

Conclusiones de las V Jornadas Técnicas de Conservación de Carreteras

Por RAFAEL VILLAR RÍOSECO
Director Técnico de las Jornadas



La foto recoge el momento en que D. Rafael Villar procede a la lectura de las conclusiones de estas V Jornadas.

UNA vez culminado el I Plan General de Carreteras 1984/1992, que ha supuesto un hecho de relevancia histórica por su trascendencia en nuestro país, —multiplicando por 2,8 las vías de gran capacidad existentes en 1984, a una media de construcción de 475 km/año, entre 1985 y 1993 (de 2 300 a 6 500 km); habiéndose superado los 1 000 km en el año 1992, lo que marcó un récord mundial, que unido al resto de los Programas contemplados en el mismo, tales como el de *Acondicionamiento* y el de *Actuaciones en Medio Urbano*, multiplicándose por 1,8 las realizaciones del primero (8 389 a 15 629 km con pla-

taforma ≥ 9 m), y suprimiéndose más de 460 travesías en el segundo, hasta totalizar 1 114 km de nuevas variantes de población, de los que el 60% son vías de gran capacidad—, ha tenido como consecuencia una transformación radical de la red viaria y de su funcionamiento.

Este Plan Estatal se ha visto complementado con otros realizados por algunas Comunidades Autónomas; mención especial, el llevado a cabo en Andalucía. Ahí está la A-92 visitada el miércoles.

Todo ello ha supuesto que el Programa de *Conservación y Explotación* del Plan adquiera una importancia capital, no sólo desde

el punto de vista de su estrecha vinculación con los otros Programas del Plan, sino también de las propias actividades derivadas de su función principal, cuyo objetivo final es proporcionar a los ciudadanos el mejor servicio posible de uso de la infraestructura a cargo de todas las Administraciones Públicas.

La importancia, cada vez más urgente y necesaria, de prestar un servicio de calidad, eficaz y fiable, para conseguir la competitividad del territorio en el ámbito europeo, ha sido subrayada y asumida ya por los más altos responsables políticos de la Nación, en sus distintas Administraciones Públicas.

Para cumplir dicho objetivo, hay que realizar un conjunto de actividades que se pueden concretar en dos Grandes Grupos:

- Por una parte, la creación de infraestructura.
- Por otra parte, la gestión de esa red de carreteras en servicio que son las actividades de Conservación y Explotación.

La sensibilidad social, existente hoy día en torno a los aspectos esenciales de una administración de carreteras, ha cambiado radicalmente con respecto a tiempos pasados y, en especial, los referentes a la Conservación.

El primero de ellos, es el relativo a la **seguridad** y, por lo tanto, el problema de los accidentes en carretera, del que se deriva uno de los grandes problemas de salud pública, hace que exista la conciencia clara de hacer todo lo posible por reducirlos. Esta conciencia social se ha plasmado últimamente en el dictamen de la comisión especial del Senado sobre la mejora de la seguridad vial.

A esta sensibilidad social, se une en nuestro país la creciente conciencia de que una sociedad en progreso, racional y moderna, no puede permitirse el lujo de descuidar tan **importante patrimonio común**, como es el de la infraestructura viaria, con un valor superior a los 4,5 billones de pesetas.

Consecuencia de estas exigencias, es la demanda general de **calidad en los servicios**, exigiendo **seguridad, fiabilidad, atención permanente, información, servicios complementarios**, y, en definitiva, todos aquellos aspectos que distinguen un **servicio de alta calidad**.

Estos aspectos fundamentales, que inciden directamente en la **conservación y explotación**, tienen un reflejo ya en una nueva realidad presupuestaria, aportando los recursos financieros dedicados a este capítulo. Baste recordar que, aproximadamente, la quinta parte del presupuesto anual de la Administración Central, por citar un ejemplo, se dedica a la Conservación y Explotación y se consolida, en esta línea, en el Plan Director de Infraestructuras, dedicando para este fin 1,7 billones de pesetas, suponiendo un porcentaje superior al 25% de la inversión en carre-

ras; una media de 110 000 Mpta anuales, y que constituye, sin duda alguna, la mejor y más adecuada respuesta posible, en la situación actual, a la demanda de financiación tanto actual como futura.

Todos estos aspectos y actividades, ya plenamente consolidadas y asumidas por las diferentes Administraciones implicadas, han producido diversos efectos perfectamente percibidos por los ciudadanos, como es el profundo cambio producido en las condiciones

cimientos del tráfico, se han celebrado estas "V Jornadas de Conservación de Carreteras", dedicadas a la conservación integral contratada, y más concretamente, a *los contratos de conservación*, que, dentro de unos instantes, se van a clausurar y cuyas conclusiones pasamos a enumerar.

1ª) Es patente la asunción de la conservación contratada por parte de todas las Administraciones Públicas, especialmente en la Estatal, pionera de esta actividad, dotándola de los recursos financieros



Mesa que presidió el acto de inauguración. De izquierda a derecha, Sres. Lacleta, Dombriz, Martos, Quero, Villar y Abril.

geométricas y de trazado de la red, entre 1988 y el día de hoy; la reducción en los tiempos de viaje como un ahorro global de tiempo superior a los 100 millones de horas al año, sólo en la Red Estatal; la mejora de la accesibilidad, facilitando y mejorando la comunicación entre los diferentes territorios que forman no sólo nuestro país, sino las regiones más alejadas del centro europeo; pero, sobre todo, la mejora de la seguridad vial que se ha incrementado de forma fehaciente, reduciendo el índice de peligrosidad en un 35%, y el de mortalidad en el 29%, entre los años 1984 y 1992.

