

9º Congreso Nacional de Seguridad Vial

Con el ojo puesto en las políticas comunitarias

Las políticas de la Unión Europea (UE) en materia de seguridad vial para el próximo decenio se basan en el enfoque del llamado Sistema Seguro.

Reconocido por organismos Internacionales como la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, y recogido en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 del Gobierno de España, el Sistema Seguro plantea que el ser humano comete errores y que el objetivo es evitar que estos errores provoquen muertes o lesiones graves.

Este modelo implica, pues, adaptar la función de las carreteras, su diseño, su trazado y los límites de velocidad a los errores humanos, de manera que los posibles accidentes no provoquen muertes ni lesiones graves.

La importancia y el alcance de esta estrategia ha llevado a la Asociación Española de la Carretera a convertirla en el eje de la nueva edición del Congreso Nacional de Seguridad Vial (CNSV). En su novena convocatoria, que se celebra los días 9 y 10 de abril en Valencia, este encuentro tiene como lema *Aportaciones de la infraestructura a la estrategia Sistema Seguro*, y está centrado en analizar este nuevo modelo, sus implicaciones, el marco normativo y legal que precisa su desarrollo y las soluciones innovadoras que pueden tener cabida dentro del mismo.

El programa técnico del Congreso lleva a los participantes por áreas de la seguridad vial novedosas surgidas de la mano de las tecnologías emergentes y los nuevos modelos de movilidad. Además, se va a hablar de otras soluciones que afectan a la sección transversal de las vías -como las carreteras 2+1-, o a las intersecciones -como las turbo rotondas-.

Para ello se cuenta con una serie de expertos de países donde estas soluciones ya se están poniendo en marcha. Fred Wegman, profesor emérito de Seguridad Vial de la Universidad de Tecnología de Delft (Holanda), hablará de la potencialidad de la infraestructura en el Sistema Seguro.

Peter Larsson, Consejero Senior de Seguridad Vial de la Administración Sueca de Transporte, dará a conocer en profundidad el modelo sueco de Visión Zero y carreteras 2+1, mientras que Bertus Fortuijn, también profesor en la Universidad de Tecnología de Delft y Consultor de Turbo Traffic Solutions, presentará la experiencia de su país en el uso de las turbo rotondas. Hablará de su origen, diseño y funcionamiento, pero sobre todo, de lo que se ha aprendido desde su instalación.

Junto a esta interesante representación internacional, un nutrido grupo de reputados profesionales españoles termina de dar forma al programa técnico del Congreso. Así, se contará, entre otros muchos responsables públicos, con la presencia del Director General de Infraestructuras de Movilidad de la Generalitat de Catalunya, Francesc Xavier Flores, o el Subdirector General de Movilidad de la Generalitat Valenciana, Josep Llin i Belda. También habrá altos cargos de empresas punteras como Road Steel Engineering o Prointec.

La movilidad urbana tiene su espacio dentro de las sesiones de debate de este 9º CNSV, dedicándose una de las jornadas de trabajo a dar a conocer casos muy concretos de experiencias con éxito en la reducción de accidentes y víctimas. La sesión *Buenas prácticas y políticas de seguridad vial ante una nueva movilidad* reúne a responsables de administraciones autonómicas, provinciales y ayuntamientos, para dar a conocer



sus estrategias en esta materia y cómo han conseguido mejorar las cifras de siniestralidad en carretera.

Dentro de esta estructura global del encuentro, y como es habitual, hay un espacio dedicado a la presentación de comunicaciones libres: trabajos técnicos presentados por empresas y profesionales interesados en difundir proyectos, estudios, investigaciones y características técnicas y comerciales de sus productos, servicios y soluciones.

El Congreso está organizado por la Asociación Española de la Carretera, promovido por la Generalitat Valenciana -cuyo Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, Carlos Domingo Soler, moderará la primera sesión técnica- y por las diputaciones provinciales de Alicante, Castellón y Valencia. Cuenta además con el apoyo de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior y del Ministerio de Fomento. Toda la información, en la web del Congreso. ■



El modelo de carreteras 2+1 será analizado durante el Congreso desde varias perspectivas.

Debate de fondo en el seno de la AEC

Los partidos mayoritarios abren la puerta a un Pacto Nacional en materia de carreteras y movilidad

Movilidad sostenible y segura, vertebración territorial, conservación, intermodalidad... Es difícil encontrar fuera de estas grandes cuestiones generales asociadas a las infraestructuras viarias, puntos de encuentro en los discursos que los diferentes partidos políticos hacen sobre cómo abordar la mejora de las redes de carreteras. Convocados por la Asociación Española de la Carretera, representantes de los grupos parlamentarios mayoritarios en el Congreso



-PSOE, PP, Ciudadanos y Podemos- han tenido la oportunidad de mostrar sus propuestas electorales en materia viaria a lo largo de la jornada de debate La carretera y la gestión de la movilidad en los programas políticos. De sus intervenciones se deduce que todos persiguen objetivos parecidos, una buena noticia que deja la puerta abierta a un posible Pacto de Estado en este campo, y ello a pesar de que las fórmulas para alcanzarlos son muy dispares y, en algunos casos, opuestas.

Txema Guijarro

Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea

El representante de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, Txema Guijarro, ha centrado su intervención en lo que en su partido consideran "el gran marco para desarrollar políticas de movilidad", que no es otro que la transición energética. Solo dentro de esa esfera, y otorgando siempre al Estado la responsabilidad de asegurar su cumplimiento, se explica el resto de las propuestas de este grupo, que van de la Euroviñeta al incremento de controles y radares por parte de la Guardia Civil, entre otras muchas.



Cambio de modelo energético

➔ El Estado debe involucrarse en un plan para dirigir la transición ecológica con asuntos esenciales como el paso de los combustibles fósiles a renovables, la lucha contra el despilfarro energético y la promoción de una economía circular.

Movilidad eléctrica

➔ El Estado debe implicarse de forma directa para permitir que los importantes centros industriales del motor que hay en España hagan la transición a lo eléctrico. Solo así conseguirá atraer capital internacional para invertir en nuestro país y se generarán economías de escalas para que la implantación se acelere.

Seguridad Vial

➔ Hay que dar recursos a la Guardia Civil para que ponga más controles, más radares y cámaras, especialmente en las vías secundarias, muchas veces relegadas a la alta capacidad. Una solución para paliar su situación sería la construcción de carreteras 2+1.

Conservación

➔ El mantenimiento no puede depender de lo bien o mal que vaya el presupuesto de un Estado un año en particular. De ahí la apuesta por la Euroviñeta, que tiene que ver tanto con la eficiencia como con la seguridad, ninguna de las cuales son negociables.

Financiación

➔ La Euroviñeta como modelo de financiación bajo el principio de "quien usa, paga y quien contamina, paga, aunque está aún por definir cómo sería su aplicación concreta.

Política fiscal

➔ Hay que establecer impuestos a los hidrocarburos para animar a la transición ecológica.

"El gran paradigma al que estamos abocados en los próximos 15-20 años es la transición ecológica, y si no enmarcamos ahí las actuaciones en infraestructuras no lo haremos bien".

Luis Andrés Ferreiro

Ciudadanos

Ciñéndose a las propuestas programáticas de su partido, el representante de Ciudadanos defendió con empeño un Pacto de Estado en materia de infraestructuras, con la movilidad al servicio de la ciudadanía como meta. Bajo el paraguas del pacto, habrían de elaborarse una serie de planes nacionales de desarrollo estratégico en movilidad y transporte sostenible, financiación, mantenimiento, etc. Según Ferreiro, estas actuaciones tienen que estar "programadas, concretadas y priorizadas".



Cambio de modelo energético

➔ Firma de un pacto basado en el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible de la agenda 2030 de Naciones Unidas, así como en los principios de la política europea de transportes.

Planificación

➔ Creación de una Oficina Nacional de Evaluación como órgano independiente para valorar y priorizar las actuaciones de acuerdo al pacto de Estado previamente firmado. Evitar que se construyan infraestructuras que no son útiles ni necesarias.

Conservación

➔ Elaboración de un plan que recoja el coste de la conservación, y el compromiso de mantenerlo a lo largo de diferentes legislaturas. No tiene sentido construir, y que luego eso que hemos construido no se mantenga y se pierda.

La España vacía

- Creación de un Plan de Movilidad Sostenible en el Ámbito Rural que establezca el mantenimiento adecuado de las carreteras de segundo y tercer orden, las cuales cumplen una función social esencial. Además, establecer una red de transporte bajo demanda complementaria al servicio de línea con la ayuda de aplicaciones móviles.

Movilidad urbana

- Creación de una Autoridad de Movilidad Sostenible que incluya a todas las administraciones con competencia en materia de movilidad urbana (ayuntamientos, comunidades autónomas y Estado). Una Autoridad capaz de coordinar y consensuar todas las acciones de esas administraciones.

"Promoveremos una mesa del vehículo saludable que vaya más allá de las etiquetas de la DGT, ya que tenemos dudas de si realmente esas etiquetas recogen la capacidad contaminante de los coches".

Óscar Clavell

Grupo Popular

Tras un repaso inicial de la situación de las carreteras en 2011, cuando el Partido Popular llegó al Gobierno, Óscar Clavell ha abordado diversos asuntos, destacando los relacionados con las autopistas y su uso para mejorar la seguridad, carreteras y economía, y en general, las medidas urgentes necesarias para disminuir la accidentalidad. Modernidad, calidad y eficiencia son algunas de las metas que se fija el partido para mejorar las infraestructuras.



Seguridad vial

- Incrementar la seguridad potenciando entre los transportistas el uso de las autopistas, con bonificaciones en los peajes para los camiones, con el fin de despejar las vías convencionales. Esto unido al plan piloto de desvío voluntario.

Medidas urgentes

- Guías sonoras longitudinales; racionalizar las zonas de adelantamiento, cruces inteligentes, avisadores de velocidad, nueva metodología para la determinación y estudio de los puntos negros, nueva instrucción de vigilancia para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, nuevos criterios para la implantación de radares, control de velocidad en tramos de especial peligrosidad.
- Plan Estatal de Educación Vial.
- Reducir los tiempos de asistencia en caso de accidente.

Conservación

- En conservación ordinaria no hay que centrarse en el bacheo y limpieza de cunetas y olvidarse de las señales.
- Aclarar competencias en materia de conservación de las vías.

