



Asociación Española de la Carretera

[El Consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid inauguró, junto al Presidente de la AEC, la 32ª Semana de la Carretera](#)

## David Pérez: “Es imprescindible poner sentido común a las corrientes contra el vehículo privado y las carreteras”

**Madrid, 4 de abril de 2023**

El Consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Pérez, inauguró la 32ª Semana de la Carretera con declaraciones de apoyo incontestable al modo carretero.

“Es imprescindible, señaló el Consejero, un esfuerzo inversor sostenido para nuestra red viaria, y poner sentido común a las corrientes contra el vehículo privado y las carreteras”.

David Pérez aprovechó la tribuna que le brindaba este congreso, celebrado en Madrid entre los días 21 y 23 de marzo, para hacer balance de la Estrategia de Conservación 2018-2022 de la Comunidad de Madrid, que ha supuesto, según el Consejero, inversiones de 68 millones de euros anuales.

Esta inversión, aseguró, está contribuyendo a vertebrar y cohesionar los 179 municipios de la región, ya que “repercute de manera directa en el crecimiento económico y el fomento del empleo de nuestro territorio”.

Entre las principales actuaciones puestas en marcha dentro de esta Estrategia, destacó las labores ejecutadas en 125 puentes de la Comunidad -el 15% del total de este tipo de estructuras- o la utilización de asfaltos fonorreductores en zonas con un elevado nivel de ruido provocado por el paso de los vehículos.

También hizo referencia el Consejero a la mejora de la eficiencia energética con iluminación LED y a la reducción de los tramos de concentración de accidentes.

La Semana de la Carretera es un congreso que organiza la Asociación Española de la Carretera (AEC) desde 1963. En sus 60 años de vida ha recorrido buena parte del país difundiendo las últimas tendencias técnicas, tecnológicas y conceptuales que se desarrollan en el ámbito viario.

En esta trigésimo segunda edición, el encuentro ha contado con la promoción de la Comunidad de Madrid a través de su Consejería de Transportes e Infraestructuras.

El Presidente de la Asociación Española de la Carretera, Juan Francisco Lazcano, inauguró el congreso junto al Consejero madrileño explicando algunas de las iniciativas que se están desarrollando en esta entidad y que la posicionan a la cabeza de la innovación en el ámbito de la movilidad. Lazcano se refirió concretamente al planteamiento de Carretera Segura, Verde y Conectada.

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)



Con ella, “perseguimos mejorar la competitividad, la calidad del servicio y la sostenibilidad de la movilidad por carretera mediante su digitalización y conectividad”. Esta propuesta de la AEC, añadió, representa una inversión global cifrada en 32.000 millones de euros.

Lazcano también habló de seguridad vial. “Necesitamos de forma urgente políticas de refresco con las que encarar la mejora de la seguridad en carretera y evitar un enquistamiento -o lo que sería peor, un incremento continuado- de las cifras de accidentalidad”, señaló al respecto.

Mencionó, además, otros asuntos a los que la Asociación Española de la Carretera tampoco ha querido sustraerse, como “la humanización de nuestras vías, calles y travesías, o la mejora innegociable de los estándares de seguridad de las infraestructuras”, explicó Lazcano anticipando parte del contenido de esta 32ª Semana de la Carretera.

### **CARRETERAS CON VOCACIÓN DE SERVICIO ANTE UNA NUEVA FUNCIONALIDAD**

Tras estas primeras declaraciones en el marco de la inauguración del congreso, se desarrolló la mesa de debate *Carreteras al servicio del ciudadano, retos y exigencias*, que tuvo como protagonistas a los máximos responsables de carreteras de las comunidades de Aragón, Galicia y Madrid y de la Diputación Foral de Guipúzcoa.

En esta mesa se habló mucho de colaboración público-privada y de pago por uso. El Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda de Aragón, José Luis Soro, recordó que el 3 de marzo su Gobierno licitaba el Plan Extraordinario de Carreteras, en el que la colaboración público-privada era “una necesidad”.

“Tenemos más de 5.700 kilómetros de carreteras en un estado muy deficiente y no es admisible. Si tuviéramos cualquier otra infraestructura, educativa o sanitaria, en ese estado nadie lo aceptaría, por lo tanto, constatamos que era necesario buscar una fórmula que nos permitiera anticipar la inversión sin impactar ni en el déficit ni en la deuda, y esa fórmula era el método concesional”.

En la misma mesa, Ethel Vázquez, Consejera de Infraestructuras y Movilidad de la Xunta de Galicia, destacó que el Gobierno gallego está destinando cada año una inversión de 50 millones de euros a mantener y mejorar la seguridad en las carreteras, convirtiendo la red autonómica en un referente en conservación viaria.

Sin embargo, reconoció que aún quedan muchos retos pendientes en materia de gestión de carreteras, entre ellos, conseguir una movilidad sostenible y el aprovechamiento tecnológico, gracias al cual se pueda preparar el terreno para la llegada del vehículo eléctrico, autónomo y conectado.

