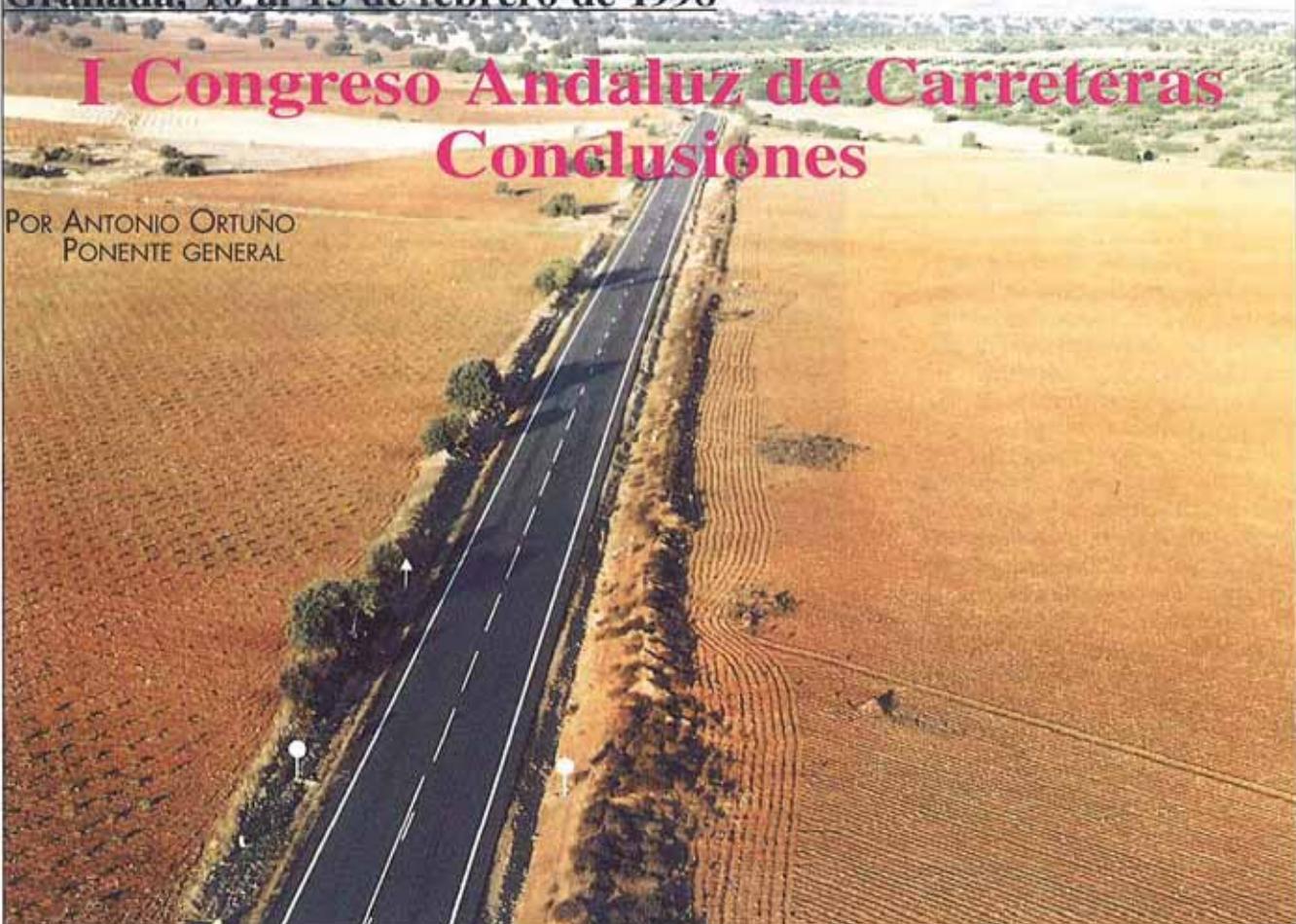


Granada, 10 al 13 de febrero de 1998

I Congreso Andaluz de Carreteras Conclusiones

Por ANTONIO ORTUÑO
PONENTE GENERAL



En todo momento, la Junta de Andalucía mostró su preocupación por la carretera, y, en especial, por la seguridad vial.

Introducción

Como denominador común, habría que resaltar la importancia que se le ha dado a las comunicaciones libres, buscando con ello la participación generalizada de cuantos profesionales tengan algo que decir, basado, fundamentalmente, en su experiencia personal, concretando las ponencias generales al mínimo necesario para introducir los asuntos a tratar en cada Área.

También, y a pesar de esa preocupación en la búsqueda de casos prácticos, por ser el primer Congreso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, ha sido inevitable la generalización del temario, dado, por otra parte, que se están implantando —o están ya implantados— los instrumentos normativos y legislativos que ordenarán las actividades en la

creación de las redes de carreteras (me refiero al II Plan de Carreteras, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los sistemas de información, a la normativa para redactar proyectos y dirigir obras, a la Red de Vértices Topográficos, a la Instrucción para el diseño de firmes, a los mapas geotécnicos, al programa de auditoría geotécnica, al programa de auscultación de firmes, etc.). Todo ello, unido a la experiencia sufrida en los últimos inviernos lluviosos, que han provocado bastantes deterioros en la infraestructura de la red viaria, ha dado una singular importancia a este Congreso, haciendo notar, al mismo tiempo, su oportunidad.

Por todas estas razones, se ha distribuido el trabajo a desarrollar en tres grandes áreas:

- Área I: Planificación, Exploitación y Financiación de Carreteras.

- Área II: Diseño, Construcción y Control de Calidad en Carreteras.
- Área III: Geotecnia Vial.

Contemplándose aspectos tan actuales como la financiación extrapresupuestaria o a través de empresas instrumentales de la Administración; o el control de calidad, ejercitado de forma independiente por la dirección facultativa de la obra; o, en fin, los estudios y experiencias vividos, relativos al comportamiento de las carreteras andaluzas frente a las acciones masivas y persistentes del agua sobre los jóvenes terrenos de Andalucía.

La línea de planificación de la Dirección General de Carreteras, iniciada con el nuevo Plan General de Carreteras de Andalucía, no trata de forma global la red de carreteras, sino que define áreas con características co-

munes y problemáticas afines, tales como zonas de baja accesibilidad, zonas deprimidas o áreas naturales, y aplica criterios y estrategias de intervención concretas en la red viaria de cada zona que se adapten a necesidades propias.

La Comisión de Carreteras, prevista en el borrador de la Ley de Carreteras, permitirá la relación entre las Administraciones, y, con su asesoramiento, facilitará el consenso en la planificación viaria y en la configuración del Catálogo de Carreteras y sus modificaciones.

En relación al planeamiento territorial, se han analizado modelos de especial relevancia para la preservación del medio ambiente y, más concretamente, para proteger los parques naturales de Andalucía (como la Sierra Norte de Sevilla).

La creación del Fondo Andaluz de Carreteras para acometer obras de conservación y cuyos recursos económicos provendrán de la explotación del dominio público viario, de los activos patrimoniales que se le asignen, y de los aprovechamientos urbanísticos que les correspondan a las redes arteriales y metropolitanas, y del régimen sancionador por exceso de peso, es el único vínculo que permanece en el borrador de la Ley entre "Explotación" y "Conservación".

Hemos contemplado la apuesta decidida que la Administración de carreteras andaluza está realizando por un tema que cada vez preocupa más a una sociedad sensibilizada con un problema tan importante como es la seguridad vial; apuesta que se materializa también en el Anteproyecto de Ley de Carreteras con la creación de la Comisión de seguridad vial; órgano aglutinante de los diferentes estamentos implicados en la resolución del problema, y que se impulsa con la redacción del Plan de Seguridad Vial 1997-2007.

El Anteproyecto de Ley de Carreteras acuña el Proyecto de Restauración Paisajística, con valor jurídico, independiente del proyecto de construcción de la propia carretera, que mejorará el proyecto global de la actuación,

plasmando más eficazmente las medidas correctoras y paliando los efectos sobre el entorno ambiental, minimizando el conflicto que a veces surge entre la carretera y el paisaje, y facilitando la integración entre ambos (hay que tratar de convertir en positivo el impacto de la carretera en el medio ambiente).



Hay que tratar de convertir en positivo el impacto de la carretera en el medio ambiente.

Se ha celebrado una reunión informal para intercambiar ideas con los sectores de consultoría y de contratistas sobre los esquemas organizativos que está estudiando la COPT, con el fin de acometer planes de conservación de las redes de carreteras (aprovechando la experiencia de las delegaciones de Obras Públicas). Este debate previo servirá para fijar las bases que permitan ordenar tanto las actuaciones preventivas como las propias operaciones de conservación, utilizando de forma compatibilizada los recursos de las Delegaciones de la COPT y los de las empresas consultoras y constructoras. Todo ello para dar respuesta a las características específicas de las redes andaluzas y a la organización de conservación actualmente operativa.

Los trabajos cartográficos sobre presencia de materiales tipo, propiedades geotécnicas, riesgo de inestabilidades, etc. están tomando cada vez más importancia, y están siendo desarrollados en Andalucía, especialmente por la Universidad de Granada. Igualmente, los mapas geotécnicos con la información clasificada (litología, pendientes, etc.) permitirán determinar los riesgos de inestabilidad, erosión, y expansividad, y servirán de ayuda para un primer diseño del trazado.

En los Programas de Auditoría Geotécnica —puestos en marcha por la Junta de Andalucía— se incide en la necesidad de conjugar "estudio" y "experiencia" para llegar a la solución válida; y, después, hacer un seguimiento y control, tanto durante la ejecución de la obra como en la conservación de la carretera, con el objetivo último de llegar a un presupuesto final óptimo (estos programas, tal como se ha dicho anteriormente, se completan con los de auscultación de firmes - ADAR).

Queremos recordar a los asistentes que, aunque estas carreteras andaluzas se instalan en un entorno de clima semiárido, han sufrido el azote del agua con una intensidad de clima casi monzónico.

Total de comunicaciones libres presentadas por área

ÁREAS	TOTAL
Área I	65
Área II	96
Área III	66
TOTAL	227

Como conclusión final, quiero resaltar que la producción técnica de Andalucía es de muy alto nivel, y el espíritu de colaboración ha quedado puesto de manifiesto en este congreso, armonizando los conocimientos técnicos con la acción de las Administraciones y las empresas consultoras, las constructoras y los laboratorios. ■

Antonio Ortúño. Director de Producción de Gestión de Infraestructura de Andalucía, S.A.