



Conclusiones del XII Congreso Mundial de Carreteras de IRF

Por **JOSE LUIS ELVIRA**
Ponente General del Congreso

UNA de las mejores aportaciones de este Congreso es la valiosa experiencia mostrada y contrastada entre profesionales de casi cien países, experiencia que se ha visto reflejada en las 27 Sesiones de Trabajo y Mesas Redondas, así como en los debates desarrollados en su transcurso.

Las conclusiones a que se han llegado pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- La preocupación sobre los recursos y presupuestos, siempre escasos ante las necesidades reales, ha sido objeto de reflexión e intercambio de opiniones entre los expertos: se ha hablado de los planteamientos actuales de financiación, y se han aportado soluciones imaginativas para seguir creando infraestructuras viarias.

- En todos los países se ha tomado conciencia de que las regiones, con sus particularidades intrínsecas, son un importante elemento de armonización de las redes viarias. Esta preocupación también se ha manifestado en el seno de organizaciones supranacionales, como es el caso de la Comunidad Europea. Los fondos de desarrollo regional se han perfilado como un poderoso medio para avanzar en el desarrollo de una red más ordenada y convergente, que permita una mayor equidad y cohesión entre regiones, a través de las nuevas infraestructuras viarias.

- Las carreteras de baja intensidad de tráfico suscitan un gran interés acorde con el elevado porcentaje que representan en las redes viarias de cualquier país. Aunque existen problemas comunes, la óptica con la que se deben contemplar estas vías es esencialmente diferente en los países desarrollados y en las regiones en desarrollo.



En la foto, D. José Luis Elvira dirigiéndose a los asistentes.

- La Mesa Redonda sobre estructura organizativa de las Administraciones de Carreteras concluyó su trabajo con propuestas para la reducción de la burocracia administrativa actual, la posibilidad de planificar a medio y largo plazo, la conveniencia de programar presupuestos más consolidados, y la obligación de un mayor acercamiento de las Administraciones Públicas a los usuarios, que en las organizaciones más avanzadas tienen el tratamiento de clientes.

- El análisis coste-beneficio en las infraestructuras de carretera sigue siendo imprescindible como apoyo al gestor de las mismas. Las metodologías a aplicar siguen siendo objeto de estudio y perfeccionamiento, la incorporación de otros parámetros (por ejemplo, el ambiental), así como la aplicación de este tipo de análisis en nuevos campos.

- El desarrollo de los debates sobre el medio ambiente ha estado

presente en la mayoría de las sesiones, suponiendo siempre que el desarrollo social y económico de los países y la exigencia de los ciudadanos a garantizar su libre movilidad, obligan a crear nuevas infraestructuras y a modificar las existentes. Hay que seguir construyendo carreteras, pero preservando el medio natural.

Las consideraciones ambientales de la carretera no se ciñen sólo a la incidencia sobre el medio natural. El ciudadano adquiere también su justa dimensión y las consideraciones como el efecto barrera, los usuarios, la dinámica socioeconómica, el patrimonio cultural e histórico-artístico, se integran en los estudios sobre este punto tan importante de la calidad de vida.

- La creación de nuevas infraestructuras y los modos de transporte en el nuevo marco internacional son aspectos de la planificación y explotación de las ca-

reteras debatidos a lo largo de las sesiones monográficas.

Los responsables del proyecto de la Autopista Norte-Sur Atlántica han analizado la situación en que se encuentra este eje, de casi 6 000 km, y sus conexiones con el resto de la red europea. Sus previsiones apuntan a que en el año 2 000 podrá estar realizado en un 90%.

— La accidentalidad en la circulación vial, y todos los aspectos relacionados con su seguridad, han sido motivo de constante referencia en muchas sesiones de trabajo. La adecuación de las infraestructuras viarias y la integración de las nuevas tecnologías de explotación y ayuda al usuario, deben ser objetivos prioritarios a alcanzar antes del inicio del siglo XXI.

— Es factible que la carretera inteligente pueda ser una pronta realidad. El debate sobre este tema muestra que estamos ante una nueva generación de equipamiento, tanto de las carreteras como de los vehículos. Sin embargo, es conveniente trabajar para precisar el tipo de aplicaciones más idóneas.

La congestión en vías urbanas y metropolitanas es un problema universal, aun cuando la forma de acometer su solución difiere de los países desarrollados, (donde la creación de nueva infraestructura es imposible o muy difícil de acometer y en los que la mejor solución pasa por un mayor uso del transporte público) a los países en vías de desarrollo que pueden plantearse la realización de nuevas infraestructuras.

— Los temas referentes a las técnicas de construcción de nuevas infraestructuras, o de rehabilitación de las existentes, siguen vigentes. La variedad temática, el número de comunicaciones presentadas, y los debates planteados en sus sesiones correspondientes han sido el marco del que se han extraído un número muy importante de conclusiones sobre materiales y métodos constructivos.

El concepto de calidad ha evolucionado en los últimos años, existiendo una tendencia, no tanto a comprobar que los productos terminados cumplen los requisitos preestablecidos, cuanto a controlar los procesos de elaboración; ya



La sesión de clausura fue presidida por el Ministro de O.P. y Transportes, D. José Borrell.

que, si éstos se desarrollan adecuadamente, el producto final tendrá más garantía, siendo el resultado final más fiable y globalmente más barato.

— En el campo de la maquinaria de construcción se observa una tendencia general a la mejora de la comodidad y seguridad de los operarios; a la simplicidad en el mantenimiento; a una preocupación por las mejoras ambientales; a una mayor automatización y un incremento de los rendimientos, aspecto muy importante para la economía de las obras.

— La búsqueda de soluciones técnica y económicamente más satisfactorias para la pavimentación urbana, es una tarea indispensable que deben desarrollar las Administraciones municipales, hasta alcanzar niveles semejantes al existente en otros tipos de redes.

— La conservación ha dejado de ser la "cenicienta" entre las actividades de muchas Administraciones de Carreteras. La creciente demanda social de un servicio viario de calidad, y de una preservación eficaz del patrimonio está propiciando en los últimos años cambios organizativos profundos y el desarrollo de técnicas de conservación y de gestión modernas y eficientes.

— La informática ha entrado hace tiempo en la carretera como una importante herramienta de trabajo. Mejora la productividad en todos

los campos, admite actualmente simulaciones impensables hasta épocas muy recientes. El desarrollo informático ha sido tal que es evidente la conveniencia de una homogeneización y normalización.

— Se ha subrayado la importancia de las redes de transferencia tecnológica en Europa, como modelo entre las internacionales y las nacionales, y como evolución lógica de estas últimas ante la propia evolución de los mercados. Este tipo de organizaciones han adquirido un papel fundamental en la transferencia técnica, en la investigación conjunta y en la coordinación de actividades.

— Se ha expuesto el pasado, presente y futuro de la red viaria española a cargo del Estado, y se ha destacado el esfuerzo inversor llevado a cabo por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en estos últimos años, así como la planificación prevista hasta el año 2007.

Prácticamente todos los aspectos que vinculan a la carretera con la necesidad de movilidad del ciudadano, la creación de bienestar económico y social, el respeto al entorno, así como la calidad y seguridad para el usuario de las infraestructuras viarias, han sido ampliamente debatidos ■

José Luis Elvira es Director del Centro de Estudios de Carreteras del CEDEX (MOPT).