

La respuesta del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia ante la DANA del pasado 29 de octubre de 2024



Francisco Javier Piedra Cabanes

ICCP, Director de Carreteras, Dip. de Valencia

Mónica Laura Alonso Plá

*ICCP, Jefa de Servicio de Proyectos, Área de Carreteras, Dip. de Valencia
Presidenta del Comité de carreteras de baja intensidad de tráfico, ATC*

Paloma Corbí Rico

ICCP, Jefa de Servicio de Seguridad Vial y Supervisión, Área de Carreteras, Dip. de Valencia

Josefina Ruiz González

ICCP, Jefa de Servicio de Planificación y Expropiaciones, Área de Carreteras, Dip. de Valencia

Pablo de Tarso Boix García

ICCP, Jefe de Servicio de Construcción y Control de Calidad, Área de Carreteras, Dip. de Valencia

Alfredo Muñoz Alarcón

ICCP, Jefe de Servicio de Conservación y Explotación, Área de Carreteras, Dip. de Valencia

Resumen

Como consecuencia directa del episodio de lluvias intensas provocado por una depresión aislada en niveles altos (DANA) sufrida el pasado 29 de octubre de 2024 se han experimentado numerosos daños personales y materiales, tanto en infraestructuras como en bienes públicos y privados de la provincia de Valencia que han exigido una actuación inmediata.

El presente artículo pretende trasladar la visión de lo vivido des-

de la perspectiva de una administración local provincial. Se traslada la estrategia llevada a cabo para la gestión de la tragedia tanto en la red de carreteras propia como en ayuda a los municipios en su calidad de administración supramunicipal. Se pretende poner el foco en cómo se ha desvelado vital la coordinación interadministrativa. Pero también en las lecciones aprendidas respecto al servicio público prestado, la resiliencia frente al cambio climático del sistema y la necesidad de considerar nuevos parámetros en la fase de diseño de carreteras.

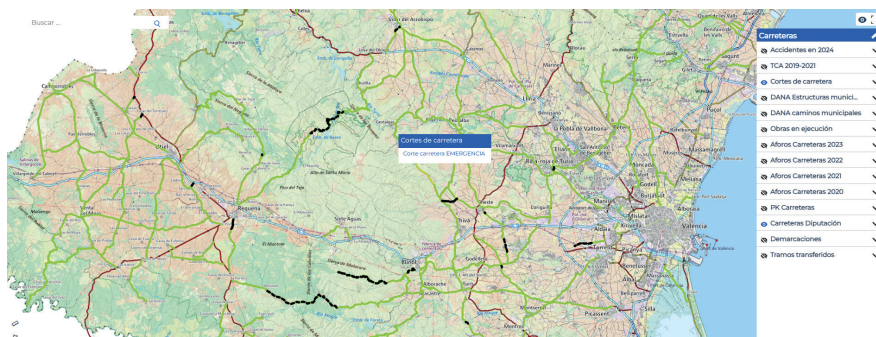
1. Introducción: las redes de carreteras, un servicio público esencial

El pasado 29 de octubre de 2024 se produjo un episodio de lluvias intensas provocado por una depresión aislada en niveles altos (DANA) sufrida en Andalucía, Castilla La Mancha y con especial virulencia en la Comunidad Valenciana. Un trágico episodio de inundación que acarreó incalculables pérdidas humanas y la devastación de todo el territorio afectado, produciendo

el fallo del sistema en su conjunto y afectando plenamente a la movilidad y a las comunicaciones viarias de la población afectada. El Centro de Coordinación de Emergencias de la Agencia de Seguridad y Emergencias de la Generalitat Valenciana, declaró la situación de emergencia por la llegada de la DANA con lluvias intensas en toda la provincia de Valencia. En el momento de redacción de este artículo se mantiene a situación 2 de emergencia en toda la provincia.

Concretamente, en la provincia de Valencia las zonas más afectadas han sido las comarcas de la Plana de Utiel-Requena, l'Horta Sud, la Ribera Alta y Baja, la Hoya de Buñol, la Serranía y el Camp de Turia, en el marco de la relación de municipios afectados reconocidos mediante Real Decreto-Ley 6/2024 a nivel estatal. La DANA trajo la pérdida de más de 200 vidas humanas, afectó directamente a más de 900 kilómetros cuadrados de 75 municipios, que implican una población directamente afectada además de un millón de habitantes y arrastró unos 120.000 vehículos.

