

Conservación de carreteras: Un servicio público

Jorge Enrique Lucas Herranz
Presidente de ACEX



El 14 de marzo de 2020, día en que el Gobierno de España declaró el estado de alarma, va a quedar marcado en la vida de todos nosotros, e incluso pasará a ser un hito significativo en la historia moderna de nuestro país. Algo ha cambiado ya en nuestra forma de relacionarnos, algo que en estos momentos posiblemente no seamos capaces de valorar en su alcance real.

Pero ese día quedaron claras algunas cosas: la fragilidad de nuestro sistema de atención sanitaria, la enorme influencia de una pandemia en la economía global, la fuerte sensibilidad de algunos sectores, como el del turismo o los autónomos, ante crisis sanitarias, la gran importancia de algunos trabajos considerados menores (distribución, limpieza, ...). Pero entre ellas, quiero destacar, porque es lo que corresponde en este entorno en el que nos encontramos, que la carretera vuelve a aparecer como la infraestructura de transporte esencial para poder asegurar la distribución y abastecimiento a la sociedad, y la única infraestructura que posibilita el acceso a la sanidad de forma absoluta.

El carácter social y el carácter esencial de la carretera quedan de manifiesto en los momentos más delicados. Y nos encontramos, sin duda, en uno de ellos.

Como no podía ser de otra forma, la conservación y el mantenimiento de las carreteras fueron declarados servicios esenciales en el establecimiento del estado de alarma. Se debe destacar el concepto de servicio, de servicio público para hablar con exactitud, que se establece en esta declaración. Algo que, desde nuestra asociación, siempre hemos defendido lleva implícita la conservación y mantenimiento de las infraestructuras, y que en este estado de alarma queda claramente establecido.

Los 14.000 operarios que se dedican diariamente a la ejecución de las operaciones de conservación y mantenimiento en las carreteras, de diversa titularidad, de nuestro país, bien funcionarios públicos o trabajadores de

empresas de conservación, forman parte de las personas encargadas de asegurar los servicios mínimos esenciales al conjunto de la sociedad.

El trabajo de los operarios debe conjugar la realización de su actividad con la necesaria protección individual ante el agente contaminante. Por ello, no todas las actividades de conservación que, de forma continuada se realizan en nuestras carreteras, debían ser consideradas como esenciales en este periodo sino, únicamente, aquellas relacionadas de forma directa con la seguridad de los pocos usuarios particulares y numerosos transportistas, que en este periodo circulan por las carreteras.

La vigilancia de la red de carretera, las comunicaciones, la atención a accidentes e incidencias, el control de túneles (donde proceda) y la vialidad invernal fueron las operaciones de conservación establecidas como esenciales en este periodo, debiendo prestarse a lo largo de las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana, y debiendo realizarse la reprogramación del resto de las operaciones de conservación que de forma sistemática se realizan en la conservación.



La vigilancia, las comunicaciones, el control de túneles y la vialidad invernal son actividades que se pueden programar, y para la realización de las mismas es necesario, aproximadamente, un tercio del total del personal de conservación. Por contra, la atención a accidentes e incidencias no es programable, por lo que se procedió a establecer retenes entre el resto de los operarios, para atender esas posibles incidencias, buscando, en todo momento, minimizar posibles contagios y poder asegurar el servicio de forma permanente, por lo que estos retenes se establecieron desde los domicilios. Estableciendo la metodología para que el jefe de conservación estuviese informado de posibles afecciones al estado de salud y poder reorganizar los retenes, minimizando el contagio y asegurando el servicio.

La COVID19 no es un riesgo propio de la actividad de conservación, sino que nos encontramos ante un problema de salud pública. Ha sido necesario establecer planes de contingencia que aborden las medidas preventivas específicas para este riesgo, así como protocolos de actuación. Las condiciones de entorno de ejecución de las actividades no han sido las mismas y se han extremado las medias de seguridad, higiene y limpieza, además de utilizar los EPI de protección específica para este agente contaminante. La limpieza y desinfección de los equipos informáticos, de los vehículos de vigilancia, y de las herramientas y equipos tras su utilización han sido la primera acción al inicio de la jornada y la última antes de su finalización.

Todas las actividades esenciales, salvo la de atención a accidentes e incidencias, son realizadas de forma individualizada por los operarios, por lo que está asegurado el mantenimiento de la distancia mínima de dos metros, salvo en los momentos en los que los operarios estén en el centro de conservación, donde se ha extremado la precaución para mantener esa distancia mínima.



