

3ª Convención COEX

POR PABLO MARTÍNEZ

Del 4 al 6 de junio se ha celebrado en Madrid la 3ª Convención de Conservación y Explotación de las Carreteras del Estado (COEX), que, por primera vez, ha reunido también a los responsables de mantenimiento de las autopistas de peaje. Una convención en cuya presentación, **D. Francisco Criado**, *Subdirector General de Conservación y Explotación**, resaltó el papel esencial que tiene esta actividad para mantener bajos los costes del transporte, y la conciencia que la sociedad tiene de su importancia.

Pese a que todos los grupos parlamentarios están de acuerdo en la prioridad de esta actividad, las dificultades de gestión han aumentado en los últimos tiempos, por lo que la palabra clave para el futuro es "agilidad". Una gestión más eficaz permite que el tiempo, antes dedicado a "roces" y papeleo, se dedique ahora a mejorar el producto.

Según palabras del Sr. Criado, el plan COEX es el resultado de un análisis serio y riguroso, previniéndose en él todas las necesidades posibles de conservación y explotación. Los presupuestos destinados a su financiación (890 000 Mpta para los próximos ocho años, 326 000 para conservación ordinaria, 352 000 para rehabilitación y mejora, 270 000 en seguridad vial) suponen —descontado el importe destinado a seguridad— el 2,2 % en gasto anual del valor total de la red, es decir, un importe muy bajo, si se compara con otros países.

En general, en el plan COEX irá aumentando la conservación integral e irá disminuyendo la directa. La mayor partida del gasto se la seguirán llevando los firmes, y, al haberse elaborado ya casi todos los proyectos, se procederá a ofrecer su licitación en los próximos días, por la vía de urgencia, para no perder tiempo, de forma que el retraso no encarezca el manteni-



Mesa que presidió la sesión inaugural

miento, y que la seguridad no se vea alterada.

La seguridad es un objetivo en todos los planes de conservación de carreteras, y en este caso se prevee una inversión de 30 000 Mpta de 1996 a 1999 en 529 tramos de concentración de accidentes. Otros 20 000 Mpta se emplearán en otras actuaciones prioritarias, de forma que con estos 50 000 Mpta se espera disminuir la accidentalidad en 2 500 accidentes al año, con un ahorro estimado de más 300 vidas.

Explotación

Pasando a temas de explotación, el apartado principal está en la regulación de los accesos a las autovías, sobre todo por parte de las fincas colindantes, si bien también reviste gran interés la integración de nuestras redes de carreteras con las de los países colindantes.

La aplicación durante estos últimos años de la ley ha evidenciado ciertos problemas con la definición de "variante". Esto no supone que la legislación fuera incorrecta, sino que la dinámica del sector es tan rápida que hace que se registren muchos cambios en poco tiempo, con lo que los conflictos son continuos y las normas necesitan reinterpretarse una y otra

vez desde supuestos que no han sido contemplados en el momento de su redacción.

Firmes

Se espera para este año algo parecido al programa extraordinario de "Conservación preventiva" del pasado verano, sobre los tramos con peor índice estructural de la red, pero en las fechas de la Convención no podía darse aún nada como seguro. Los que sí están en marcha son los programas de rehabilitación de puentes, y el de "Señalización y seguridad vial". En concreto, se esperan grandes avances con el programa piloto de señalización vertical en La Rioja, gracias a su carácter innovador.

Despedida de Dombriz

Tras esta presentación de la Convención por el Sr. Criado, y tras una despedida emotiva del anterior *Director General de Carreteras* **D. José Javier Dombriz**, dio comienzo la convención propiamente dicha, siendo presentado el tema de la Explotación por **D. Agustín Sánchez-Rey**, al que siguieron **D. José M. Suárez**, **D. Carlos Llinás** y **D. Antonio J. Alonso**, que informaron a los presentes de las actividades que están

* Todos los ponentes que se citan a continuación, y de los que no se cita cargo o empresa, pertenecen al Ministerio de Fomento.