Cabe contextualizar que, en cuanto a la red viaria se refiere, y teniendo en cuenta tanto la clasificación funcional establecida en la Ley de Carreteras de la Comunidad Valenciana 6/1991, de 27 de marzo, de la Generalitat Valenciana y el vigente Catálogo del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana aprobado por Decreto 46/2019, de 22 de marzo, del Consell, se vieron afectados activos de carretera de todos los niveles de funcionalidad, incluyendo tanto a la Red de Carreteras del Estado, como la Red Básica, gestionada por la Generalitat Valenciana y la Red Local, cuya titularidad corresponde en su mayor parte a la Diputación de Valencia, pero también a la Red de Caminos de Dominio Público de la Comunidad Valen-



Visor cartográfico del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, en el que se da cuenta de las afecciones al tráfico en las carreteras provinciales



Afección a la carretera CV-422 pontón sobre el río Magro en Turís

ciana, en su mayoría de titularidad municipal.

Las administraciones públicas gestoras de redes de carreteras tenemos como misión la prestación de un servicio público que consiste en dar respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, quienes constituyen el centro de nuestra acción y la razón de ser de nuestro trabajo. En situaciones extremas, como la vivida en este trágico episodio, resulta más necesario que nunca poner en valor nuestra misión y recordar nuestra condición de servidores públicos.

La totalidad de la red de carreteras provincial es la de mayor longitud de la provincia, cercana a los 2.000Km, con un 75% de la red de baja intensidad de tráfico (IMD menor de 2.000 vehículos/día). Se caracterizada por ser una red tan

dispersa como heterogénea, que comunica 135 pueblos y ciudades, prestando servicio a un total de 266 municipios de la provincia, 26 mancomunidades y 3 entidades locales, 88% menores de 20.000 habitantes. Con una población cercana a los 2,6 Millones de habitantes sirve al total de la provincia de Valencia. Se trata de una red de carreteras diversa, madura, mallada, y vertebradora del territorio, siendo en muchas ocasiones la única alternativa, junto con la red de caminos de dominio público mayoritariamente de titularidad local, para el acceso a las distintas poblaciones de la provincia.

Los presupuestos anuales del Área han sufrido fluctuaciones con las últimas crisis experimentadas, hasta estabilizarse en un presupuesto anual total actual cercano a los 60 Millones de euros. La distribu-



Daños en el puente de la carretera CV-416 sobre el barranco de Fuente-cica en Godelleta



Descalce en la carretera CV-374 pontón sobre el barranco dels Oms en Vilamarxant



Afección a la carretera CV-429 puente sobre río Mijares en Yátova



Daños en el puente de la carretera CV-413 sobre el barranco dels Cavalls en Aldaia

ción del presupuesto ha evolucionado, de obra a conservación, hasta acercarse a algo más de un 40% en obras de carreteras fruto de proyectos redactados, cerca de un 35% en conservación, entre un 10% en plan de caminos y viales municipales, un 7% de inversión en estudios y trabajos técnicos, y entre un 4% en terrenos. De todo ello, anualmente el 65%, se identifica como dotación en programas de seguridad vial.

Tras la DANA, se han contabilizado un total de 146 vías afectadas de un total de 233, lo cual supone el 63% de las vías provinciales, 1.244Km de red afectados en mayor o menor medida, suponiendo más del 70 % de la totalidad de la red provincial, 120 km de carretera cortados, y tan sólo en las cuatro comarcas analizadas hasta el momen-

to desde la Diputación de Valencia, más de 940 km de caminos de dominio público local municipales encuentran afectados, suponiendo un porcentaje elevado de la red viaria de caminos a nivel provincial. Llegando a movilizar a 77 efectivos técnicos del Área de Carreteras y progresivamente todos los medios adicionales necesarios del sector.

2. La respuesta provincial en las primeras horas de la tragedia

Desde las primeras horas del día 29 de octubre de 2024 se notificaron afecciones en las carreteras de la red provincial ocasionadas por las fuertes lluvias, que durante las horas de la mañana se focalizaron en las comarcas de la Ribera Alta y Ribe-

ra Baja, desplazándose conforme avanzaba el día hacia las comarcas centrales de la provincia. Mediada la tarde del día 29 comenzó a producirse el desbordamiento de ríos y barrancos de numerosos cauces de forma prácticamente simultánea, destacando el río Magro, el río Turia, barrancos del Poyo, Pozalet, la Saleta y la Horteta, y el río Júcar, se produjeron daños muy severos en las carreteras en el entorno de los cauces y consecuentemente, gran número de cortes al tráfico.

Durante todo el día 29 de octubre, con la declaración de la situación de emergencia por lluvias e inundaciones y en cumplimiento de lo establecido en el Plan Sectorial de Carreteras de la Comunidad Valenciana, que forma parte del Plan Territorial de Emergencia de la Co-

munidad Valenciana, la Diputación de Valencia atendió las incidencias que se ocasionaron en la red de su titularidad, dando cuenta, según establece el citado Plan Sectorial, de todas las incidencias al Centro de Gestión de Servicios de Movilidad (CEGESEM) de la Generalitat Valenciana y publicando las afecciones al tráfico en la red de carreteras de la Diputación de Valencia en el visor cartográfico propio del Área de Carreteras.

