Paco Criado quien lo impulso significativamente, y siguió siéndolo del mismo modo con Fernando Hernández, Vicente Vilanova y Charo Cornejo,

con los que por otra parte siempre he tenido una relación muy amistosa lo que favorecía el trabajo en común.

Para lograrlo se celebraron muchas reuniones generales y regionales, convenciones, jornadas, se crearon comisiones para la redacción de documentos, hubo muchos viajes hacia y desde las Jefaturas, pero sobre todo se potencio la confianza entre todos nosotros sin prevalecer la jerarquía al analizar tantas cuestiones técnicas y de organización porque además hubiera sido absurdo lo contrario.

De forma concreta ¿que se hizo?

En primer lugar, se insistió mucho en la atención a la vialidad potenciando sobre todo la Vigilancia, la atención a accidentes e incidencias, la coordinación con Tráfico, el control en los túneles y la invernal, y a la vez, en la mejora de la seguridad vial.

En cuanto a la conservación se fomentaron las inspecciones, las auscultaciones y los sistemas de gestión, así como las programaciones. Todo esto se recogió en el nuevo Pliego para los Contratos de Conservación Integral que se extendieron a toda la Red. En 1992 había 16 y se pasó a 160.

¿Cómo se logró ese cambio radical en la Vialidad Invernal?

Se aumentaron los medios, pues pasamos de 290 a 1350 quitanieves y de 26 000 a 133 000 toneladas de sal almacenadas en silos y depósitos. Se instalaron estaciones meteorológicas, aspersores, sistemas de control por GPS, se modernizaron los equipos de los quitanieves, se firmó un Protocolo muy importante con Tráfico, Protección Civil, AEMET...se generalizó el uso de salmuera en los preventivos y, sobre todo, se extendió al conjunto de las Jefaturas una cierta Cultura de Vialidad Invernal. Todo esto se llevó a cabo con la colaboración esencial de Luis Azcue. Quiero recordar también la camaradería con la que lo aplicábamos con Aureliano Lopez en su época de Director General cuando se nos presentaban situaciones complicadas.

¿Y la Seguridad Vial?

También se extendió a todas las Jefaturas una cierta Cultura de Seguridad Vial consistente en el análisis detallado de la accidentalidad, del comportamiento de los tramos heterogéneos de la Red, de los factores que intervienen, de las propuestas de actuaciones de bajo coste y del resto, relacionándolo con el tráfico del tramo, su composición y sus variaciones estacionales, festivas y horarias, atendiendo a la vez a la legibilidad de la carretera por los usuarios.

Este planteamiento prevaleció sobre el de aplicar sin más Normas como la Instrucción de Trazado (ampliando su ámbito a las carreteras existentes), teniendo

en cuenta además que en muchos casos éste generaría problemas medioambientales, urbanísticos y de coste importante por las expropiaciones y por las propias obras. Sin embargo, esto no fue inconveniente para optar por él cuando comprobábamos que era el único capaz de resolver la situación. Estos estudios y su gestión se realizaron con la intervención básica de Roberto Llamas.

¿Y sobre los túneles qué destacaría?

La Vialidad en los túneles la abordamos con dos objetivos: conocer el equipamiento que debería tener cada uno, y como organizar la atención a la circulación en su interior, sobre todo ante una incidencia o accidente, especialmente un incendio, lo que exigiría que estuviéramos coordinados con otros organismos, fundamentalmente Tráfico, Protección Civil y Bomberos.

Al no tener una Norma (aún no la tenemos y es urgente disponer de ella) consultamos varias extranjeras, sobre todo europeas, y propusimos resolver temporalmente esa carencia con una Nota de Servicio. A todo esto, nos ayudó mucho Liberto Serret, siempre tan brillante.

De esta forma y a través de pequeños créditos de gestión directa los equipamos, en los que era necesario, con SAI, DAI, CCTV, etc. y construimos galerías de comunicación entre tubos o con salida a la montera. En los Centros de Control, desde los que se atienden permanentemente, se instaló un programa de extracción automática de humos ante un incendio.

También fue muy importante el Real Decreto sobre Requisitos de Seguridad que se elaboró en la Subdirección General.

¿Sobre los Sistemas de Gestión?

Se potenciaron los que había y se

implantaron otros. Para valorarlos es importante saber que tenemos más de 23 000 obras de fábrica de más de 3 metros de luz; su gestión parte de las inspecciones básicas que se hacen en los Contratos de Conservación Integral y continúa si es necesario con otras específicas. También se mejoró el de Firmes y se implantó el de Señalización a partir de la nueva Instrucción que elaboramos. En todo esto fueron fundamentales Álvaro Navareño y Emilio Criado.

Nos queda el reto complejo del de taludes, que lo es menos para los instrumentalizados por las informaciones que suministran los equipos instalados en ellos; para el resto es muy difícil: debería empezarse por equipar aquellos en los que es razonable hacerlo y que tengan entidad suficiente y peligro de inestabilidad, y para el resto de los complicados, además de intensificar su vigilancia, utilizar drones, satélites...