Bajo este prisma de dualidad de preservar el patrimonio conseguido con tanto esfuerzo por parte de los ciudadanos, motivando e induciendo, asimismo, importantes cre-

adecuados, tanto en el presente como en el futuro, con la finalidad de prestar un servicio de alta calidad en la totalidad de la red de carreteras, en base a:

– El presente es muy halagüeño. Existen ya 44 contratos adjudicados en la Red Estatal, junto con otros ya iniciados en algunas Comunidades Autónomas.

– Existe una firme voluntad de continuidad para el futuro.

Existe, asimismo, una indudable firmeza en mejorar la gestión, y apoyo decidido a la formación de técnicos a todos los niveles.

2ª) La conservación contratada debe implicar no sólo al sector público sino también al privado, lo que permite adecuar la organización a las nuevas necesidades y, muy especialmente, prestando una

atención permanente a las condiciones de servicio y, particularmente, de seguridad.

A este respecto, se considera muy favorable la creación de la Asociación de Empresas de Conservación.

3ª) Permite potenciar la información interna y externa, aumentando el número de técnicos dedicados a estas tareas, y reforzando su preparación y especialización, incluso introduciendo esta disciplina en los planes de estudios de las Escuelas.

4ª) Moderniza y tecnifica la gestión, introduciendo toda la tecnología de más alto nivel disponible, implantando sistemas de gestión muy avanzados, al reforzar decididamente la participación empresarial en este sector, aprovechando su dinamismo y capacidad.

5ª) Esta participación de todos los sectores implicados: Administración, concesionarias, consultores y empresas conservadoras y constructoras deben tener la voluntad firme y sostenida de seguir adelante potenciando la Investigación y Desarrollo adecuados con una acción coordinada, que nunca podrá ser fruto de la improvisación y el voluntarismo, como así lo exige el **servicio al ciudadano**.

En este marco se debe disponer, lo más pronto posible, de las Normas y Manuales de Conservación que regulen la correcta ejecución de las actividades de Conservación y Explotación, y el funcionamiento de los Sistemas de Gestión, con el objetivo primordial de **homogeneizar** el tratamiento a dar para la programación, seguimiento, control y evaluación de las operaciones de conservación.

6ª) Se ha constatado que no sólo en España se están desarrollando estas nuevas formas de abordar esta actividad, ya que países pioneros junto al nuestro, como **Suecia e Inglaterra**, lo están implantando con resultado muy satisfactorio, y pronto nos seguirán otros de nuestro entorno.

7ª) Se ha puesto de manifiesto que la Ingeniería de Carreteras se encuentra ante uno de los mayores desafíos de su historia, debiendo avanzarse, de forma permanente y continuada, en las técnicas especiales de conservación de firmes



Vista parcial de la sala en donde podemos apreciar la nutrida asistencia a las Jornadas, hecho que subrayó el Sr. Villar Ríoseco en las conclusiones.

flexibles y rígidos, de puentes, de conservación y explotación de túneles, y de viario municipal.

En este aspecto, se considera conveniente y necesario investigar y desarrollar las técnicas de conservación de pavimentos drenantes, de creciente utilización en los últimos años.

8ª) En la Mesa Redonda, correspondiente a la sesión 11ª, en la que ha habido una nutrida y variada participación de los sectores sociales, políticos y económicos, con representantes de las Administraciones Central, Autonómicas, Provinciales y Locales, se ha hecho un análisis detallado y exhaustivo de las políticas de conservación en las distintas Administraciones, habiéndose extraído las siguientes conclusiones:

— Considerar en los proyectos la problemática referente a la Conservación futura de la obra.



Vista general de uno de los centros de control, gestión y mantenimiento de la visita técnica.

— Hay que conservar el patrimonio y tener muy en cuenta la sensibilidad ciudadana, en rela-

ción con la seguridad vial, tanto en las vías de gran capacidad como en el resto de la red convencional.

— La red autonómica debe completar, de forma integrada, tanto la red de carreteras del estado como la red local, incrementando los recursos financieros necesarios para su conservación.

— Se considera necesario dotar de una organización adecuada y moderna a la gestión de la conservación.

— Se estima básica y fundamental una estrecha cooperación y colaboración entre las empresas y las Administraciones.

Finalmente, no quisiera terminar sin antes **agradecer** la masiva asistencia a estas V Jornadas; a las **Instituciones, organismos, empresas y, especialmente, a las autoridades** que nos honran y nos han honrado con su presencia y apoyo; a los conferenciantes, tanto nacionales como extranjeros, que han dado muestras más que suficientes de su alto interés por un tema de permanente actualidad; y, en general, a todos los asistentes; deseando que hayan extraído importantes conclusiones técnicas, aderezadas con gratos momentos lúdicos durante su estancia en esta bella y singular ciudad de Granada.

Muchas gracias.

Rafael Villar Ríoseco, Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental.