

XX CONGRESO MUNDIAL DE CARRETERAS.

Montreal, 3-9 de septiembre de 1995.

Olegario Llamazares Gómez.
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

La Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Carreteras prosigue su labor fundacional en un intercambio y difusión de experiencias y avances de aplicación tecnológica, estrategias y objetivos, que ayuda a los profesionales técnicos y decisores políticos, respecto a la concepción, construcción, conservación y explotación de las redes de carreteras, en su más amplio sentido.

Suponen un gran apoyo a esta labor los Congresos Mundiales que se celebran cada cuatro años: El XX Congreso al que corresponde el presente informe, tuvo lugar en Montreal (Canadá) en las fechas arriba indicadas, con asistencia de 3.500 delegados de 85 países, y se desarrolló de acuerdo con el siguiente programa.

SESIONES ESPECIALES

Sesión de Ministros sobre la seguridad vial. Dedicada a las exigencias en infraestructura, elementos complementarios y ordenación de tráfico, con sus aspectos legales y reglamentarios, programas de prevención, vigilancia, educación de conductores, organización de auxilios a los accidentados, etc.

▼ **Sesión sobre las grandes ciudades.** Problemas de urbanismo actual, necesidad de nuevas centralidades comunicadas entre si, revitalización del suburbio y desarrollo paralelo de la ocupación del suelo y del sistema de transportes. Aspectos principales de la política de gestión de las redes arteriales urbanas, con actuación concertada de entidades públicas.

▼ **Sesión sobre los países de Iberoamérica.** Desafíos a los que se enfrentan, en materia de transporte, los países en desarrollo y los países ya con una economía de transición. Políticas de inversión para la ampliación y conservación de las

redes, sistemas de gestión de carreteras y fórmulas para la financiación privada que exige la demanda de infraestructura, por limitación de los recursos presupuestarios.

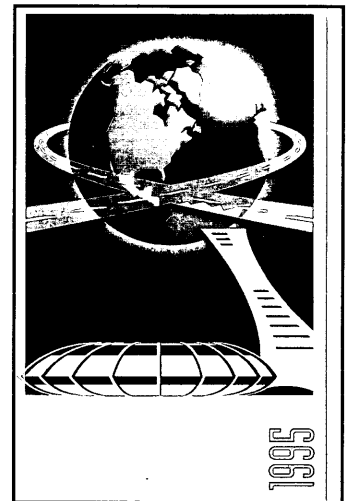
▼ **Sesión sobre el tratado de libre comercio de América del Norte (TLC).**

Participaron delegados de los tres países signatarios del Tratado: Estados Unidos, México y Canadá, refiriéndose a políticas y perspectivas de los intercambios comerciales, repercusiones en el transporte y necesidad de optimizar los itinerarios de tráfico transnacional, considerando el desarrollo del concepto de intermodalidad.

INFORMES NACIONALES

Se presentaron informes nacionales sobre cuatro temas específicos de gran actualidad, que fueron propuestos por la AIPCR a los países miembros en función de su interés. Fueron sintetizados en informes generales por cuatro Grupos Ad hoc. Estos informes, que se discutieron en las correspondientes sesiones, versaron sobre los siguientes puntos:

▼ **Mejora de las administraciones de carreteras.** Se señalaron unos objetivos básicos para una administración más eficaz: acelerar la terminación de la red proyectada, racionalización de los procesos decisores de actuación, descentraliza-





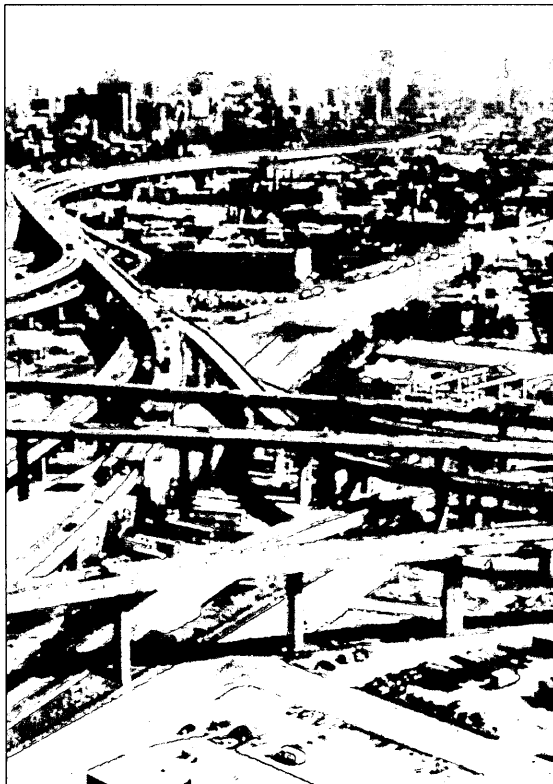
ción funcional, delegación de las autoridades nacionales en las llamadas agencias de carreteras, servicios semiautónómicos que se considera están más próximos a los usuarios y a sus necesidades. Atención preferente a la seguridad vial y a la protección ambiental. Papel creciente para los "terceros" (los usuarios se convierten en clientes