Competitividad empresarial

- Impulsar las cadenas logísticas de alto valor, eficaces, eficientes y sostenibles, y seguir desarrollando una política de infraestructuras y transportes que respalde de forma integral la competitividad de las empresas españolas en su proyección internacional.

Pacto de Estado en Infraestructuras

- Un pacto que defina el sistema de carreteras que queremos: Peaje o no, sostenibilidad, colaboración público-privada o no...

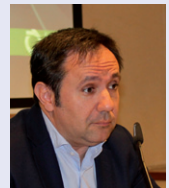
Esta colaboración es necesaria porque es el futuro, ya que solo con el presupuesto no hay financiación suficiente.

"En 2011 cuando el PP llegó al Gobierno, Fomento tenía grandes desequilibrios económicos y financieros: una deuda de las empresas del Grupo de 42.378 millones, pérdidas en la cuenta de resultados de 672 millones, y ausencia planificación. Por ello se puso en marcha el PITVI y el PIC".

César J. Ramos

Grupo Socialista

Dos ideas básicas destacan del planteamiento que Cesar J. Ramos hizo en el debate. Una, referente al concepto de igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos en el ámbito de la movilidad.



Otra, sobre la necesidad de planificar con rigurosidad las obras de carreteras, ya sea nueva construcción o ampliación. Escéptico respecto a la consecución de un pacto nacional sobre infraestructuras, Ramos propone, no obstante, la creación de una subcomisión en la que se abra un debate "que nos lleve a un acuerdo".

Vertebración y desarrollo

- Los ciudadanos, vivan donde vivan, tienen que estar conectados con las áreas de influencia del país en tiempos razonables y a un coste parecido, de forma que puedan tener un desarrollo similar.

Planificación

- Antes de planificar una nueva infraestructura o ampliar una existente –con el coste y el tiempo que ello supone– hay que estudiar tendencias de movilidad para que no se queden obsoletas.

Autopistas de peaje

- Los políticos han de promover un cambio de cultura en los ciudadanos, poniendo el foco mediático en las consecuencias positivas de pagar peajes: más dinero para sanidad y educación, además de ahorros en combustible o neumáticos gracias a la mejor conservación de las vías.

Conservación

- Hay que hacer visible el deterioro que han sufrido las vías por no invertir. Y hay que buscar las fórmulas de financiación. En los últimos presupuestos que no se han aprobado, la partida para este concepto pasaba de algo más de 700 millones a cerca de 1.000.

Modelo sostenible

- Habría que desviar gran parte del transporte por carretera al ferrocarril, más económico y sostenible. En España, menos del 3% de mercancías se mueve en tren, mientras que en Europa la cifra alcanza el 10%. Sin embargo, hacer ese transvase crearía un conflicto de intereses en el sector viario. No queremos solucionar un problema y crear otro mayor.

"A lo mejor se decide que los políticos podemos ser sustituidos por técnicos, incluso por una inteligencia artificial. Para mí las decisiones técnicas son importantes, pero siempre hay una parte política imprescindible que tiene que imponer criterios después de escuchar a la sociedad".

El III InterCISEV lleva a Buenos Aires el debate del Sistema Seguro

Las carreteras y su equipamiento, eje temático del Congreso

Próximo al inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2020-2030, pocas dudas quedan sobre la importancia de una adecuada infraestructura para reducir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito. Bajo este concepto se engloban acciones que van desde el proyecto, diseño y construcción de vías, pasando por su adecuado mantenimiento y mejora, hasta la dotación del equipamiento necesario para la optimización de sus prestaciones.

La Declaración de Lima, formulada en el VI Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial (CISEV) en octubre de 2018, señala "...que los esfuerzos para reducir el número y la gravedad de las víctimas de los siniestros de tránsito deben sustentarse sobre la base del enfoque de Sistema Seguro, en virtud del cual se ha de prestar atención a todos los factores que intervienen en la seguridad de la circulación, tratando de aportar solucio-

nes que minimicen el impacto de un potencial error humano...". Toda una manifestación de principios para cuya materialización resulta imprescindible el concurso de gobiernos, bancos de desarrollo, organizaciones internacionales, regionales y nacionales, asociaciones de víctimas, sector privado, etc.

Poner en común reflexiones en este sentido y servir de foro en el que sentar las bases de posibles acuerdos entre todos los agentes implicados son los objetivos que se han

marcado los organizadores de la tercera edición del InterCISEV, un congreso que cada dos años profundiza en alguna de las cuestiones genéricas que se tratan en los congresos CISEV. Este III InterCISEV se celebrará, en el segundo semestre de 2019, en Buenos Aires, con el Pilar 2 del Decenio de Acción de Naciones Unidas como protagonista del debate.

Así, con el lema "Las carreteras y su equipamiento, piezas clave del Sistema Seguro", el Instituto Vial Ibero-Americano (IVIA) y la Asociación Argentina de Carretera, organizadores del evento, hacen un llamamiento a la participación. En el encuentro se estudiarán políticas orientadas a dotar a los países de redes viarias y entornos urbanos más seguros.