3. Estrategia de la Diputación de Valencia para la reconstrucción de los daños causados por los efectos de la DANA en la red viaria provincial

Durante la madrugada del día 30 de octubre se puso de manifiesto la inmensa magnitud de los daños causados por los efectos de la DANA, que obligaban a dar una respuesta inmediata por parte de las administraciones. Así, el Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, en las primeras horas del día 30 de octubre, estableció su estrategia para abordar de manera eficiente la reconstrucción de los daños sufridos en su red de carreteras.

En primer lugar, y haciendo uso de los recursos asociados a los diferentes contratos vigentes de conservación de carreteras, se procedió a restituir la vialidad en aquellos tramos de carretera que fue posible atender de forma más inmediata, manteniéndose cortadas al tráfico 27 carreteras de la red provincial.

En paralelo a las labores llevadas a cabo desde los contratos de conservación, y constatándose con el paso de las horas la inmensa magnitud de los daños, se articularon dos líneas de trabajo que debían dar lugar a dos grupos de actuaciones de

emergencia, con obras de reparación de las carreteras, por un lado y obras de reconstrucción de puentes y pontones por otro.

3.1. Obras de reparación de carreteras provinciales.

Se clasificaron como obras de reparación de carreteras, las obras necesarias para la reparación de los siguientes tipos de desperfectos en la red de carreteras:

- Desestabilización y desprendimiento de taludes de desmonte y de terraplén.
- Aterramientos y roturas en muros de contención.
- Socavones, asientos y daños en el firme de plataforma.
- Aterramientos y desprendimientos de tierra en cunetas y obras de drenaje.
- Arrastres y aterramientos de tierras y rocas en plataforma.
- Descalzado de la plataforma de carretera por erosión de taludes de terraplén.
- Colmatación, aterramientos y socavaciones de obras de drenaje.
- Daños en sistemas de contención de obras de paso.
- Colmatación de mallas y sistemas dinámicos de sostenimiento.
- Rotura de sistemas de contención.

Para poder abordar con la mayor inmediatez posible la reparación de este tipo de daños, se adjudicaron de inmediato por el trámite de emergencia un total de 5 contratos de obra y 5 contratos de servicios, de asistencia y dirección de las obras. Dichos contratos, con un presupuesto inicial estimado global de 13M€ para los contratos de obra lo

cual supone aproximadamente el 90 % del presupuesto anual en conservación en la red de carreteras provincial) y 780.000 € para los de servicios asociados, quedaron adjudicados formalmente mediante decretos del presidente de la Diputación de Valencia de fecha día 31 de octubre de 2024 proponiendo como adjudicatarias a las empresas que venían ya prestando los servicios de conservación y mantenimiento en sus respectivas demarcaciones, correspondientes a los centros operativos según la organización territorial propia en la provincia.

3.2. Obras de reconstrucción de estructuras en carreteras provinciales.

Se incluyeron en este grupo las actuaciones para la reconstrucción de las estructuras con los siguientes daños:

- Daños estructurales severos que comprometen la estabilidad del sistema.
- Colapso de pilas, estribos y tableros.
- Socavación de elementos estructurales: pilas estribos, muros, etc.
- Asentamientos y roturas de pilas, estribos, tableros, etc.
- Aterramientos de la sección hidráulica.
- Rotura y/o desaparición de sistemas de contención y elementos funcionales.
- Desaparición de terraplenes de acceso a las estructuras por ensanchamiento del cauce.
- Afección a servicios esenciales de abastecimiento, electricidad y comunicaciones a poblaciones.
- Eliminación del pavimento sobre la estructura.



Puente antiguo sobre el río Buñol habilitado como itinerario provisional de la CV-425



Estado actual trabajos de reconstrucción de la estructura sobre el río Magro en la CV-429