con necesidades e intereses) y participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones.

▼ **Transporte y planificación urbana.** Se debatieron objetivos políticos e instrumentos de funcionamiento. Constituyen problemas comunes en las ciudades -zonas de mayor movilidad- las congestiones por viajes de vacaciones y horas-punta y de los desplazamientos diarios. Por otra parte la expansión de los espacios periféricos, con baja densidad de población, hace difícil, la explotación con destino a ellos de un red de transportes públicos. En todo caso éstos deben ofrecer un buen servicio para aumentar la participación en la distribución modal. Debido a la estrecha relación entre los espacios urbanizados y el transporte, es obligado coordinar la actuación en los dos campos, para llegar a un planteamiento integral (en el tiempo, el espacio y los modos de transporte).

En las áreas urbanas y periurbanas es muy difícil construir vías nuevas (afección de servicios y edificación, coste elevado del suelo, etc) por lo que se debe aumentar al máximo la capacidad de las existentes. En los accesos más congestionados se emplearán las nuevas técnicas de información y gestión de tráfico con ayuda de equipos electrónicos, señales de mensaje variable, emisoras de radio, recomendación de itinerarios alternativos, etc.

▼ **Obtención de calidad de las obras de carreteras.** El control de la calidad se ha ampliado



hasta el llamado aseguramiento que comprende el proceso completo: proyecto, análisis comparativo de ofertas, adjudicaciones del contrato, ejecución y conservación de las obras.

Los sistemas de gestión de la calidad (SGC), que empiezan a implantarse en las obras importantes de carreteras, requieren un cambio en el enfoque del tema por parte de todos los implicados o sea las administraciones, las empresas y las personas ocupadas en los diversos trabajos. No basta con comprobar y hacer ensayos cada uno por su lado, sino que debe garantizarse la calidad del producto final mediante un control en cada fase; con responsabilidades perfectamente definidas de los diversos participantes (administración, consultorías, constructoras, etc). Una condición previa para el aseguramiento de la calidad es la perfecta definición de ésta en materiales y unidades de obra, mediante unas características de identificación idóneas que se exijan en las condiciones contractuales y se controlen con los correspondientes ensayos y pruebas normalizadas.

En la Unión Europea se espera se establezcan prescripciones para la gestión de la calidad, al menos en las directivas con mandato imperativo.