En este campo, señaló Vázquez, “la Xunta está impulsando una estrategia de digitalización integral de las carreteras autonómicas” para la generación de un ‘gemelo digital’ de la red viaria. Un hito sin duda para la Consejería que encabeza.

Aintzane Oiarbide, Diputada Foral de Infraestructuras Viarias de Guipúzcoa, puso el acento en las peculiaridades del territorio que representa para explicar la política viaria de esta Diputación.



“Somos la provincia más pequeña del país”, recordó Oiarbide. “Una provincia fronteriza con Francia, y por nuestro territorio discurren tres ejes transeuropeos. Esto significa que pasan por Guipúzcoa muchos de los tráficos que cruzan todo el Estado y toda la península”.

Para poder gestionarlos y ordenarlos, la Diputación construyó la Rotonda de Guipúzcoa, que es la red de alta capacidad que vertebra todo ese tráfico. Sin embargo, en palabras de la Diputada Foral, esto no ha sido suficiente. “Guipúzcoa es un territorio eminentemente industrial, y para la competitividad industrial es fundamental una buena red de carreteras. Y en este punto, no nos podemos olvidar de las redes de segundo y tercer orden”.

Para poder atender el mantenimiento y la gestión de esas otras carreteras, a la Diputación Foral se le presentaba un escollo: la financiación. “Nuestro territorio, aseguró Oiarbide, no recibe dinero ni del Gobierno vasco ni del Estado ni de la Unión Europea”. Este déficit presupuestario ha sido el que les ha llevado a implantar el pago por uso.

“No es una medida nada popular”, reconoció la Diputada Foral. “Pero, si de algo estoy orgullosa, añadió, es de haber dejado solucionado el tema de la sostenibilidad financiera de las carreteras en Guipúzcoa”.

David Pérez, por su parte, quiso reconocer el importante trabajo que se lleva a cabo en la Consejería para que las políticas de mantenimiento tengan estabilidad en el tiempo, tal y como señaló en la inauguración, pero también, “para que la inversión llegue a todo el territorio de forma homogénea”.

Además, puso el acento en los proyectos de innovación que se están desarrollando en la Comunidad. Una innovación “que no es el fin”, dijo, sino el medio para disminuir el número de accidentes, reducir el ruido con asfaltos especiales o ahorrar dinero, por ejemplo, con los Bus VAO tecnológicos.

Esta mesa de debate fue sin duda uno de los platos fuertes de la 32ª Semana de la Carretera, pero hubo otros muchos de gran interés.

A las pinceladas de David Pérez sobre los planes y estrategias viarias de la región madrileña, le siguió una mesa de trabajo en la que responsables de distintos departamentos de la Consejería profundizaron en todo ello.

Así, se dieron detalles del Plan de Carreteras 2025-2032, que “dotará a la administración autonómica de una herramienta de planificación” para, entre otros propósitos, hacer compatible la eficiencia de la red “con los retos que la transformación de las infraestructuras viarias plantea a nivel tecnológico y de sostenibilidad social, ambiental y económico-financiera”.

Además, este Plan permitirá abordar “la mejora continuada de las vías para ofrecer una infraestructura de calidad”, una infraestructura que permita a los madrileños, y quienes visitan o atraviesan la región, desplazarse con seguridad, rapidez y comodidad, y ello para todo tipo de usuarios, con especial atención a los más vulnerables.

También se presentaron en esta mesa la Nueva Estrategia de Conservación 2023-2026 para una movilidad más sostenible y la Estrategia de Seguridad Vial de la Comunidad de Madrid.



Esta última plantea actuaciones tendentes a alcanzar la Visión Zero, al aprovechamiento del BIG DATA en los estudios de seguridad vial (vehículos conectados), la aplicación de la inteligencia artificial para la prevención de los atropellos de animales, la puesta en marcha de un sistema de gestión específico de seguridad para motociclistas, actuaciones de mejora homogéneas para ciclistas en carretera y en vías ciclistas o la humanización de travesías.

### **GESTIÓN EN ESCENARIOS INCIERTOS: FINANCIACIÓN, GOBERNANZA, MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA, CONSERVACIÓN, HUMANIZACIÓN**

Los directores generales de Carreteras de Aragón, Comunidad de Madrid, Galicia y Murcia tuvieron ocasión de exponer, por un lado, lo que se había hecho en los últimos años en sus respectivos territorios y, por otro, de ofrecer una serie de reflexiones conceptuales sobre los retos que se les presentan.

En este sentido, una de las conclusiones que puede extraerse de las intervenciones es que la movilidad debe abordarse desde un enfoque integral en el que no solo hay que tener en cuenta a los distintos tipos de usuarios que conforman esa movilidad. Por el contrario, ese enfoque debe abordar la integración de modos y, aún más importante, el trabajo de las administraciones. Se recordó en esta sesión que "la gente, cuando circula por una carretera, no sabe o no es consciente de quién tiene la competencia de esa vía, lo que le importa es le dé un buen servicio".

