

Conclusiones

VIII Jornadas Nacionales sobre Conservación de Carreteras

Vitoria-Gasteiz, 18 al 21 de junio de 2002



POR GERMÁN BASTIDA COLOMINA,
DIRECTOR TÉCNICO DE LAS
JORNADAS.
FOTOS: DAVID QUINTAS.

Resumen

Durante el transcurso de estas jornadas, además de subrayar la **importancia** (patrimonial, funcional, económica, social y ética) de la conservación de las carreteras y de asomarnos a partes de su inmediato **futuro** (acercamiento al ciudadano, planes de crecimiento presupuestario a medio plazo, creación de agen-

cias de carreteras, contratación por estándares, incremento de los plazos contractuales, gestión combinada de la oferta y de la demanda, peajes para conservación de autopistas, profusión de nuevas tecnologías, ejemplificación de responsabilidades por los colectivos profesionales), se ha producido el anuncio de un **cambio cultural** en el ámbito de las carreteras españolas, el cual por extensión alcanzará a todas las infraestructuras: **"dejar de construirlas, centrarse en gestionarlas"**. Todo un vuelco paradigmático.

Desarrollo de las jornadas

Dentro de estas conclusiones es preceptivo repasar diversas **cuestiones de orden**, como la asistencia y el cumplimiento (en número y contenidos) del programa previsto. Cabe reseñar que conformaron sus ceremonias de **Inauguración** y **Clausura** todas las **autoridades** invitadas, así como otros altos cargos (entre ellos, los Consejeros de los Gobiernos Autónomos del País Vasco y de Murcia) que dieron testimonio de apoyo a su celebra-

ción. Tampoco se registraron ausencias destacables entre los **ponentes**, con la salvedad del Sr. Alberto Bull, quien por problemas de última hora no pudo desplazarse a tiempo desde su Chile natal; suplió su intervención el Director Técnico de las Jornadas que suscribe. Se presentaron en total **once ponencias** (cuatro sobre indicadores y niveles de servicio; una sobre la experiencia en Álava; tres sobre evaluación y gestión del patrimonio viario; y tres sobre seguridad y salud) y **treinta y una comunicaciones**, además de las intervenciones de una **mesa redonda** que me permito calificar como **sin precedente** por la categoría de sus integrantes y su moderador, sobre experiencias y tendencias de las Administraciones (en la que únicamente hubo de anotarse la ausencia del representante de la asociación de concesionarias ASE-TA); así como del **debate crítico** sobre la aplicación de los sistemas de gestión a los diversos elementos de las carreteras que se llevó a cabo asimismo según lo anunciado. Es posible por consiguiente concluir que el grado de **cumplimiento** de las previsiones ha sido **muy satisfactorio**.

El número de **inscripciones** de asistentes en calidad de congresistas, superó las seiscientas.

Para el repaso puntual de cada Jornada nos remitimos a las **crónicas** incluidas en el "Diario de las Jornadas" que desde primera hora de la mañana informo de lo acontecido la víspera, del programa del día y de los anuncios pertinentes a la organización de los actos —tanto propios como sociales— del congreso.

Aparte del "tema revelación" de las Jornadas al que me referiré con mayor extensión al final de estos párrafos,

la **importancia** de la conservación y gestión de las redes viarias ha sido destacada en las jornadas desde **cinco puntos de vista**:

1. **Patrimonial**: constituyendo las carreteras el primero o segundo de los **capitales** salvaguardados por las naciones con destino al servicio o uso públicos.
2. **Funcional**: en virtud del carácter **estratégico** que el **transporte** adquiere en estos tiempos de expansión europea y **globalización**.
3. **Económica**: como "locomotora" con una **capacidad estructurante** que traspasa lo meramente económico para incidir en la **calidad de vida** y en la **ordenación territorial**; de suma importancia para regiones que pueden pasar de ser periféricas a ejes de comunicación sin renunciar a la preservación y fomento de sus peculiaridades tradicionales o de su medio ambiente.
4. **Social**: el **ímpetu** de la demanda, la **irrenunciabilidad** a las prestaciones ya ofrecidas y la **inmediatez** en la exigencia de otras mejores son signos de la época que obligan **continuamente** a la Administración viaria a **superarse** en las condiciones de **seguridad, movilidad, comodidad y servicios**.
5. **Solidario**: en un sentido doblemente ético: al mismo tiempo que las capacidades existentes se ponen **al ser-**

vicio de todos sin discriminación (mientras se siga sin gravar su uso directo), su pleno aprovechamiento **libera recursos públicos** que pueden ser destinados a otros sectores menos dotados.

