

Conclusiones de las Jornadas sobre “La nueva cultura de las carreteras”

POR FRANCISCO JAVIER DE ÁGUE-
DA MARTÍN, DIRECTOR GE-
NERAL DE CARRETERAS DE LA
COMUNIDAD DE MADRID Y
PONENTE GENERAL.

La infraestructura dominante, no solamente en España sino en el resto del mundo, sigue siendo la carretera. La mayor parte del tráfico de viajeros y de mercancías se sigue haciendo por carretera, con tasas muy superiores a las de los otros medios de transporte, a pesar de no existir ninguna promoción deliberada, ni pública ni privada, para fomentarlo, sino incluso una cierta oposición.

Sin embargo, a pesar de ello, ya el Libro Blanco sobre “La Política Europea del transporte de cara a 2010” avisa que no se puede sólo construir, sino que se debe, cada vez más, gestionar la carretera; dentro de la sociedad civil existe el sentimiento de que, en su conjunto, la carretera está empezando a resultar demasiado cara, no en términos económicos, sino en términos sociales, medioambientales y temporales. La reciente encuesta realizada por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid a los usuarios de las carreteras autonómicas refleja el importante dato de que el 50,2% de los encuestados están de acuerdo en que la red autonómica es suficiente y no es necesario construir nuevas carreteras. El 28,2% no está de acuerdo con la anterior proposición, y el resto no sabe o no contesta.

Estas jornadas han presentado diferentes modos de mejorar la gestión de la carretera. El primero pasa por la consideración del Urbanismo a escala regional o nacional dentro de la realización de los Planes de carreteras y la in-



D. Francisco J. de Águeda en el momento de presentar las conclusiones.

clusión de la infraestructura como elemento vertebrador principal del propio urbanismo. Se han analizado así las diferentes interrelaciones entre los cinco sistemas que ocupan un territorio, es decir, la vivienda, los transportes, los equipamientos sociales, las actividades productivas y el medio ambiente; y se ha propuesto la realización de planes conjuntos que abarquen a los cinco. Igualmente, se ha propuesto la realización de esquemas reticulares de carreteras, que sustituyan a los sistemas radiocéntricos existentes actualmente en las zonas urbanísticas de desarrollo intermedio.

Se ha propuesto igualmente una mejora de la gestión de la carretera controlando el uso que de ella hace el ciudadano, conduciéndoles hacia el máximo aprovechamiento posible de la infraestructura. Para ello, se han propuesto diferentes sistemas ITS de control de flujo de tráfico, de control de las vías alternativas, de carriles reversibles y de carriles

Bus-Vao, para llegar a obtener la máxima capacidad, que experimentalmente se ha observado que se obtiene con la velocidad de 50 km/h. Igualmente, se han presentado diferentes formas de peaje dinámico, llegando incluso a los peajes variables cada muy corto espacio de tiempo (6 minutos en California), dependiendo de la congestión de las vías.

Alemania y Suiza van a instalar para el año próximo peajes por el uso por vehículos pesados de la red de carreteras controlando su circulación a través del sistema GPS. Aunque los Países Bajos tenían previsto para el año 2006 un sistema aún más ambicioso, de sustitución de todos los impuestos que gravan la carretera por este “pago por uso” aplicado a todos los vehículos, razones políticas han hecho desistir al gobierno holandés últimamente de esta solución tan ambiciosa. Se analizó igualmente el nuevo sistema de peaje urbano de Londres, aunque aún es



El ponente general dando paso a algunos intervinientes.

pronto para conclusiones definitivas.

Otro sistema para mejorar la gestión de las carreteras es suministrar la máxima información posible al usuario, para que se dirija de forma autónoma a los sitios menos congestionados. El 41,5% de los encuestados por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid han pedido más información sobre la red, fundamentalmente dirigida a las zonas en obras y al estado de las carreteras. Las Direcciones Generales de Carreteras y Obras Públicas de los Gobiernos de Navarra, Diputación Foral de Álava y *Generalitat de Catalunya* presentaron los Centros Integrados de Control que ya están operativos en Pamplona, Vitoria y Vic, en los cuales se facilita en tiempo real dicha información al usuario, además de controlar a través de fibra óptica los puntos principales de la red, para así actuar de forma inmediata sobre ella, tanto en casos de congestión, como en caso de accidentes. El éxito de estos Centros Integrados de Control, que también posee el Gobierno de Nueva Zelanda, como nos informó posteriormente Robin Dunlop, es tal que en el primer año en Navarra, con una población de 500 000 habitantes, se recibieron 400 000 llamadas de usuarios.

La Nueva Cultura de las Carreteras supone también la par-

ticipación del usuario en su gestión a través de las encuestas periódicas que en varios lugares de España (Comunidad de Madrid, Álava, Andalucía, Cataluña) se están realizando. Aunque la opinión generalizada fue que el recurso al usuario debería ser limitado para las decisiones que deben tomar las Administraciones Públicas, en la última conferencia de las jornadas, el Presidente de *Transit New Zealand* nos comentó hasta qué punto esta técnica es utilizada en aquel país, hasta llegar al consenso Administración-usuarios para la realización de una determinada variante.

Como consecuencia de las preocupaciones expresadas por los usuarios en las encuestas de la Comunidad de Madrid, se propuso, en paralelo a la Declaración de Impacto Ambiental, la exigencia de una Declaración de Seguridad Vial, que garantice los temas que más preocupan al conductor, que unánimemente se reconoció que era la seguridad, que así podían tenerse en cuenta ya en la fase de proyecto.

Se analizó también el concepto de riesgo en la carretera y se concluyó que aún sabemos muy poco sobre la forma de reaccionar del conductor durante el trayecto y ante la calidad de trazados, firmes y paisajes; será necesario comenzar de forma

decidida el estudio de la antropología del conductor. La conservación del patrimonio que supone una red de carreteras se analizó en detalle por diferentes intervinientes; y se concluyó que es necesaria una valoración más exacta del patrimonio que se tiene que conservar, y un desarrollo más avanzado en los contratos integrales de conservación basados en los indicadores de calidad.

Como invitado especial, la última conferencia fue impartida por Robin Dunlop, Presidente de la *Transit New Zealand*, la Agencia de Carreteras de Nueva Zelanda, que lleva funcionando desde 1989. Esta Agencia está alimentada en exclusiva por un Fondo Especial, que a su vez se nutre directamente de la participación de los impuestos sobre carburantes y de las tasas de transporte, con una gestión de Organismo Autónomo Público, pero con un funcionamiento interno muy cercano a la empresa privada. Dunlop habló de la posibilidad en este contexto de hacer una política autónoma de recursos humanos, de contratos de conservación por indicadores de calidad de 10 años de duración, con criterios de gestión de una propiedad, de políticas prefijadas de proveedores, tanto de materiales como de servicios, de sistemas de transporte inteligente centralizados en un Centro de Control único, que a su vez proporciona información de la red en tiempo real, y de estrategias de gestión del riesgo, que en su caso están basadas fundamentalmente en la auscultación continua del coeficiente de rozamiento transversal.

Es de esperar que alguna Administración de carreteras en nuestro país se decida a emprender este camino, cuyos resultados, en palabras de Dunlop, no se pueden obtener más que a través de una Agencia Autónoma de Carreteras con presupuesto finalista autónomo. ■