Por el contrario, en la atención a accidentes e incidencias, por las propias condiciones de la ejecución de la actividad, el uso de equipos de protección se hace indispensable, dado que es difícil poder asegurar que, en todo momento, se pueda mantener esa distancia mínima de separación entre operarios. Ello se debe a la propia naturaleza de la actividad, dado que se ejecuta con tráfico abierto y con ocupación de parte de la calzada.

El resto de las operaciones de conservación, como ya hemos comentado, se ha visto afectado por la paralización general, cuando actividades como la construcción tan solo han parado de forma total durante 8 días. Entendemos que lo que habría que pedir es realizar las actividades con la seguridad necesaria, vigilando convenientemente que sea así, y no que esas actividades no se realicen. Máxime cuando algunas de ellas pueden considerarse como convenientes, aprovechando el menor tráfico, que favorece la minimización de riesgos propios de la conservación.

La disminución de la intensidad de tráfico desde la entrada en vigor del estado de alarma hasta la denominada fase 0 de desescalada ha sido realmente significativa, encontrando disminuciones del tráfico de largo recorrido en un entorno del 70%, llegando la de vehículos ligeros a una disminución de casi un 80% entre semana.

Disminuciones muy significativas del tráfico que han conllevado una merma, igualmente relevante, pero sensiblemente menor, en lo que respecta a la mortalidad, pues la disminución con relación al año anterior ha sido del 66%, según datos de la DGT de finales de abril. Siendo más acentuada en los usuarios vulnerables (que estaban confinados) y produciéndose, por el contrario, un incremento en vehículos pesados.

En suma, menor tráfico total en carretera, mayor porcentaje de vehículos pesados del habitual, menor presencia de usuarios vulnerables en calzada, ... Todo ello ha minimizado la intervención de los operarios de conservación en atención a incidencias y accidentes. Pero desgraciadamente se han producido tres siniestros en las carreteras (en todos los casos han sido en autovía), en los que se han visto implicados operarios de conservación, con el resultado de cuatro operarios heridos de diversa gravedad y un operario fallecido.

En la primera de las incidencias, el 27 de marzo, cuando los operarios de conservación, afortunadamente aún en el interior de sus vehículos, iban a realizar un corte de carril para un control de tráfico, un camión arrolló a tres de ellos. El 15 de abril, un operario falleció al ser atropellado por un vehículo, mientras procedía a limpiar la zona afectada por un accidente anterior, y el 16 de abril, otro operario y un guardia civil resultaron heridos al ser atropellados por un vehículo, mientras se estaba

procediendo a la limpieza de la zona afectada por otro accidente anterior.

Servidores públicos, trabajando por la seguridad de los usuarios y que se ha visto afectados por el estrés, la tensión, el sueño, la fatiga o el despiste de los usuarios. En este sentido, la flexibilización de los tiempos de descanso, que se ha regulado en el estado de alarma, no considero que sea la mejor de las medidas posibles, atendiendo a la seguridad de los usuarios de la carretera y de los operarios de conservación.

Quiero, ya para finalizar, destacar la clara vocación de servicio del sector de la conservación de carreteras, que queda de manifiesto, no sólo por lo ya comentado, sino por la iniciativa que se ofreció a las autoridades para ayudar a la desinfección de nuestras ciudades.

La posibilidad de utilizar los equipos de vialidad invernal para realizar labores de desinfección en algunas ciudades se planteó como una posibilidad. Ciertamente es que, según comentaron los expertos, lo óptimo es nebulizar la solución desinfectante, y estos equipos lo que hacen es regar la calzada y no nebulizar la mezcla.

No obstante, se comprobó que la dotación mínima de los equipos, en algunos de ellos era de 8ml/m², por ello se procedió a cambiar los dosificadores por otros que permitiesen alguna nebulización. Se hicieron pruebas y se vio que se obtenía una cierta nebulización.

Finalmente, algunas Subdelegaciones y Delegaciones del Gobierno solicitaron la cesión de los equipos y medios de la conservación para realizar tratamientos en diversas poblaciones, con plena satisfacción de los ayuntamientos en los que se abordó la desinfección. La cuál, además, se hizo con todas las medidas de seguridad necesarias para minimizar los efectos en la población. Ya que, además, del equipo de extensión del desinfectante, se acompañó con una furgoneta por delante que avisaba del paso del equipo y otra de detrás que daba por finalizado el mismo.

Es decir, lo que hemos comentado desde el primer momento, la conservación de carreteras es un claro ejemplo de vocación de servicio público, que queda siempre demostrado, máxime en los momentos más críticos, sea por temporales de nieve, que afectan sensiblemente la movilidad y seguridad de los usuarios, sea por una alarma sanitaria.

Quiero finalizar agradeciendo a los operarios de conservación su trabajo, su entrega y su profesionalidad, y a las empresas de conservación su evidente vocación de servicio público.