El inmediato **futuro** de la conservación y gestión de las carreteras ha sido esbozado, dentro de su **complejidad**, por algunas iniciativas reseñables:

- un mayor **acercamiento al ciudadano**;
- ambiciosos planes de crecimiento en las **asignaciones presupuestarias** (hasta un 50%) a medio plazo como respuesta al actual **déficit**;
- diversidad en cuanto a los grados de **externalización**, incluyendo proyectos de creación de agencias de carreteras;
- **contratación por estándares** (y, en general, alargamiento de los plazos contractuales que hagan razonables los escenarios planificados);
- **gestión combinada** de la oferta y de la demanda al objeto de extraer el máximo partido a lo existente o a lo mejorado con bajo coste (reingeniería);
- **peajes** para conservación de autopistas en el primer precedente nacional de reversión de una concesión;
- profusión de **nuevas tecnologías**, en especial las de información, comunicación y ayuda a la decisión (toma masiva de datos y proceso multivariante) tanto para el ejercicio profesional como accesibles al público; y
- ejemplificación de **responsabilidades** (propuestas de inhabilitación ante incumplimientos flagrantes) a iniciativa de los colectivos profesionales, en materias tan importantes como la seguridad laboral.

**Se presentaron
en total once
ponencias
y treinta y una
comunicaciones**

Reservamos la calificación de los **resultados** de las jornadas a sus legítimos destinatarios, es decir los congresistas y a los lectores de la publicación en la que se recoge lo tratado a lo largo de estos cuatro días de intensa labor. Conocemos la opinión de los primeros a través de la oportuna **encuesta** realizada por el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo de la Excma. Diputación Foral de Álava. Animamos tanto a éstos como a los segundos a colaborar con el **Comité de Conservación, Gestión y Vialidad Invernal de Carreteras** de la Asociación Técnica de Carreteras; un foro de discusión e intercambio científico abierto, sin ánimo de lucro o notoriedad, y cuyos integrantes poseen como único mérito ser personas voluntariamente interesadas y estudiosas en esta rama del saber. En cualquier caso, será satisfactorio —para mí en particular y para nosotros como Comité (aunque en ningún caso lo represente, sí creo expresar una opinión unánime de sus miembros)— recibir la opinión del participante o del lector, máxime si ésta es **crítica** (en la medida que nos ayudará a mejorar, que es nuestra meta).

Por último, es de justicia **agradecer** todo el apoyo recibido por las instituciones y personas que han hecho posible las jornadas (si bien no citaré los nombres de estas últimas a fin de no alargarme, pues son muchas, ni omitir ninguna). Comenzando por la propia **Diputación Foral de Álava**, en especial su Departamento de Obras Públicas y Urbanismo, y más concretamente su Dirección de Obras Públicas: su decidido apoyo en esta empresa, que rompía lo que había sido una trayectoria de promoción en exclusiva por el Ministerio del ramo (hoy Fomento) de las siete anteriores



D. Germán Bastida en un momento de su intervención.

ediciones, cada cual más numerosa en inscripciones que la anterior, ha sido fundamental. Pasando por el **Ministerio de Fomento**, que ha sabido delegar la organización en otra entidad competente dentro del sector, sin perder un ápice de su protagonismo como principal inversor en conservación y principal participante en las jornadas, e incluso otorgándonos una mayor presencia de sus autoridades en las solemnidades de inauguración y clausura. Sin olvidar al **Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz**, a su Concejalía de Urbanismo y al personal del Palacio de Congresos Europa, que, junto con la siempre eficaz empresa especializada Egunbide, han resuelto con prontitud nuestras necesidades de toda índole. Con una mención especial a los **compañeros** del Comité de Conservación, Gestión y Vialidad Invernal de Carreteras de la **Asociación Técnica de Carreteras** (así como a su **dirección y personal**); máxime a quienes han integrado conmigo la **Comisión Organizadora**, profesionales con los que es un verdadero lujo colaborar, pues continuamente se aprende de ellos. Y finalmente

a los **alaveses de hoy y del mañana**, que son en quienes (por su peculiar apego y orgullo de sus carreteras) no hemos dejado nunca de pensar desde que hace dos años alumbramos este proyecto.

