

Conclusiones de las VII Jornadas de Vialidad Invernal

JACA, 1 al 3 de febrero de 2000

POR ÁNGEL HERNÁNDO
DEL CURA.
DIRECTOR TÉCNICO
DE LAS JORNADAS.

Voy a proceder a dar lectura de las conclusiones de estas jornadas, que recogen lo más destacado de cuantas ponencias y comunicaciones libres se han desarrollado durante estos tres días.

Se debe destacar, en primer lugar, la numerosa concurrencia de estas jornadas, lo que demuestra el interés de los profesionales y de todas las personas relacionadas con el tema de la vialidad invernal en España, cuyo buen hacer tanto redunda en la seguridad de los usuarios de la carretera.

En segundo lugar, hay que destacar el alto nivel de las ponencias en cuanto a su avanzada tecnología, búsqueda de la organización y coordinación más adecuadas, así como la presentación de la maquinaria y equipos más desarrollados. Las intervenciones de los ponentes de Francia y Estados Unidos nos han permitido conocer lo relacionado con ello en esos países.

En tercer lugar, el haber servido para formar un punto de encuentro donde se ha fomentado la amistad y conocimiento entre todos nosotros, que integrados en la Administración Pública o en las empresas constructoras, de asistencia técnica, fabricantes o suministradoras, hemos formado un solo equipo para aprender a trabajar y comunicarnos mejor; ya que, al fin y al cabo, tenemos el obje-



Mesa que presidió la clausura de las jornadas.

tivo común de lograr unas carreteras cada vez más seguras, gratas y rápidas.

En cuarto lugar, los magníficos actos sociales, que tanto nos han deleitado por su categoría artística, contribuyendo a la mejor disposición para participar en las jornadas y fomentar nuestras relaciones humanas. Hemos disfrutado con el arte de una orquesta y un solista de guitarra extraordinarios. Nos hemos deleitado también con el espectáculo de los jóvenes patinadores deslizándose suavemente, casi flotando, sobre el hielo. Era la interpretación de unas bellas danzas al ritmo de la música.

Entrando ya en las **conclusiones técnicas del congreso**, se destacan las siguientes, algunas de las cuales

son reiteración de las anteriores jornadas, pero no por eso deben de omitirse en este resumen. Se refieren a la necesidad o conveniencia de:

- La coordinación entre todos los servicios públicos que intervienen en la vialidad invernal para conseguir que sea de la mejor calidad posible. Especialmente deben coordinarse los servicios de mantenimiento de la carretera, tráfico y protección civil, definiendo mediante protocolos las competencias de cada uno, principalmente en cuanto a los canales de información y situaciones de emergencia.

- También será necesaria la coordinación entre las Administraciones Públicas de las Comunidades Autónomas o provincias vecinas. En los pro-

tolos ya existentes, se debe mejorar la coordinación para las actuaciones preventivas, las restricciones al tráfico y para dar una información única y en tiempo real. Esta información debe ser verídica y actualizada, y llegar al usuario fácilmente y con anticipación suficiente.

- Informar al usuario que, en los casos de temporales de nieve extraordinarios, pueden ser inevitables las restricciones en la carretera. Comunicarle cuál debe ser su conducta más adecuada para evitar riesgos en estas situaciones.

- Organizar campañas de comunicación orientadas a imbuir al usuario la idea de que, al mismo tiempo, sea partícipe activo de la vialidad invernal para conseguir así mejorar su calidad.

- Desarrollar los sistemas de previsión meteorológica, detección de hielo e información, como medios para conseguir una vialidad invernal optimizada y una mejor preparación del usuario de la carretera. Para ello, se debe instalar una red de instalaciones meteorológicas, extendida por todas las zonas del país afectadas por la meteorología invernal.

- Potenciar la señalización variable, fundamentalmente en las proximidades (30-40 km) e inmediaciones de los puertos y zonas conflictivas, de manera que se informe a los usuarios de las situaciones y retenciones de tráfico a una distancia suficiente para evitar bloqueos.

- Poner en servicio una emisora de ámbito nacional que informe permanentemente del estado del tráfico.

- Instalar sensores y sistemas de aspersión en puntos singulares.

- Instalar semáforos y alumbrado en intersecciones y tramos con problemas frecuentes por la niebla.

- Instalar en las máquinas quitanieves y otros equipos



Durante las jornadas se celebró una visita técnica, a la que corresponde la presente foto.

móviles el sistema GPS, que proporciona a los centros de control una información sistemática sobre su posición, programación y seguimiento de los trabajos.

- Generalización del empleo de la salmuera en los tratamientos preventivos, humidificando la sal o regando directamente. Debe usarse cloruro cálcico mezclado con cloruro sódico en los casos de bajas temperaturas, por su mayor rapidez y eficacia.

- Diseño y dimensionamiento de los medios de vialidad invernal, teniendo en cuenta la capacidad necesaria en función de la intensidad máxima del temporal de nieve para un periodo de retorno determinado.

- Mejorar estos medios con maquinaria acorde con los últimos avances tecnológicos, en la medida que lo permitan los recursos.

- Desarrollar las instalaciones que sean necesarias para la lucha contra los aludes y ventisqueros.

- Dado que la vialidad invernal debe comenzar en la fase de proyecto de la carretera, es conveniente obligar a incluir en ellos un anejo dedicado a

estudiar los posibles problemas sobre esta materia, que genera cada solución.

- Dar a conocer al usuario de la carretera el código de colores indicativos del estado de la vía.

- Establecer rutas alternativas y adecuadamente señalizadas con la información más completa, como tiempo estimado de duración del viaje por ellas, etc.

- Fomentar el intercambio internacional sobre los avances en las técnicas de vialidad invernal y de predicción e información sobre el tiempo, para optimizar el rendimiento de las tareas de vialidad invernal. Son dignos de citar aquí a este propósito, los programas AURORA (EE.UU; Canadá y varios países de Europa) y COST 344 (Unión Europea).

Hay que agradecer la participación de todos los que han estado aquí, congresistas, empresas patrocinadoras de los actos sociales, ponentes, expositores, acompañantes, personal que ha trabajado en su desarrollo, y de los músicos y patinadores de los actos sociales, porque todos han contribuido activamente a confirmar el éxito de las jornadas. ■