

Conclusiones de las VII Jornadas sobre Conservación de Carreteras

Del 27 al 29 de octubre del pasado mes de junio tuvieron lugar en La Coruña estas jornadas, que fueron promovidas por el Comité Técnico de Conservación y Gestión de Carreteras de la Asociación Técnica de Carreteras. Aunque en un próximo número informaremos de cada una de las intervenciones que allí se sucedieron, en el presente publicamos las conclusiones que fueron expuestas por el director técnico de las jornadas, **D. Ramón Molezún Rebellón**, Jefe del Servicio de Conservación y Explotación del Ministerio de Fomento en La Coruña.

En la sesión de clausura de las citadas jornadas y antes de proceder a la lectura de las conclusiones, D. Ramón Molezún agradeció la participación de todas las personas implicadas, profesionales, representantes de las distintas Administraciones, empresas y autoridades presentes y, muy especialmente, a los que en número superior a los 650 habían acudido a esta cita. Posteriormente pasó a resumir lo más destacado de lo acaecido en el evento, informando que en el libro que se editará sobre estas jornadas, se recogerá todo el contenido que se ha expuesto y debatido.

Más adelante, y comenzando con las **conclusiones**, afirmó que se habían iniciado estas jornadas el martes con la sesión sobre los aspectos contractuales y jurídicos relacionados con la conservación. En ella, se hizo el análisis comparativo de la Ley de Contratos del Estado y la de las Administraciones Públicas y cómo el nuevo Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que entró en vigor el 22 de junio, en

cierto modo volvía a la filosofía de la antigua ley. Quedó patente —prosiguió— la necesidad que tiene la Administración de conseguir una estabilidad normativa, que se adquirirá con la elaboración del nuevo Reglamento.

La reducción del plazo de la duración de los contratos de conservación integral de 4 a 2 años es otro aspecto que modificará sustancialmente este tipo de contratos y obligará a un nuevo planteamiento; y, desde la óptica de las empresas del sector, se opina que no se favorece la concurrencia.

Por otro lado destacó que se pone una herramienta valiosísima para la gestión directa de los presupuestos de conservación, a través de tres modalidades de contratación, como son los con-

tratos menores, los negociados sin publicidad y los procedimientos abiertos gestionados en las demarcaciones, y que se deben aprovechar, pues están a disposición de los ingenieros.

Respecto a las responsabilidades civil y penal, se puso de manifiesto el riesgo latente a que están sometidos los profesionales de la conservación de carreteras, siendo hora de definir las competencias, funciones y responsabilidades de los distintos agentes que intervienen en este tipo de obras.

Parece, sin embargo, que se han clarificado los aspectos relacionados con la seguridad y salud, y, en particular, para los casos de inexistencia de proyecto, como son los contratos menores y de conservación integral, en donde se ha de apli-

A Coruña, 27 al 29 de junio de 2000



D. Ramón Molezún presentando las conclusiones de las jornadas.

car la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, pero con el apoyo de los mecanismos del R. D. 1627/97.

En lo referente a túneles, se destacó la labor de estudio y planteamiento que se está desarrollando en el Ministerio de Fomento para conseguir una metodología técnica que permita, a través de un plan de inversiones, adoptar medidas de actuación tanto preventivas como en caso de incidentes.

A este respecto, sería deseable que el actual borrador de la *Nota de Servicio*, que pretende homogeneizar el equipamiento en todos los túneles, y que está pendiente de salir, se apruebe lo antes posible. La sesión vino apoyada con ejemplos de actuaciones que se han llevado y se están llevando a cabo en los túneles de la autopista León - Campomanes y en el caso concreto del túnel de Viella. De esta exposición, se concluyó que el proyectista del túnel debería tener muy presente cómo se explota y mantiene un túnel, quedando de manifiesto que la vigente Instrucción de Obras Subterráneas I.O.S. impone la obligación de introducir la figura del director de explotación de túneles.

Respecto a la conservación de las obras de fábrica, se sigue desarrollando el programa de gestión de puentes de la Dirección General, sabiendo los ingenieros las causas de los daños, y que deben actuar al inicio de estos. Para ello, se debe impulsar la conservación de los puentes con inspecciones periódicas, a través de los equipos tanto de conservación ordinaria como integral.

En la tercera sesión, se vio un excelente trabajo de cómo tratar los desprendimientos en taludes a través de los contratos de conservación integral, con soluciones progresivas y de bajo coste, subrayándose la conveniencia de que se publique una guía para el

quehacer del día a día, dirigida a los responsables de la conservación.

En la mesa redonda sobre mantenimiento y reparación de capatas de rodadura especiales, se vieron casos concretos realizados por empresas de conservación; y, como conclusión de ella, se afirmó que existen en la actualidad un gran abanico de soluciones constructivas que se pueden emplear y que, de la experiencia y el análisis comparativo de ellas, se obtendrá la que más se adecúe a las necesidades de cada momento. Lo que sí se puso de relieve es que la realización de un buen diseño de estas capatas, unido a una ejecución correcta y a la mejora de la adhesividad árido-ligante, permitirá evitar problemas de conservación.

En cuanto a la seguridad vial, en la conservación integral se puso de manifiesto la relevancia de las actividades de conservación en la mejora de la seguridad en la circulación. En el estudio presentado, se llegó a cuantificar la inversión destinada a mejorar la seguridad vial, a través de actuaciones específicas dentro de los contratos de conservación integral, en un 8%. A este porcentaje debe añadirse otro 10-12%, correspondiente a otras actividades y servicios llevados a cabo, y que también contribuyen a mantener y mejorar las condiciones de seguridad, tales como la atención a los accidentes o incidentes ocurridos en la vía, la vigilancia, las operaciones de actividad invernal y los estudios de accidentes elaborados.

Por tanto, se pudo concluir que la inversión global destinada a la seguridad vial a través de la conservación integral viene a representar entre un 18 y un 20% de la inversión total dedicada a esta actividad.

En la mesa de explotación se constató la variedad y com-

plejidad de asuntos y cuestiones que afectan a esta faceta que tanto ocupa y preocupa a los gestores de la carretera (accidentes, régimen de autorizaciones en el dominio público, áreas de servicio, transportes especiales). Se trató también de la necesaria colaboración de las empresas que intervienen en la conservación integral; colaboración que no exime al Administrador de su responsabilidad y del ejercicio de la autoridad.

En la última sesión, se expusieron los aspectos legales y otros tipos de requisitos medioambientales que afectan al trabajo de un Centro de conservación, destacándose la gestión de residuos y la tramitación de autorizaciones administrativas para los distintos elementos del Centro (instalación de depósitos de gasóleo, alta como productor de residuos, etc.).

Dentro de las muy numerosas y variadas afecciones que los técnicos producen en el entorno, algunas se dan de una manera continua y recurrente en la conservación de carreteras.

La ponencia planteó algunas de las soluciones concretas alternativas de estas afecciones.

Tras decir que la falta de tiempo no permitió completar la exposición completa de todos los temas previstos, informó que la total exposición de sus trabajos se incluirán en el libro que se publicará sobre las jornadas; y que, de todo lo que se acababa de mencionar, lo que verdaderamente era importante es que (los ingenieros) vayan progresando y abriendo nuevos horizontes a la conservación. Después, y como sugerencia, solicitó la mejora de los medios humanos y materiales, dotando de leyes y normas eficaces y de las tecnologías necesarias, procurando la competencia, la creatividad y la innovación en el sector. ■