También habrá tiempo de analizar por qué no se han podido cumplir las metas del Decenio 2010-2020, intentando en consecuencia establecer unas prioridades para el siguiente. Por otro lado, se darán a conocer buenas prácticas relacionadas con las políticas de mejora continuada de las redes de carreteras. ■



La 30ª Semana de la Carretera aborda los cinco grandes retos del sector

Redefinir del modelo de gestión de la red, compensar el déficit de conservación, garantizar una movilidad segura, responder al desafío tecnológico y controlar las emisiones son los cinco grandes retos a los que el mundo de la carretera ha de dar respuesta en el corto y medio plazo. Desafíos a los que hacer frente con soluciones innovadoras, algunas en fase de formulación, otras ya implementadas y muchas, todavía, por imaginar.

Con este planteamiento de partida, la Asociación Española de la Carretera, en su condición de entidad organizadora, se propone articular el programa técnico de la trigésima edición de la Semana de la Carretera, uno de los congresos de mayor prestigio de cuantos se celebran en España sobre infraestructuras viarias. Una semana que nuevas necesidades, y también nuevos planteamientos, han reducido a tres días, pero que, por encima de ello y a lo largo del tiempo que lleva "en cartel", no ha perdido

su carácter de cita obligada para los profesionales del sector.

El Congreso tendrá lugar en otoño, en la ciudad de Santiago de Compostela, promovido por la Xunta de Galicia.

El Programa Técnico se articula en ocho mesas de debate en las que se abordarán cuestiones de la máxima actualidad política, económica y social. Asuntos que van desde el escenario tras la reversión de las concesiones de autopistas al Estado o el pago por uso según el principio de "quien contamina y quien usa, paga", pasando por la imprescindible consideración de los criterios de vertebración territorial asociados, sobre todo, a las redes gestionadas por administraciones provinciales y municipales, sin olvidar el nuevo concepto de Sistema Seguro para la definición de estrategias de reducción de la accidentalidad o las innovaciones en trazado, como las carreteras 2+1, hasta llegar al análisis de la actual situación

de la conservación vial, su financiación y la situación en otros países europeos a este respecto.

El análisis del ciclo de vida, el control de emisiones y las tecnologías más prometedoras en este campo tendrá también un espacio destacado en las sesiones de trabajo de la 30ª Semana de la Carretera, en cuya organización, por primera vez, la AEC contará con la colaboración de la Asociación Técnica de Carreteras. ■



Arranca el proyecto de conducción autónoma en Timanfaya

Expertos de la Universidad Carlos III y GMV mapean el recorrido

El equipo de formado por expertos del Instituto de Seguridad de los Vehículos Automóviles de la Universidad Carlos III y de la empresa tecnológica GMV, desplazado en la isla de Lanzarote, ha concluido con éxito las labores de mapeado y toma de datos de la Ruta de los Volcanes, una de las primeras fases del Proyecto CITIES Timanfaya – acrónimo que hace referencia a “Concepto Inteligente para un Transporte Integrado, Ecológico y Seguro”.

Se trata de un proyecto revolucionario e inteligente para el uso de un transporte ecológico, autónomo y seguro en un

marco único como es el Parque Nacional de Timanfaya, de tal manera que CITIES se propone situar a la isla de Lanzarote como referente mundial en turismo de calidad, a la vanguardia en tecnología y como experiencia turística única.

Para la realización del mapeado de la Ruta de los Volcanes, se han utilizado GPS diferenciales, cámaras de visión estéreo y equipos lidar (de light detection and ranging), técnica de teledetección óptica que utiliza láser para obtener una muestra densa de la superficie de la tierra produciendo mediciones exactas en tres dimensiones.

Para realizar el mapeado de la Ruta de los Volcanes se han utilizado GPS diferenciales, cámaras de visión estéreo y equipos lidar

Los datos obtenidos de estas mediciones permitirán simular la Ruta de los Volcanes en las pistas que posee el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) en Madrid. Allí, el vehículo demostrador, que ya ha superado con éxito los primeros ensayos técnicos para garantizar la viabilidad de su uso en el proyecto, se someterá a nuevas pruebas con el fin de analizar su comportamiento ante el complejo recorrido de las Montañas del Fuego, la mayor dificultad técnica a la que tiene que enfrentarse este proyecto.

Con este primer desarrollo en Lanzarote, CITIES Timanfaya es ya una firme realidad, hasta el punto de que se ha previsto llevar a cabo la primera prueba in situ en un breve espacio de tiempo.

El presupuesto de CITIES Timanfaya, que coordina la Asociación Española de la Carretera y en el que participa un consorcio integrado por una docena de entidades, asciende a algo más de un millón de euros, que proceden del Fondo de Desarrollo de Canarias (FDCAN) gestionado desde la Unidad de Planificación y Coordinación de proyectos del Cabildo de Lanzarote. ■



El Proyecto CITIES (Concepto Inteligente para un Transporte Integrado, Ecológico y Seguro), que se desarrolla en el Parque Nacional de Timanfaya, sitúa la isla de Lanzarote a la vanguardia tecnológica en el ámbito del turismo.

Encuesta Fundación CEA-AEC

¿Cuál es la percepción del usuario respecto del estado de las vías?

Para responder a esta pregunta, la Asociación Española de la Carretera y la Fundación CEA llevan colaborando estos últimos meses en la elaboración de un estudio de opinión a través del cual pueda determinarse la percepción de los usuarios de las infraestructuras viarias sobre el estado de conservación de las mismas.