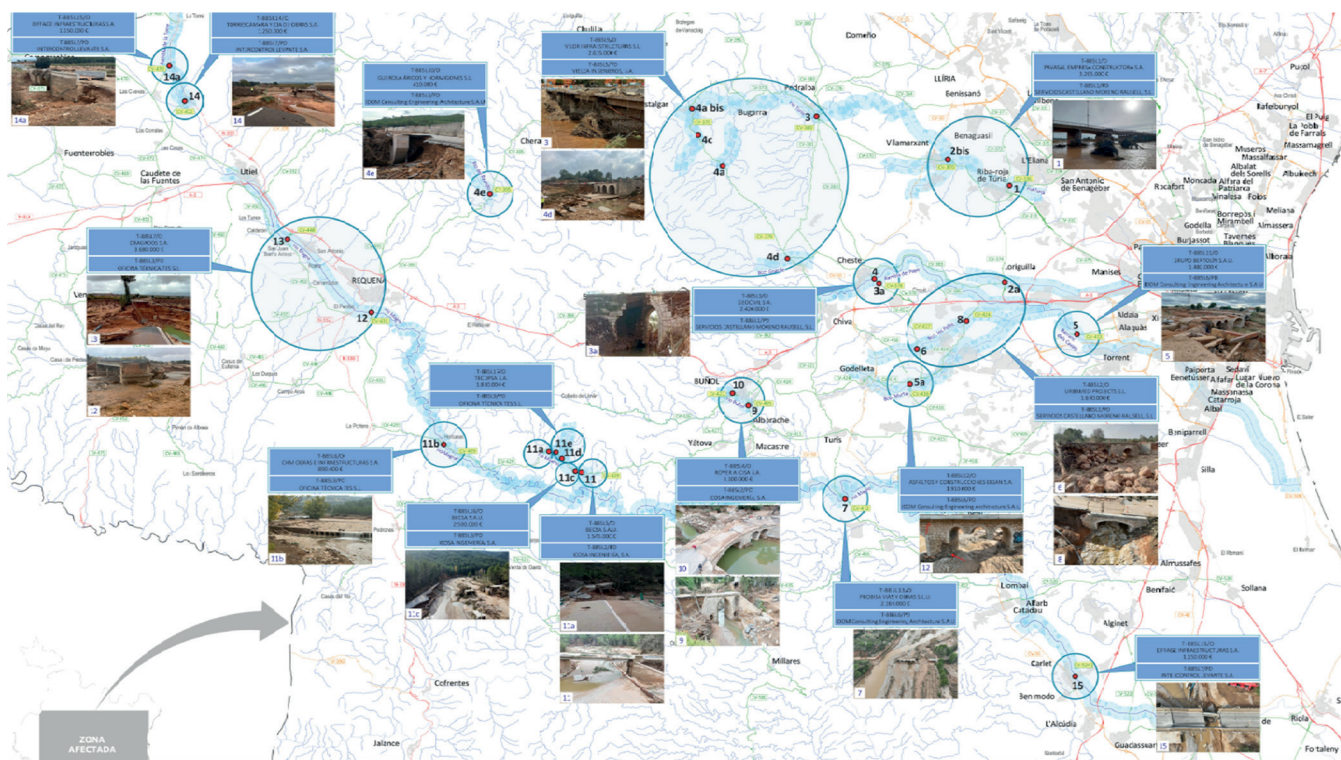
Obras de emergencia, vista de los tres puentes en la carretera CV-336 sobre el río Turia en Ribarroja del Turia

Para poder conocer con exactitud los daños en las estructuras de las carreteras de la red provincial, los días 1, 2 y 4 de noviembre de 2024 se efectuaron inspecciones por equipos técnicos especializados con el apoyo de medios auxiliares como drones, que permitieron identificar un total de 29 estructuras con daños severos incompatibles con su seguridad o con su funcionalidad.

El resultado de dichas inspecciones se plasmó en el informe de fecha 4 de noviembre de 2024 sobre el “*Estado actual de la red local de carreteras de la Diputación de Valencia*”, en el que se incorporaron fichas de cada una de las estructuras dañadas, describiendo los mismos y proponiendo y valorando las medidas correctoras a llevar a cabo.

A partir de las conclusiones de dicho informe, y con objeto de poder abordar con la mayor celeridad posible las actuaciones necesarias para restituir la vialidad, se adjudicaron el 6 de noviembre de 2024, por el trámite de emergencia, las obras de reconstrucción de estructuras y los servicios técnicos asociados. Para la elección de los contratistas adjudicatarios se tuvieron en cuenta los siguientes condicionantes:

- Imposibilidad de establecer criterios de selección basados en el precio u otros aspectos de carácter cualitativo, por no existir proyecto que defina la actuación a ejecutar y ser de máxima urgencia el inicio de las obras.
- Los contratistas deberían cumplir:
 - Poseer la solvencia técnica suficiente la cual podrá ser acreditada mediante la clasificación requerida (grupo y subgrupo) para la ejecución de las obras que se les adjudique.



Extracto del informe Estado actual de la red local de carreteras de la Diputación de Valencia a 4 de noviembre de 2024

- Estar al corriente de todas sus obligaciones.
- Tener la disponibilidad inmediata de los recursos humanos y materiales para acometer de inmediato las obras.
- Haber concurrido en los últimos cinco años a alguna licitación de obras de carreteras de la Diputación de Valencia, habiendo superado el umbral de calidad técnica, como garantía del conocimiento de las particularidades propias de la red local de carreteras de la Diputación de Valencia.

Además de lo reseñado, y para garantizar que los trabajos pudieran realizarse con la mayor rapidez posible, se optó por evitar la acumulación de actuaciones de reconstrucción de estructuras en un mismo contratista, diversificando al máximo las adjudicaciones, pero garantizando un montante de

contratación suficiente para adscribir un equipo técnico competente con plena dedicación en su ejecución, por lo que se propusieron un total de 17 contratos de obras de reconstrucción de puentes y 9 contratos de servicios técnicos para la elaboración de los estudios necesarios, la redacción de los proyectos y la dirección de las obras.

Con un importe que supera los 36 Millones de euros, constituye el 140% del presupuesto anual medio en obras provinciales de carreteras, lo cual da una idea del esfuerzo inversor realizado por la corporación provincial.

4. Resumen de los contratos de emergencia y estado de trabajos en carreteras provinciales

El total de 37 contratos de emergencia (22 contratos de obras y 15 contratos de servicios),

con un presupuesto estimado de 53.462.500,00 € se encuentran en ejecución.

En relación con la forma de proceder en la ejecución de dichos contratos de emergencia de obra y servicio y su sistemática procedimental, debido a la especial y singular situación en la que nos encontramos, es inviable disponer de un proyecto de ejecución que permita, por un lado, conocer el precio final del objeto del contrato y por otro establecer el resultado objeto del mismo, más allá de la restitución inmediata de la funcionalidad de la vía para la población y territorio al que afecta.

Es por ello que se hace imprescindible garantizar la correcta inversión pública a partir de una fiscalización del gasto que se acometa con criterios de eficiencia pero también de solvencia técnica y especializada, todo ello a través de consultoras de asistencia técnica de Dirección de Obra, que faci-

lite durante el avance y ejecución del contrato de obra y las correctas instrucciones para su definición bajo el amparo general de un cuadro precios o, en su caso, de la asunción de precios contradictorios de acuerdo con los precios de mercado, que se irá conformando durante el avance de la obra de acuerdo con los trabajos que sean necesarios.

El resultado de todos los trabajos realizados se plasmará en un documento final de obra que incluirá, entre otros, el proyecto constructivo finalmente ejecutado y los diferentes estudios e instrucciones técnicas que avalen la obra ejecutada, así como los precios acordados durante su ejecución, su medición y el importe y presupuesto de los trabajos certificados.

Adicionalmente, se ha realizado la contratación de los servicios para la adquisición de terrenos necesarios para realizar las actuaciones mediante expropiación forzosa.

Y, por último, una mención a aquellas obras que se encontraban en ejecución sobre las carreteras provinciales en el momento de ocurrencia de la DANA algunas de las cuales se han visto afectadas por los daños ocasionados, como concretamente la obra B-274A/O Ampliación de plataforma y conexión ciclo-peatonal en la carretera CV-425. Tramo de Buñol a Alborache o la R-148/O Acondicionamiento y mejora de los caminos de conexión de Chera a Benagéber y entre el Charco Negro (Benagéber) a Sinarcas (programa de mejora de caminos de interés territorial. Fase 1) y que ha obligado a la modificación del contrato de obra por un importe adicional líquido de 176.157,31 €.

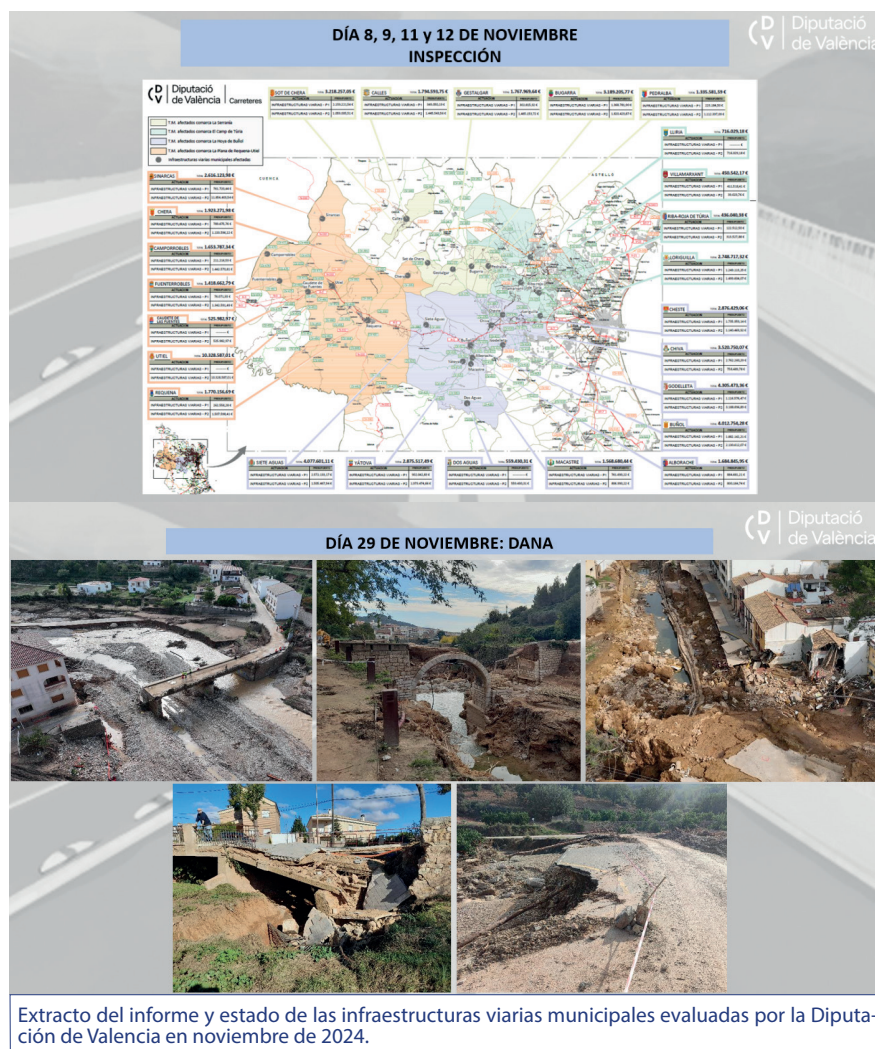
Las actuaciones, tanto las de reparación de carreteras como las de reconstrucción de estructuras sobre las carreteras provinciales

se encuentran en un porcentaje de ejecución de un 14% (7,5 M) sobre el presupuesto inicial previsto. Se estima que la mayoría de las actuaciones quedarán ejecutadas en un plazo de 6 meses y la totalidad de ellas estarán finalizadas en un plazo máximo de 12 meses.

5. La participación de la Diputación de Valencia en la reconstrucción de la red viaria local de titularidad municipal

Por otra parte, en el resto del ámbito local y concretamente la gestión municipal, los ayuntamientos, dentro de sus competencias y como administración local más

próxima al ciudadano, pese a la limitación de medios y capacidades mermadas gravemente como consecuencia de la propia DANA han realizado labores de reparación de servicios esenciales de manera provisional con los medios disponibles. Si bien, la dimensión y magnitud de esta catástrofe natural requiere de medios adicionales para la adopción de soluciones definitivas que permitan restituirla su situación anterior al episodio con la mayor celeridad posible. Es por lo que se requiere el apoyo de las administraciones supramunicipales para mitigar los daños causados, atender a las necesidades de la población afectada, y reponer, a su estado original las infraestructuras de titularidad municipal.



Ello hizo que en la reunión del Grupo Técnico de Carreteras DANA24, celebrada el 6 de noviembre de 2024 para el seguimiento y coordinación en materia de carreteras entre administraciones, se acordara poner en marcha, con carácter de urgencia, el inventariado de los daños sufridos en las infraestructuras municipales. Y, a tal efecto, se acordó repartir el trabajo entre la Generalitat Valenciana y la Diputación de Valencia, por ser las administraciones con un mejor conocimiento del territorio, según una distribución por comarcas, correspondiendo inicialmente a la Diputación de Valencia analizar las comarcas de La Plana de Utiel-Requena, La Hoya de Buñol, La Serranía y El Camp de Túria, en una primera fase, posteriormente se han añadido las comarcas de Ribera Alta y Ribera Baja. Por lo que, la Generalitat Valenciana se ha encargado de lo correspondiente a L'Horta Nord y L'Horta Sud.

En este contexto, la Diputación de Valencia, puso en marcha de inmediato los trabajos para el inventariado de todas las infraestructuras municipales que han sufrido daños como consecuencia de la DANA en aquellas poblaciones afectadas de las comarcas que le fueron asignadas.

Así, el listado completo de los municipios analizados en una primera fase por la Diputación de Valencia ha sido:

- LA PLANA DE UTIEL-REQUENA: Camporrobles, Caudete de las Fuentes, Chera Fuenterrubles, Requena, Sinarcas y Utiel.
- LA HOYA DE BUÑOL: Alborache, Buñol, Cheste, Chiva, Dos Aguas, Godella, Macastre, Siete Aguas y Yátova.
- LA SERRANÍA: Bugarra, Calles, Gestalgar, Pedralba y Sot de Chera.