“**S**e espera que para enero esté en marcha el sistema de apoyo a la conservación ARCOEX, haciéndose obligatorio su uso en todas las demarcaciones.”

llevando a cabo los diferentes grupos de trabajo en el tema de los accesos, vías de servicio, y acceso a las vías de servicio dando, además, un breve panorama de la evolución de su normativa y deteniéndose, especialmente, en el apartado de los accesos a autovía.

que al mismo tiempo sirva para que los municipios y hosteleros locales se resarzan de los posibles efectos negativos que tienen en su entorno las vías de alta capacidad, creando de paso focos de desarrollo en sus alrededores.

En el tema del pesaje, gran número de las antiguas balanzas están infrautilizadas o inutilizadas debido a las transferencias o a que su ubicación ya no es la correcta. Por ello, se plantea el crear una nueva red de estaciones de pesaje, ya que este control es fundamental para la buena conservación del firme. Para esta red se han estudiado ya 74 ubicaciones, aparte de contemplar la creación de básculas móviles.

D. Alfonso Rueda presentó el sistema de apoyo a la conservación ARCOEX, en formato digital para el almacenamiento y consulta de

formación se piensa realizar en septiembre, y para enero se espera que esté en marcha, haciéndose obligatorio su uso en todas las demarcaciones.

La última exposición, antes del coloquio, fue la presentada por **D. Antonio Louzán**, **D. Amado Nieto** (*Autopistas del Atlántico*), **D. José Luis Botta** (*Acesa*) y **D. Enrique Villalonga** (*Aumar*) sobre la conservación y explotación en autopistas de peaje, una actividad que se remonta a 1956 con la construcción de los túneles del Guadarrama. Actualmente, entre seis empresas privadas y dos públicas se reparten 14 itinerarios con un total de 2 796 km, con una media de 43 años en las concesiones.

Conservación

El segundo día de exposiciones estuvo dedicada a la conservación. Comenzó con una presentación de la GSM a cargo de **D. Ángel Sánchez**, al que siguieron **D. Ángel García**, **D. Carlos Sánchez** (*Ploeder*) **D. Javier Viñas** (*Grupisa*) **D. José R. Vicente** (*Elsamex*) y **D. Raimundo Lobregad** (*Probisa-Postigo*) sobre los inventarios.

D. Antonio J. Alonso, y **D. Ángel Sánchez** hablaron, a continuación, sobre indicadores e información de estado y funcionamiento. Siguieron **D. Vicente Vilanova**, **D. Miguel A. Sánchez**, (*SACYR*), **D. Antonio Carracedo** (*Matinsa*), y **D. Santiago Pou** (*Sarrión - Reynober*), sobre los catálogos de operaciones y forma en que se deben reflejar los trabajos realizados y los logros conseguidos, así como sobre los indicadores técnicos que hay que tener en cuenta y que deben reflejarse en las fichas.

D. Carlos Casas, **D. Ignacio Gallo**, **D. Francisco Rejas** (*Emisa*), **D. Antonio Tocino** (*Agroman*) y **D. Guillermo Candela** (*Entrecanales*) hablaron sobre programación y evaluación. **D. Francisco Caffarena**, **D. Jacobo Abecasis**, (*Ineco*), **D. Jesús Felipe** (*Pavasal*), **D. José Antonio Aguirre** (*OCP*), **D. Miguel Cañadas** (*Matinsa*) y **D. Carlos Hernández** (*Ferrovial*) se centraron en la garantía de la calidad en conservación, en concreto sobre la calidad de los servicios que hay que prestar al público.



Presentación general de los programas de seguridad vial. Preside la mesa **D. Ángel Sánchez Vicente**

Se cerró la mañana con un breve coloquio, para por la tarde comenzar los **Sres. Sánchez Rey** y **Rueda Ruiz** a hablar de la reforma de la ley de carreteras y de otros temas de explotación, como la “limpieza” de antiguas estaciones de servicio y de autorizaciones desfasadas, liberalización de las distancias, nuevos requisitos, traspaso de competencias, etc.