A través de preguntas sencillas, se pide al usuario cuantificar, por ejemplo, su

grado de preocupación por el mantenimiento del firme, la calidad de los equipamientos de la carretera y cuáles considera



más útiles, si echa en falta la iluminación en algunos tramos o si cree que el mal estado de la vía influye en los costes de reparación y mantenimiento de su vehículo, en la accidentalidad o en el gasto de combustible.

Aquellos que lo deseen aún pueden dar su opinión sobre estos y otros aspectos que afectan a la infraestructura viaria cumplimentando la encuesta.

Para ello, basta con entrar en la web de la AEC y acceder al formulario a través del enlace habilitado en su página de inicio. ■

Canal Solo Socios de la AEC, el “gran hermano” del sector viario

A través las páginas de esta revista venimos informando acerca de la nueva plataforma exclusiva para socios de la Asociación Española de la Carretera, un espacio en el que los miembros de la AEC pueden encontrar las distintas opciones y servicios que la Asociación presta. Desde información administrativa, como consultar la categoría estatutaria o el año de incorporación a la nómina de miembros de la Asociación, hasta actualizar datos, pasando por formular dudas al “ingeniero de cabecera” o buscar informes y estadísticas de las organizaciones de referencia en el sector viario nacional e internacional, disponibles en el “rincón del vago”... Todo al alcance de un clic en un espacio pensado por y para el Socio.

Como novedades para el año 2019, la AEC incorpora otra

interesante propuesta, un Canal audiovisual –medioteca– en el que se alojan vídeos corporativos, podcast, cuñas publicitarias, presentaciones y cualquier documento audiovisual que las organizaciones miembro deseen dar a conocer entre la comunidad representada en la Asociación Española de la Carretera.



El canal cuenta ya con cerca de cincuenta entradas, en su mayoría proporcionadas por socios patrocinadores, como Acciona Construcción, la Dirección General de Tráfico, Dragados, Eiffage Infraestructuras, FCC Construcción, la Generalitat de Catalunya, el Ministerio de Fomento, Probisa y Repsol, pero también remitidas por miembros de otras categorías, dado que este espacio está abierto a las aportaciones de todos los asociados. Acex, Ayesa, el Colegio de Ingenieros Técnicos

de Obras Públicas e Ingenieros Civiles, las Diputaciones de Pontevedra y Valencia, Fixalia, la Fundación CNAE, Gomavial, Iceacsa y Seopan cuentan ya con un espacio propio en esta plataforma audiovisual, dentro de un site en el que también se puede consultar el archivo histórico de la Revista Carreteras y la biblioteca digital de la Asociación. ■

Lania Visuals, especializada en paneles de led, nuevo miembro de la AEC

Los paneles de mensaje variable (PMV) están presentes en nuestras redes viarias desde hace años, sin embargo, los que hoy vemos en los pórticos de las carreteras o en sus márgenes no se parecen en nada a aquellos otros que inauguraron este sistema de información allá por los años 90.

La gran evolución tecnológica, de diseño y calidad de estas pantallas constituye un logro de empresas como Lania Visuals, que desde su nacimiento hace más de 20 años ha invertido en el desarrollo y mejora de este producto.

Su objetivo, conseguir paneles que sean mucho más sencillos de manejar y mante-

ner, y por lo tanto más baratos. Además, gracias a la introducción de placas que incorporan iluminación led de última generación, se reduce de forma notable el consumo energético de cada panel y se incrementa su visibilidad sin producir deslumbramiento, lo que a su vez contribuye a mejorar la seguridad vial.

Estos objetivos han servido de punto de encuentro entre Lania Visuals y la Asociación Española de la Carretera. La compañía catalana se ha integrado en esta entidad como socio de número, categoría que supone una alta implicación en el proyecto asociativo que representa la AEC.



Gracias a esta unión, Lania Visuals podrá ampliar contactos en el sector y beneficiarse de las iniciativas que la Asociación promueve de forma exclusiva para sus socios.

Lania Visuals ofrece equipamientos que han sido diseñados y fabricados según sus propias especificaciones, aunando las últimas tecnologías con la preocupación por el medio ambiente y el crecimiento sostenible. Premisas ambas que también entroncan con los principios de acción de la Asociación Española de la Carretera. ■

www.aecarretera.com



La Mesa de Directores de Carreteras celebra su 43ª reunión en 22 años

El pasado 7 de marzo, la Directora General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, M^a Consolación Pérez Esteban, recibía en la Consejería de Transportes a representantes de las direcciones generales de Carreteras de Aragón, Asturias, Canarias, Castilla La-Mancha, Extremadura, Galicia, Guipúzcoa y Valencia, convocados por la Asociación Española de la Carretera (AEC) para celebrar la 43ª reunión de la Mesa de Directores Generales de Carreteras de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, un organismo de carácter consultivo que se creó, de la mano de la AEC, hace 22 años.

Las estrategias de mejora de la seguridad vial que está implementando la DGT, en concreto actuaciones de bajo coste y alta rentabilidad en infraestructuras, modificaciones de los límites de velocidad en carreteras convencionales y actuaciones que tienen previsto acometer en el entorno urbano, centraron buena parte de la sesión, en la que también se hizo repaso a los cambios que introduce la revisión de la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad vial, sobre los que informó en detalle el Subdirector General de Planificación, Proyectos y Construcción de Carreteras de la Comunidad de Madrid, Miguel Núñez.

