



Asociación Española de la Carretera

---

Congreso Nacional de Carreteras Locales

## CONCLUSIONES DEL 22º VYODEAL

Zaragoza ha acogido del 11 al 13 de marzo el congreso sobre carreteras locales más importante del calendario nacional

Miguel Ángel Arminio, Director General de Carreteras del Gobierno de Aragón, y Gonzalo López, Director del Área de Cooperación e Infraestructuras de la Diputación Provincial de Zaragoza, Ponentes Generales del encuentro.

### Madrid, 13 de marzo de 2014

Tras tres días de reflexiones, análisis, debates y difusión de experiencias y buenas prácticas, se ha clausurado a última hora de esta mañana en Zaragoza el 22º Vyodeal, Congreso Nacional de Carreteras Locales, que ha congregado desde el martes 11 de marzo a más de dos centenares de expertos del ámbito viario procedentes de toda España.

Las principales conclusiones extraídas en las sesiones de trabajo, y que se han hecho públicas antes de dar por finalizado el Symposium, son:

- Las inversiones a realizar en materia de conservación y mejora de la seguridad vial de las carreteras locales deben ser prioritarias en los actuales momentos de restricciones presupuestarias.
- Las diputaciones provinciales se han visto obligadas a reducir el personal de sus brigadas de Vías y Obras, y a externalizar buena parte de la conservación ordinaria y la ayuda a la explotación. Parece que en las condiciones actuales el modelo mixto es el que ofrece mejores posibilidades de servicio.
- Se evidencia un enorme vacío, que urge llenar, en cuanto a la existencia de normativa específica pensada por y para las carreteras de baja intensidad de tráfico.
- La Ley 27/2013 de Racionalización y Sostenibilidad abre nuevas posibilidades a los departamentos de carreteras de las corporaciones provinciales. Se debe poner en valor la eficiencia de estos organismos y de sus servicios de Vías y Obras en lo que afecta a su relación con otras administraciones locales, por cuestión de proximidad y escala.
- Se impone luchar para que los criterios técnicos, inspirados en la ética y la transparencia, tengan la importancia que requiere un sector del nivel estratégico de la Ingeniería de Carreteras frente a los criterios políticos.

- Los caminos municipales constituyen un gran patrimonio viario, muchas veces en inadecuado estado de conservación para los tráficos soportados. Las diputaciones provinciales tienen la oportunidad de desarrollar nuevos cometidos en relación a este tipo de vías.
- Las administraciones de carreteras cuentan con suficientes competencias para promover la innovación en ciertos campos: nuevos materiales, reciclado de residuos, modelos de gestión, ayudas informáticas, etc. Es recomendable que se potencien dichas posibilidades apoyadas por las empresas locales.
- Se debe promocionar la firma de convenios entre diputaciones y comunidades autónomas para la transferencia de titularidad según la funcionalidad de la carretera, toda vez que ésta ha sido acondicionada bajo la coordinación de ambas administraciones.
- Existen numerosos ejemplos de éxito de coordinación entre diferentes administraciones, por ejemplo en el ámbito de la vialidad invernal, mejorando sustancialmente el servicio al ciudadano, que es a quien nos debemos; todo ello sin incremento de costes económicos.
- El número de personas fallecidas en España por accidente de tráfico se ha reducido notablemente en los últimos doce años en carreteras locales. Sin embargo, el número de accidentes con víctimas no ha seguido una tendencia similar, por lo que debemos de profundizar en implantar metodologías de trabajo y herramientas de ayuda.
- Se debe insistir, y se han mostrado numerosos ejemplos, en la enorme potencialidad de las Medidas de Bajo Coste para la mejora sistemática de las condiciones de circulación de los usuarios de las vías locales.
- Resultan de gran importancia los cambios previstos en la Ley y el Reglamento de Circulación, próximos a ser aprobados, que pueden afectar de manera muy significativa a las velocidades máximas de circulación en nuestras redes, por lo que sería oportuna la implicación de los ingenieros en la propuesta de un escenario adecuado.
- La utilización de tecnologías en frío y mezclas a menor temperatura propicia la construcción de capas delgadas más flexibles sobre capas granulares, conformando firmes más adecuados para carreteras de bajas intensidades de tráfico; las técnicas en caliente han de reservarse para operaciones sobre estructuras de firme adecuadas.

### [Más información](#)

**Departamento de Comunicación y RR Institucionales**

**Asociación Española de la Carretera**

**91 577 99 72**

**Marta Rodrigo** [mrodrigo@aecarretera.com](mailto:mrodrigo@aecarretera.com) (637 51 04 05)

**Susana Rubio** [srubio@aecarretera.com](mailto:srubio@aecarretera.com)

**Iván Corzo** [icorzo@aecarretera.com](mailto:icorzo@aecarretera.com)

Calle Goya, 23, 4º Dcha. - 28001 Madrid

Tfno.: 91 577 99 72 - Fax: 91 576 65 22 - [www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com) – [aec@aecarretera.com](mailto:aec@aecarretera.com)