En todo lo que constituye áreas de servicio se busca una mayores prestaciones a los usuarios, acercándose en lo posible a los niveles de las autopistas españolas —o extranjeras—. Se trata de que siempre haya un mínimo de calidad, y

proyectos presentados a la Subdirección General de Conservación y Explotación. Esto no exigirá el uso de un *software* determinado, sino el que toda la documentación se presente en un formato digital (CD ROM) con una determinada estructura que permita su consulta de forma estándar, agilizando su utilización y ahorrando espacio y tiempo.

ARCOEX se ha desarrollado en Visual Basic 4.0 para Windows 95, y utiliza los estándares del mercado (Proyectos en formato AutoCad, texto en WordPerfect o Word, datos en bases Access, admitiendo SQL, etc.). El curso de

D. Ángel Sánchez habló de la aplicación del sistema, y D. José Fernández Quero y D. J.A. García Casanueva trataron el tema de la conservación por gestión directa y tramitación de créditos con lo que, después del coloquio, quedó finalizada la sesión de la mañana.

Las tres mesas de la tarde estuvieron presididas por Dña. María A. Yáñez, que junto con D. Óscar Gutiérrez, D. Francisco Sinis, y D. Francisco Achútegui (todos del CEDEX), comenzaron hablando de los criterios para la definición detallada de las actuaciones de rehabilitación de firmes, y refuerzo en carreteras convencionales. Se presentó un nuevo programa informático para el inventario de firmes y recogida de dato, bajo Windows 95. D. Francisco Achútegui presentó la Guía para el estudio de las deflexiones en firmes de pavimento bituminoso, útil para analizar los firmes y luego realizar la rehabilitación necesaria. D. Carlos Llinás habló de la aplicación práctica de estos modelos, sobre tramos en servicio desde 1989 y 1990.

A continuación D. Luis Salas y D. Alejandro Alcarria (los dos de Tifsa), D. José A. Domínguez, D. Inocencio Martínez y D. José García dieron las conclusiones del programa de rehabilitación de pequeñas obras de paso, deterioradas principalmente por falta de mantenimiento. De un total de 130 puentes se han reparado 74, es decir, el 67%; un 15% no se pudo reparar por proble-



La asistencia a la 3ª Convención COEX fue numerosa y atenta

mas de crédito, y el 18% será rehabilitado por cauces normales.

Cerró la tarde, antes del coloquio, una exposición sobre "Metodología y objetivos de las inspecciones especiales de puentes", por D. J. M. de Villar (J. A. Torroja Of. Técnica) y D. Luis María Ortega, de Geocisa.

Seguridad vial y señalización

D. Ángel Sánchez realizó una presentación general de los programas de seguridad vial, que completaron el último día de sesiones. Siguió la intervención de

los Sres. D. Juan Jiménez, D. Roberto Llamas y D. Alonso Domínguez (Prointec) acerca de la situación actual de la accidentalidad, describiendo la gran bajada de víctimas mortales producidas en los últimos seis años, con análisis concretos de diversas zonas de la geografía española, como Asturias, Tarragona y Salamanca.

D. Carlos Casaseca y D. José Nofuentes (Elsamex) hablaron de la reducción de la accidentalidad con medidas de bajo coste, medidas que más que reducir simplemente el número de accidentes, consiguen reducir su gravedad.

D. Antonio Olivares, D. Fernando Hernández y D. José Antonio González trataron, en la última intervención de la Convención, de la normativa de señalización y de la calidad en la señalización horizontal, presentando los cambios habidos en obras móviles, unas nuevas señalizaciones con fondo gris e indicaciones en amarillo, así como la desaparición de los carteles croquis. A esta última intervención, presidiendo siempre la mesa D. Ángel Vicente, vino un animado coloquio y, ya después de un descanso, la lectura de las conclusiones por parte de D. Francisco Criado, que cerró brillantemente una tercera Convención COEX caracterizada la calidad de las intervenciones y por su espíritu de trabajo. ■

Pablo Martínez. Redactor de la revista Rutas.



Mesa que inauguró la sesión de la tarde del miércoles: Criterios para la definición detallada de las actuaciones de rehabilitación de firmes. Refuerzos en carreteras convencionales