En la reunión se aprobó, además, el documento Recomendaciones sobre Sistemas de Contención de Vehículos en Carreteras de Características Reducidas, que ha sido elaborado por el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de la Mesa. Dichas recomendaciones están siendo aplicadas ya por varias administraciones autonómicas, algunas incluso han tramitado su consolidación jurídica con el rango de normativa interna.

Por su parte, el Presidente de la AEC dio a conocer las propuestas que esta entidad va a trasladar a los grupos políticos que concurren a las próximas Elecciones Generales, Autonómicas y Municipales. Además, Lazcano se refirió a la buena sintonía actual entre la entidad que preside y su homóloga, la Asociación Técnica de Carreteras, que preside Rosario Cornejo. ■

En el encuentro, que estuvo copresidido por Pérez Esteban y el Presidente de la Asociación, Juan Francisco Lazcano, participaron también el actual Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Javier Herrero, y su Directora Técnica, Rosario Cornejo, acompañados. Además, por la Subdirectora Adjunta de Gestión de la Movilidad de la Dirección General de Tráfico, Ana Blanco.



La Mesa volverá a reunirse el próximo otoño, en Santiago de Compostela, en el marco de la 30ª Semana de la Carretera.

Entra en vigor el límite de 90 kilómetros por hora en carreteras convencionales

Este 29 de enero ha entrado en vigor la reducción del límite genérico de velocidad de 100 a 90 kilómetros por hora en carreteras convencionales de un solo carril por sentido que no tengan separación física entre ambos.

A tal efecto, la Dirección General de Carreteras, a través de sus demarcaciones territoriales, así como el resto de titulares de las vías (diputaciones, comunidades autónomas, cabildos...) han procedido durante todo el mes de enero a la retirada o cambio de las señales que se han quedado obsoletas.

Solo en la Red de Carreteras del Estado, la medida afecta a 11.856 kilómetros de vías y a 2.719 señales, cuyo coste de reposición ha sido de más de 525.000 euros.

Su principal objetivo es reducir la siniestralidad vial y cumplir el objetivo establecido en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de bajar de 37 la tasa de fallecidos en accidente por millón de habitantes. En 2017, esta tasa fue de 39, y en número absolutos hubo 1.321 víctimas mortales en vías interurbanas, de las que 1.013 se registraron en carreteras convencionales.

“Esta reducción de la velocidad debe ir acompañada de una mayor vigilancia y control por parte de las policías encargadas de la vigilancia del tráfico, y de mejoras y actuaciones en el diseño de las infraestructuras por parte de los titulares de la vía”, ha señalado el Director General de Tráfico, Pere Navarro, durante la sustitución la última señal con límite a 100 km/h.

En este acto también ha participado el Director General de Carreteras, Javier Herrero. ■



Javier Herrero y Pere Navarro en el cambio de la última señal de 100 a 90.

El Consejo de Redacción de *Carreteras* entrega los premios de su primer concurso de relato corto

Los Cuentos de la Carretera

En el certamen han participado 20 trabajos de siete países



He querido aprovechar la oportunidad brindada por la Revista *Carreteras* para vincular literatura, caminos, viaje y tradiciones mexicanas en mi relato". Carlos Alberto Bárcenas, ganador del primer certamen de Relato Corto de la publicación, justificaba así el hilo argumental del cuento con el que se ha alzado con el primer premio del concurso, un relato que lleva por título *Por la Rumorosa al Centinela*.

Durante la entrega del premio, que ha tenido lugar el 11 de febrero en Madrid, Bárcenas agradeció la iniciativa y su carácter internacional, al tiempo que felicitó al Consejo de Redacción de la revista por contribuir a promover el arte entre los estudiantes universitarios, sobre todo entre aquellos que cursan Grados en Ingeniería.

En este sentido, este alumno de Ingeniería Civil del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (México) no dejó pasar la ocasión de dar las gracias al Profesor Paul Garnica, quien divulgó el concurso en las aulas y promovió la participación en el mismo.

Garnica, que intervino también en la entrega de premios, hizo hincapié en la importancia de la formación humanística dentro de los estudios de Ingeniería, "porque el Ingeniero, antes de ser Ingeniero, tiene que ser una buena persona, con una sólida formación en todas las dimensiones", subrayó.

Y es que, con la creación de este Concurso de Relatos, la revista *Carreteras* y la Asociación Española de la Carretera se han planteado un doble propósito. Por un lado, promover la escritura creativa entre los alumnos universitarios. Por otro, dar a conocer la publicación, especialmente entre los futuros profesionales del sector viario.

El certamen, bajo el nombre de "Cuentos de la Carretera", ha estado dirigido a alumnos de cualquier universidad ibero-latinoamericana. Como condición imprescindible para participar, se establecía que el relato guardase algún tipo de relación con la infraestructura viaria. En total, se han recibido 20 originales de siete países distintos: Argentina, Chile, Costa Rica, España, Honduras, México y República Dominicana.