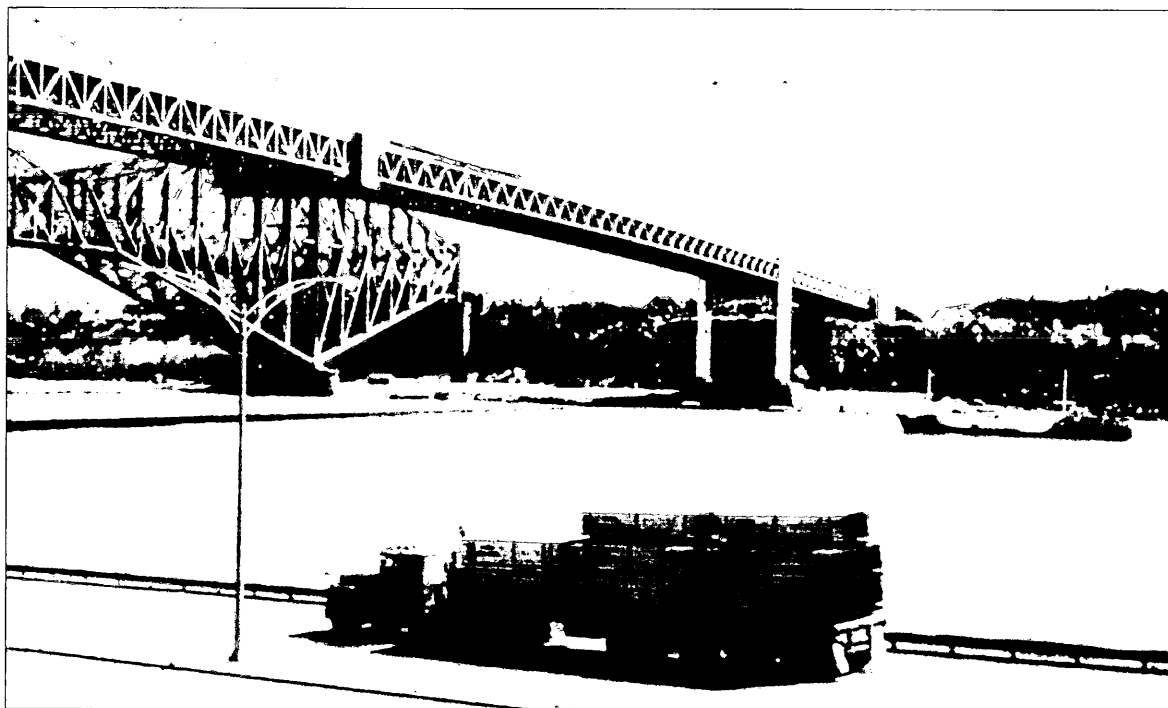
▼ **Nuevas técnicas de refuerzo y conservación de firmes.** Los sistemas de gestión de firmes permiten desplegar estrategias de intervención basadas sobre opciones técnicas de reparación y

rehabilitación que se aproximan a soluciones óptimas en el aspecto económico-funcional. Se emplean para ello métodos de seguimiento del estado de la calzada, tanto en cuanto a sus características funcionales (regularidad, adherencia, aparición de roderas) como en las estructurales (capacidad portante, deterioro del pavimento). Esto es posible gracias al desarrollo de aparatos de auscultación dinámica de gran rendimiento.

En cuanto a la rehabilitación de firmes, para evitar impactos ambientales, prospera la solución de reciclado en frío, válida para tramos de tráfico medio. Para los de tráfico pesado se están proyectando firmes mixtos (capas de hormigón de alta resistencia, sin juntas, con un delgado revestimiento bituminoso o firmes bituminosos con refuerzos de malla metálicas, etc). Siguen perfeccionándose los equipos de medición de deflexiones, índices de capacidad portante de la sección de los que se parte para determinar los espesores de refuerzo.

OTRAS ACTIVIDADES DEL CONGRESO

Se celebraron las reuniones de 13 Comités Técnicos de la AIPCR, grupos de expertos de diversos países que trabajan en continuidad sobre temas de tecnología, economía y financiación de carreteras. Se presentaron los resultados de los



trabajos realizados durante el cuatrienio, que fueron debatidos durante las correspondientes sesiones.

Tres Grupos de Trabajo, creados por la AIPCR, informaron por su parte de los temas que les fueron encomendados:

- ▼ Reducción de los efectos de las catástrofes naturales (desprendimientos de tierras, terremotos, inundaciones, avalanchas de nieve, previsiones y reducción de víctimas).
- ▼ Medios avanzados de control y gestión de tráfico (sistemas inteligentes vehículo-carretera, servicios de información; pago electrónico, ejemplos y valoración de sistemas en fase de desarrollo, legislación y necesidad de definiciones comunes).

Elementos decisivos del transporte con vehículos pesados (reparto modal del transporte, contribución a la intermodalidad, marco institucional,

jurídico y reglamentario, rentabilidad y financiación).

Los informes correspondientes redactados por los Grupos de Trabajo figuran en la documentación del Congreso.

Una vez más, con el XX Congreso la AIPCR ha cumplido uno de sus objetivos prioritarios, la definición de políticas de transporte por carretera, construcción y explotación de redes viarias por lo que nos cumple felicitar al Presidente mundial de la Asociación Víctor Mahbub, de México, y a los Ministros de Transporte del Canadá y Quebec, juntamente con sus colaboradores en la organización del Congreso.

Resaltaremos para terminar que en el Congreso de Montreal, coronando una larga gestión de gobiernos y asociados de países de nuestra lengua, se introdujo el español como idioma oficial; desde la fundación de la Asociación, en 1909, sólo había sido oficiales el francés y el inglés. Pero no hubo más remedio que rendirse a la reciente presencia y pujanza de la gran Comunidad Hispana. ●