Quiero destacar también la labor importante de Paula Pérez y María Santino por su gestión de la Conservación Integral, básica para el buen funcionamiento de estos sistemas.

¿Qué otras actuaciones importantes quiere resaltar?

Por su volumen, variedad y dificultad en muchos casos, la gestión de los proyectos (se aprobaban más de 250 al año) y de las obras, la cual fue posible por disponer de unos equipos con personas muy competentes y muy comprometidas con su función.

Por la repercusión que han tenido, los Contratos de Concesión para la Conservación de las Autovías de Primera Generación. La redacción del Pliego nos consumió muchas horas y nos planteó muchas dudas, especialmente sobre cómo controlar con indicadores la Vialidad y la Seguridad Vial. Quizás se debió haber probado con uno o dos contratos piloto como se hizo con los de Conservación Inte-



gral. En otro aspecto fué interesante dirigir el Anteproyecto Madrid-Burgos junto con Luis Azcue, sobre todo por la dificultad al elegir las obras de construcción (las de primer establecimiento) debido a la escasez del presupuesto fijado para este capítulo.

También la tramitación de algunas emergencias que exigieron la ejecución de obras singulares como la reparación del puente de Fernando Reig en Alcoy siendo Subdirectora Carmen Sánchez. En esa etapa y en la de Jaime Lopez Cuervo mi cometido consistió básicamente en eso.

¿Cómo se abrió la Administración a la colaboración con el sector privado en esa nueva visión de la conservación?

Refiriendonos a las de Conservación Integral, en 1992 ya había 16 contratos. Tanto al principio de estos, en 1986, como después, los que intervenimos siempre pensamos que las Empresas Adjudicatarias debían ser de Servicios.

Por otra parte, al extender el modelo a toda la Red debía contarse con las empresas locales que llevaban años colaborando con las Jefaturas a través de Contratos de Coste y Costas y que aportaban la ventaja de la inmediatez en sus actuaciones por disponer de medios en la zona. Así fue como muchas fueron adjudicatarias en UTE con

otras de ámbito nacional que tenían medios técnicos, capacidad económica y procedimientos de gestión eficaces.

Mi experiencia sobre su funcionamiento ha sido muy satisfactoria. Al principio los contratos eran parecidos a los de Obras por Administración: Se estaba formando un nuevo sector de empresas. El cambio de modelo se hizo sin asperezas y a medida que profundizaron en el conocimiento de la conservación fueron implicándose más y proponiendo mejoras de los contratos. Quiero destacar su disposición a resolver los problemas; nunca nos planteamos tener que rescindir ningún contrato.

También creo que fue muy importante fundar una Asociación propia, ACEX, por su interlocución con la Administración y entre ellas mismas, por organizar cursos de formación, jornadas, etc.

¿Cómo ve el futuro?

A mi juicio lo más importante es recuperar aquella colaboración entre los responsables. En cuanto a temas específicos modificar el sistema de adjudicación para obras de bajo coste, sobre todo su cuantía, fundamental por su rapidez de ejecución, aunque esto es competencia de los legisladores.

También es urgente disponer de una Norma de Túneles y fomentar Pro-

tolos de Coordinación con los Organismos implicados (Tráfico, Protección Civil, Bomberos...) para actuar ante situaciones de emergencia. Es complicado por tratarse de Administraciones distintas, pero ya tenemos precedentes en algunas Demarcaciones.

Sobre las propuestas de cambios en los Contratos de Conservación Integral mi opinión es que deben comprobarse las posibles mejoras con Contratos Piloto, debe evitarse su robotización y no debe disminuirse la capacidad de decisión de los Directores de los Contratos, que no son concesiones y están sujetos a múltiples variaciones por el clima, el tráfico, el entorno, ...

Y por último ¿Cuáles han sido los principios que le han guiado en esa ingente labor de transformación?

Partiendo del orgullo de trabajar para mejorar el funcionamiento de nuestra Red, una de las mejores de Europa, contribuir a extender este sentimiento y a conseguir que en cualquier tramo se disponga para cada uno de los campos de la Conservación de unas condiciones aceptables por los usuarios y por los profesionales de la Ingeniería de Carreteras.

Por último, quiero remarcar que en esos años fueron muchas las personas que colaboraron. No es posible citarlas aquí, pero si agradecerles sus aportaciones y su esfuerzo.

Sin más agradecemos a Ángel Sánchez Vicente, no solo esta entrevista, sino su dedicación y compromiso sin límites al que le ha llevado su vocación de servicio hacia la Dirección General de Carreteras y a todos los usuarios y ciudadanos. Esperamos que siga emulando al admirado Luis Antona, y continúe con su labor de maestro para las nuevas generaciones. ❖