Además del primer premio, se han otorgado otros dos. Un segundo al relato titulado *Carretera chilena*, de Maritza Isabel Cárdenas, estudiante de Ingeniería Comercial de la Universidad Arturo Prat del estado de Chile (Chile). Y el tercero para *Conversación en el puente de la Carretera 95*, de Óscar Eduardo Rubín, estudiante de Ingeniería Civil en el Tecnológico TEC de Monterrey (México).

La convocatoria establecía también la concesión de un accésit al que podían concurrir todos aquellos interesados que no fueran universitarios. En esta categoría, ha resultado ganador el trabajo titulado *El camino de vuelta*, de Enrique Miralles Olivar. ■

También premiados...

"Desde este país remoto, he querido llevarles una visión de las carreteras y caminos que desde niña he recorrido; espero haberles hecho llegar con mi relato los sentimientos y añoranzas de los mejores recuerdos y experiencias que he tenido", Martiza Isabel Cárdenas.



"Me apasiona el mundo de las carreteras, que posee numerosos valores artísticos y culturales que podemos expresar gracias a esta iniciativa", Óscar Eduardo Rubín.



"Me gustaría proponer que en el futuro el concurso lleve el nombre de Ángel del Campo y Francés, uno de los principales impulsores de la revista *Carreteras*, Doctor Ingeniero de Caminos, pintor acuarelista y Académico de la Academia de Bellas Artes de San Fernando". Enrique Miralles.



Los patinetes eléctricos generan inseguridad en conductores y peatones

Peligro e inseguridad. Es la sensación que tienen 8 de cada 10 conductores y peatones con respecto a la circulación de segways, patinetes eléctricos y hoverboards, los llamados vehículos de movilidad personal (VMP).

Esta es una de las conclusiones del informe Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial, elaborado por Fundación MAPFRE, en colaboración con la Asociación Española de la Carretera, tras encuestar a más de 500 conductores, peatones y usuarios de estos vehículos.

El sondeo, que por primera vez analiza la opinión y percepción que se tiene sobre los VMP, concluye también que 1 de cada 10 encuestados ha sufrido algún percance

relacionado con este tipo de vehículos en el último año, y por ello, 9 de cada 10 consideran necesario que se regule su uso lo antes posible. Actualmente circulan en España más de 20.000 VMP, de los cuales, aproximadamente 5.000 se encuentran en Madrid, según cifras de la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVM). El informe pone de manifiesto que se da un “desconocimiento general” sobre las normas de circulación y pautas de protección, autoprotección y seguridad.

Así lo demuestra el hecho de que el 65% de conductores de vehículos a motor y peatones y el 49% de usuarios de VMP no conocen si existe o no normativa sobre el uso adecuado de estos vehículos. Llama la atención, además, que el 40% de las per-



sonas que utiliza este medio de transporte, eléctrico y de pequeño tamaño, considera que puede circular por cualquier lugar.

Entre aquellos que lo usan, 8 de cada 10 lo recomienda por el ahorro de tiempo y dinero que suponen, aunque también señalan desventajas, como la inseguridad y la incertidumbre legal existente. Por ello, el 70% de los usuarios cree necesaria su regulación.

Las últimas cifras de siniestralidad recogidas en relación al uso de los VMP reflejan que solo en 2018 se han producido 300 incidentes con cinco víctimas mortales en Badajoz, Barcelona, Asturias, Gerona y Córdoba-, así como numerosos heridos. El informe completo está disponible en la web de la AEC. ■

“La crisis no ha terminado en nuestro sector”, asegura el Presidente de Asefma



Juan José Potti (izda.) presenta los resultados del sector acompañado del Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento y del Presidente de la AEC (dcha.)

En la asamblea anual de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (Asefma), el pasado 7 de febrero, su Presidente, Juan José Potti, se mostró pesimista sobre la actual situación de este sector, y aunque anunció que la producción de mezclas crecerá en 2018 alrededor de un 5,6% con respecto al año anterior (16 millones de tn.), asegura que son datos que siguen hablando de crisis. Según Potti, habría que duplicar el nivel de fabricación de mezclas hasta alcanzar los 30 millones de toneladas. “Algunas administraciones

locales han empezado a reactivar licitaciones” afirmó, “pero la escasa actividad de conservación de firmes en las comunidades autónomas es muy preocupante”.

En el acto, el Presidente de Asefma estuvo acompañado por Juan Francisco Lazcano, Presidente de la Asociación Española de la Carretera, y Javier Herrero, Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Lazcano se refirió durante su intervención al crecimiento del sector de la construcción

registrado en el último trimestre del 2018 (+8,45%), con un volumen acumulado de producción de 96.741 millones de euros.

“La licitación en 2018 ha sido de 16.842 millones de euros, es decir: ha crecido un 31,81%”, señaló Lazcano, quien también destacó el peso de la licitación local, que supera a la central y prácticamente duplica a la autonómica. Cifras no tan optimistas se dan en conservación, capítulo en el que, en 2018, se licitaron 953,5 millones de euros (-7,4%).

Javier Herrero, por su parte, afirmó que “por primera vez en la historia de los PGE”, la partida destinada a conservación es superior a la de creación de infraestructuras: “Se ha confeccionado un traje a medida, aumentando la inversión en la línea que puede refrendar el Ministerio de Hacienda”.