- EL CAMP DE TÚRIA: Bétera, Liria, Loriguilla, Riba-roja de Túria y Vilamarxant.

La población total afectada directamente en dichos municipios asciende a 175.253 habitantes.

Siendo el objeto del trabajo el inventariado de todas las infraestructuras municipales que han sufrido daños, su descripción y la valoración del coste de su reparación. Para mejorar la eficiencia en el desarrollo del trabajo, las infraestructuras municipales se dividieron entre Infraestructuras Viarias, cuyo inventariado ha sido realizado bajo la dirección de Área de Carreteras y el resto de Infraestructuras NO viarias, cuyo inventariado ha sido realizado bajo la dirección del Servicio de Asistencia a Municipios.

Así, centrándonos en el estudio realizado por el Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, recoge el estado actual de las infraestructuras viarias municipales, la descripción de los daños sufridos y la estimación del coste de su reparación.

Se ha considerado para el estudio las INFRAESTRUCTURAS VIARIAS MUNICIPALES ESENCIALES, definiéndose como tal aquellas que realizan la función principal de conectividad intra y supramunicipal de la población. Entre dichas infraestructuras viarias esenciales se han incluido los caminos municipales interurbanos y las estructuras (puentes, pontones y pasarelas peatonales) en ámbito urbano, por lo que no se incluyeron el resto de las infraestructuras viarias dañadas en ámbito urbano.

Para llevar a cabo los trabajos de inventariado de las infraestructuras dañadas, la descripción de los daños y la valoración del coste de su reparación, se conformaron 5 equipos de trabajo, organizados

por comarcas y volumen de municipios.

Los grupos estaban compuestos por los siguientes especialistas: ingenieros técnicos de Obras Públicas y de Caminos, Canales y Puertos del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, ingenieros especializados en estructuras de la Universidad Politécnica de Valencia, profesionales de la ingeniería civil pertenecientes a consultoras valencianas, recibiendo el apoyo del ejército para valorar la viabilidad de posibles soluciones provisionales (puentes, pasarelas, etc.), con el apoyo de los técnicos municipales.

Previo a las visitas se contactó con los diferentes ayuntamientos al objeto de recopilar toda la información disponible en cuanto a los daños ocasionados en sus infraestructuras viarias, y poder establecer una estrategia óptima de visitas in situ al terreno, realizándose en el menor tiempo posible.

Durante los días 8, 9, 11 y 12 de noviembre de 2024 se realizaron las inspecciones in situ a las diferentes infraestructuras viarias municipales esenciales determinadas por cada ayuntamiento, contando con los grupos de trabajo previamente definidos, y con el apoyo de medios auxiliares como drones para aquellos emplazamientos con dificultad de acceso completo.

Con fecha 18 de noviembre de 2024 se presenta una separata del informe que incluyendo únicamente la relación de las estructuras viarias municipales de mayor entidad: puentes, pontones y pasarelas urbanas que han sufrido daños como consecuencia de los efectos de la DANA, completándose la totalidad del informe a finales de noviembre de 2024.



Afección a la carretera CV-383 de Cheste a Loriguilla

Adicionalmente, en una segunda fase, se ha previsto que la Diputación de Valencia analice las necesidades de los municipios de otras dos comarcas:

- LA RIBERA ALTA: L'Alcudia, Alfarb, Algemesí, Alginet, Alzira, Benifaió, Carlet, Catadau, Guadassuar, Llombai, Montroi, Montserrat, Real, Turis.
- LA RIBERA BAIXA: Albalat de la Ribera, Almussafes, Benicull del Xúquer, Corbera, Cullera, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà del Xúquer, Riola, Sollana, Sueca.

Lo cual supone un total de 26 municipios a inspeccionar, con una población total afectada directamente en dichos municipios que asciende a 246.767 habitantes.

Para cada municipio, y a partir de dichas inspecciones, se han elaborado fichas por actuación, las cuales incluyen: la localización del elemento dañado, una breve descripción del mismo, identificación de los daños, y una propuesta técnico-económica de la solución definitiva. Cabe destacar, que las actuaciones se han clasificado en dos niveles de prioridad:

- PRIORIDAD 1:
 - o Acceso a núcleos de población¹ (según definición IVE) urbanizados.
 - o Acceso a servicios públicos básicos, dada su importancia y/o relevancia social: recursos escolares, sanitarios, grandes centros productivos/comerciales, vertederos, etc.
 - o Acceso alternativo a una vía principal, actualmente cortado.
 - o Actuaciones de especial complejidad técnica (puentes, pasarelas, muros, estabilidad de taludes etc.).
- PRIORIDAD 2:
 - o Acceso a viviendas diseminadas
 - o Caminos agrícolas en los que se ha actuado de manera provisional o para los que se dispone de itinerarios alternativos.
 - o Caminos forestales en los que se ha actuado de manera provisional o para los que se dispone de itinerarios alternativos.