La nueva misión

Señalamos en el párrafo inicial de resumen que, durante el transcurso de estas Jornadas, se ha ido produciendo el anuncio de un **cambio cultural**, todo un vuelco paradigmático para el ámbito de las carreteras españolas, que alcanzará por extensión a las demás infraestructuras: **“dejar de construirlas, centrarse en gestionarlas”**.

Esta **nueva misión**, cuyo horizonte temporal se sitúa para España en torno al año 2010 —fecha en la cual se prevé que sus redes viarias habrán alcanzado una notable maduración—, supone para sus responsables convertir a la **conservación** (que podríamos considerar hasta ahora la “hermana pequeña”) en el **eje** y en la **protagonista** de sus estrategias, objetivos y acciones. La **“nueva cultura de las ca-**

reteras" —y, por ende de las infraestructuras— está aún por inventar; si bien las crecientes demandas de los ciudadanos impondrán un sistema obligado a ir **más allá** de la mera **visión preventiva** que primó internacionalmente como meta en el último cuarto del siglo XX, por más eficaz que haya demostrado entonces ser.

Como en todo período de profunda mutación, son previsibles titubeos e incertezas. El modelo actual, tras su siglo y medio de pervivencia y sus inimaginables logros (que han minimizado su autocritica), ha de dar muestras de no hallarse encerrado en sí mismo, sino de su **sana apertura** a unos cambios que son **imperativo** de los nuevos tiempos (caracterizados por exigencias que crecen muy por encima de lo que la oferta, bajo su actual concepción, es capaz de atender). De otro modo se perdería un ingente capital humano y económico, dando lugar a episodios de turbulencia en el sector. Es por ello nuestra responsabilidad como estudiosos ir **preparando** dichos cambios con la máxima **anticipación**.

La imprescindible **adaptación** de las redes a las nuevas necesidades y prioridades de sus "clientes" (usuarios, colindantes y afectados —también sus proveedores, y singularmente el de su medio físico: la autoridad ambiental— llevará a los responsables de las carreteras —además de a ampliar las redes y a ejecutar otras nuevas: la expresión "dejar de construir" es evidentemente una simplificación— a conservarlas con **estándares** de seguridad, movilidad y comodidad cada vez mejores, así como a explotarlas sacándoles el **máximo provecho** (mediante el empleo de tecnologías punteras y también mediante reingeniería) y ofreciendo nuevos servicios (algu-



El desarrollo del Congreso respondió a sus expectativas.

nos con fin de mitigar y **dar alternativas** a las limitaciones y carencias, temporales o permanentes, de las infraestructuras físicas).

Tanto los ejemplos pensados a **largo plazo** —mediante pruebas piloto en aplicación de sus estrategias— como las **experiencias** ya actualmente aprovechables (buenas prácticas de fácil extrapolación) deben proliferar y **difundirse** de inmediato gracias a los nuevos instrumentos de información y comunicación. Cada solución habrá de ser distinta —por lo que es preciso "saber co-

piar"—; pero sus **puntos de coincidencia** serán al menos tres: 1) **responsabilidad compartida** entre los diferentes implicados o interesados —aprendiendo cada uno a *no pedir lo que luego no se esté dispuesto a afrontar o pagar*—; 2) situando a **cada actuante** en las **funciones** para las cuales es **más eficiente** —si además facilitamos la **autorregulación** podremos concentrar los esfuerzos en **control** sobre lo verdaderamente **importante**—; y 3) respetando los **límites a la externalización** como las garantías de **reversibilidad** del proceso, las medidas para no caer en **cautividad** de ningún interés parcial y la permanencia bajo el sector público de la tutela y **defensa del bien común**. Habrá que dotarse de las mejores **herramientas** disponibles; pero sin caer en **dependencias** superfluas, y sobre todo destinar recursos suficientes y **estables** (así como abrir y mantener suficientes espacios) para el encuentro, la formación y la **educación** de todos los implicados. Algo para lo que los alaveses cuentan con un capital social (su histórico orgullo por sus carreteras) de un valor irremplazable. ■

La imprescindible adaptación de las redes a las nuevas necesidades y prioridades de sus "clientes" llevará a los responsables de las carreteras a conservarlas con estándares de seguridad, movilidad y comodidad