En este sentido, Herrero se refirió al estado de conservación de las vías de gran capacidad, cuya mejora el Gobierno se ha planteado como objetivo prioritario, además de la definición de un modelo estable de financiación de las operaciones de mantenimiento. ■

Nombramientos en la Junta de Andalucía

Marifrán Carazo Villalonga

Consejera de Fomento



Licenciada en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad de Granada, se afilió al Partido Popular en 1996.

Formó parte de las listas municipales de Granada en 2003 y de las listas al Parlamento andaluz en 2004. Entre este último año y 2007 fue Vicesecretaria de Organización y Gerente del PP de Granada, y desde ese año hasta 2011, Vicepresidenta del Instituto Municipal de Formación y Empleo (IMFE).

También en Granada ocupó el cargo de Concejal de Turismo, Comercio y Ocupación de Vía Pública desde 2011, pasando al año siguiente a convertirse en parlamentaria autonómica, portavoz adjunta y portavoz de Educación.

Ahora, en la Dirección General de Infraestructuras se encargará de gestionar y desarrollar las competencias en materia de carreteras y demás infraestructuras viarias de la Junta.

Jaime Raynaud Soto

Viceconsejero de Fomento



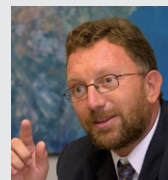
Arquitecto técnico de formación, se especializó en ejecución de obras. Como tal, inició su actividad en la empresa privada hasta 1999, com-

paginando este trabajo con el de profesor colaborador de la Universidad Politécnica de Cataluña y la Universidad de Sevilla de 1993 a 1997. Es autor de numerosas conferencias, artículos y publicaciones sobre valoraciones, tasaciones y peritaciones. A lo largo de su trayectoria profesional ha ocupado, entre otros muchos cargos, el de Decano-Presidente del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.

De 1999 a 2007 fue Concejal y Portavoz del grupo municipal popular del Ayuntamiento de la ciudad hispalense, Diputado en el Parlamento andaluz por la circunscripción de Sevilla en la VIII, IX y X Legislatura. Actualmente es miembro del Comité Ejecutivo Provincial del PP de Sevilla y del Comité regional andaluz.

Andrés Gutiérrez Istria

Subsecretario General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio



Formado en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, con la especialidad de Urbanismo. Entre 1983 y 1985 redactó delimitaciones de suelo urbano y normas subsidiarias en la Diputación de Málaga (1983-85). En esta ciudad, ha sido Gerente del Instituto Municipal de la Vivienda (1995-2001) y de la Gerencia Municipal de Urbanismo (2001-2005), así como Director de Fomento e Infraestructuras de la Diputación malagueña (2013-2019). Entre sus hitos profesionales, cabe citar la puesta en marcha la Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico de Málaga (IMV), la iluminación de La Alcazaba y el Castillo de Gibralfaro (GMU), así como la rehabilitación del Caminito del Rey. Como profesional en el ámbito privado, ha redactado numerosos proyectos de edificación y planeamiento.

Enrique Manuel Catalina Carmona

Director General de Infraestructuras



Este Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, con una experiencia de más de 25 años, ha desarrollado la totalidad de su carrera

profesional en la empresa privada. Ha sido gerente en la ejecución de grandes obras de infraestructura de carreteras y tramos de Alta Velocidad, liderando equipos multidisciplinarios y defendiendo directamente los contratos con los más altos responsables de las administraciones implicadas.

Ahora, entre sus funciones en la Dirección General de Infraestructuras, será responsable de la planificación, gestión y desarrollo de las competencias en materia de carreteras y demás infraestructuras viarias. En particular, le corresponde elaborar los planes viarios de la Comunidad Autónoma, los estudios y normas sobre proyección, construcción, conservación y explotación en materia vial y la programación anual de inversiones.

Mario Muñoz-Atanet

Director General de Movilidad



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada, y especialista en ingeniería de tráfico, transportes y servicios

urbanos. Inició su andadura en el sector de la construcción, desarrollando infraestructuras viarias, hidráulicas y de edificación en Málaga, Marbella y Sevilla. También trabajó en la asesoría técnica del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, colaborando en el desarrollo de estudios de movilidad en el ámbito local.

En 2002 fundó su propia empresa consultora, y desarrolló proyectos de planeamiento, urbanismo, carreteras, obras hidráulicas y movilidad, especializándose en el sector transporte y movilidad urbana. Además, ha formado parte del grupo de prospectiva "Movilidad Sostenible" en la estrategia Europa 2020, en colaboración con el Consorcio Metropolitano de Transportes y la Dirección General de Tráfico.

María Dolores Ortiz Sánchez

Secretaría General Técnica



Es funcionaria de carrera del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2004. En la administración pública ha sido

Subdirectora General de Desarrollo Urbano en la Dirección General de Fondos Europeos del Ministerio de Hacienda, y Subdirectora General Adjunta de Sostenibilidad de la Costa y del Mar en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Posee una sólida formación: Máster en Dirección Pública del Instituto de Estudios Fiscales (IEF) y la Escuela de Organización Industrial (EOI), Programa Ejecutivo en Liderazgo Público en el Instituto de Empresa (IE), y Programa Ejecutivo en Publics Affairs, Protocolo y Comunicación en la Escuela de Organización Industrial (EOI), entre otros cursos.

En la empresa privada trabajó para INECO y desde abril de 2018 es Decana del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.