Para cada municipio se ha estimado un presupuesto total de reparación de sus infraestructuras viarias esenciales, dividido en los dos niveles de prioridad antes indicados.

¹ Definición del INE: Se considera núcleo de población a un conjunto de al menos diez edificaciones, que están formando calles, plazas y otras vías urbanas. Por excepción, el número de edificaciones podrá ser inferior a 10, siempre que la población que habita las mismas supere los 50 habitantes.

Así se han analizado 25 municipios en las cuatro comarcas analizadas identificado preliminarmente un total de 940 km de caminos afectados, 25 estructuras con daños, y 181 actuaciones necesarias en caminos municipales, 85 de prioridad 1 ascendiendo a 21.394.916,05 y 96 de prioridad 233.973.907,15, con un importe total estimado que supera los 56 Millones de euros.

Esta información fue trasladada a la Generalitat Valenciana donde se han establecido una división entre aquellas actuaciones que serán ejecutadas por el Ministerio o por la Generalitat, quienes han previsto determinar la fórmula de ejecución o subvención de cada una de las actuaciones, priorizando aquellas más urgentes.

6. Conclusiones, reflexiones, consideraciones y lecciones aprendidas tras la DANA en la Diputación de Valencia

Se ha trasladado en el presente artículo la visión de lo vivido desde la perspectiva de una administración local provincial que gestiona la red de carreteras de mayor longitud en la provincia. Se trata de una red de carreteras diversa, madura, mallada, y vertebradora del territorio, siendo en muchas ocasiones la única alternativa, junto con la red de caminos de dominio público mayoritariamente de titularidad local, para el acceso a las distintas poblaciones de la provincia.

Se ha trasladado la estrategia llevada a cabo para la gestión de la tragedia en la red propia, pero también la ayuda prestada por la Diputación de Valencia a los municipios en su calidad de administración supramunicipal.

Se ha puesto el foco, en cómo se ha desvelado vital la coordinación interadministrativa, pero también en las lecciones aprendidas respecto al servicio público prestado y la importancia de implantar cambios profundos tanto enfocados a la resiliencia frente al cambio climático del sistema, como a nuevos parámetros a considerar en la fase de diseño de las infraestructuras viarias de carreteras provinciales como paso clave para poder materializarlos in situ, al servicio de las personas y de su seguridad.

Se puede concluir que atender a las consecuencias de la DANA del pasado 29 de octubre de 2024 ha constituido todo un reto público, al poner a prueba al conjunto del sistema y concretamente a la totalidad del sistema viario de la provincia de Valencia, incluyendo a los tres niveles de administración competente en el ámbito público, pero también al ámbito privado. La respuesta a la devastación experimentada resulta todo un ejemplo de coordinación y cooperación administrativa y una muestra de la alta cualificación y capacidad de respuesta del sector de la obra pública en España.

Ahora más que nunca cobra pleno sentido el servicio público prestado desde una Diputación Provincial, y su razón de ser, como administración local supramunicipal al lado de los municipios, para y por la ciudadanía, irrigando y vertebrando el territorio hasta cada rincón del mismo. En el caso concreto de la Diputación de Valencia se han movilizado más de 77 efectivos propios junto con lo, por lo que otra de las lecciones aprendidas tras la catástrofe es la importancia y plena motivación para disponer de una estructura pública tecnificada en la administración local y concretamente la administración provincial. Y cuan rentable resulta

disponer de los medios humanos y materiales técnicos oportunos.

Otra de las reflexiones que cabe realizar, y aprovechando la participación activa del personal de la Diputación de Valencia tanto en el Grupo de Trabajo 2 dedicado a la Resiliencia y cambio climático del Comité Técnico 14 de Carreteras sostenibles y resilientes como presidiendo el Comité Técnico 21 Comité Nacional de Carreteras de Baja Intensidad de Tráfico de la propia Asociación Técnica de la Carretera (ATC), es la necesidad de repensar el diseño y dimensionamiento de nuestras infraestructuras viarias a futuro teniendo en cuenta los nuevos escenarios climáticos previsibles y la criticidad de cada uno de los activos.

Y, por último, sólo resta poner en valor y agradecer a cada una de las personas que conforman la gran familia que constituye el personal propio de la Diputación de Valencia, su evidenciada vocación y compromiso con el servicio público, junto con la respuesta recibida por el sector privado. ❖