Para ello, "sería fundamental que las distintas administraciones trabajaran juntas, pero esto de momento no está siendo así, y la consecuencia es que la red viaria no es todo lo eficiente que debería ser". Por lo tanto, hay que planificar de manera integrada. Y en este punto, se puso de manifiesto "la importancia de una ley de contratos que tienda a flexibilizar y no a complicar aún más la contratación pública", y se citó el caso de Polonia, país en el que existe una ley de contratos específica para carreteras.

Finalmente, se incidió en el consabido hecho de que la carretera es fundamental para tener acceso a servicios esenciales como son la educación, la sanidad o el ocio, y para la movilidad de mercancías (algo que se hizo más patente si cabe durante la pandemia), si bien ello no es posible sin una red en condiciones óptimas de conservación. En este sentido, se destacó el hecho de que para conseguir este estado óptimo se necesita una financiación adecuada, "y muchas administraciones autonómicas carecen de presupuesto", viéndose abocadas a acudir a la colaboración público-privada o a los peajes.

### **MOVILIDAD SOSTENIBLE: TAXONOMÍA, DESCARBONIZACIÓN Y EFICIENCIA ENERGÉTICA**

La necesidad de integrar las carreteras en el medio ambiente y disminuir su impacto negativo en el entorno ha llevado a las administraciones competentes a diseñar políticas de movilidad sostenible.

En esta mesa se han dado a conocer algunas de estas líneas de acción. Unas pasan por la creación de contratos de servicio flexibles y amplios para el acondicionamiento de márgenes y la gestión del arbolado. Otras, por la utilización de las propias carreteras para la generación de energía, con la instalación de paneles solares en las medianas o en los márgenes viarios.

También hay casos en los que el reto está en gestionar las flotas de vehículos de servicio (quitanieves, vehículos de mantenimiento, emergencias, etc.), que, hoy por hoy, funcionan con gasoil y que dentro de pocos años no podrán seguir utilizando este combustible.



Por otro lado, se valoraron algunos de los programas de la Comisión Europea para evitar el temido cambio climático. En concreto, se habló de taxonomía, que, en lo que a dicho cambio climático se refiere, es la clasificación de las actividades que están ligadas al medio ambiente.

La Comisión ha catalogado todas estas actividades para saber cuáles influyen más en el entorno y ha establecido seis objetivos o criterios de los que la carretera solo aparece en dos. La política comunitaria excluye así a la infraestructura viaria como factor de mejora para la descarbonización o la reducción de emisiones, algo que los participantes en esta sesión denunciaron durante sus intervenciones.

Durante las mismas, además, se abordó cómo los principios de la economía circular están calando en el campo de la I+D+i del sector viario, con ejemplos como la utilización de residuos para la fabricación de mezclas para firmes o para terraplenes, y cementos ternarios que pueden incorporar subproductos de otras industrias.

Todos estos avances parecen indicar que hay una razón de peso para tomarse en serio el reto de la reducción de emisiones, y esta es la reducción de costes que conlleva su implementación, según algunos de los ponentes.

“Cuanto más dependamos de la energía, menos competitivos seremos, porque los costos que habrá que soportar serán superiores; por el contrario, aquellos que busquen sistemas ambientalmente más eficientes, que supongan menores consumos energéticos, tendrán costes menores y serán más competitivos”.

Y para finalizar, una conclusión positiva: “La sostenibilidad juega un papel clave en todos los procesos, y la movilidad es uno de ellos. El sector está preparado para alcanzarla”.

### **LAS CARRETERAS QUE VIENEN: CLAVES DEL PROCESO DIGITALIZADOR**

Esta mesa ha comenzado con una afirmación que ha contextualizado todas las intervenciones posteriores. “La digitalización, más que un desafío, es una oportunidad”.

Y así lo han tratado de corroborar los ponentes. Una oportunidad para conseguir herramientas cada vez más precisas, sofisticadas y funcionales que contribuyan a mejorar la movilidad.

¿Cómo? Por ejemplo, aprovechando mejor la ingente cantidad de datos que hoy se genera en el entorno viario para compartirla con todos los gestores de carreteras y los servicios de telecomunicaciones. Los objetivos son múltiples. Uno de ellos, ofrecer al usuario información en tiempo real para incrementar su seguridad y mejorar su experiencia de conducción.

Pero también pueden beneficiarse de esta difusión de datos otras entidades. Un caso muy concreto es la apuesta de la Dirección General de Tráfico para poner a disposición de las administraciones locales y del sector de distribución el registro de vehículos, lo que contribuiría a mejorar la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) o el reparto urbano de mercancías.

Otras tecnologías avanzadas basadas en el BIG DATA que ya se están utilizando en el ámbito nacional y en el autonómico, son las herramientas BIM y el gemelo digital.



En el apartado de carreteras inteligentes, se ha hablado de las etapas de evolución de las infraestructuras viarias desde la construcción tradicional (1.0) a la carretera 4.0. Esta última etapa “parece que aún queda un poco lejos”, pero, según ha quedado patente en la mesa, hay una “clara tendencia hacia la máxima conectividad”, porque sin conectividad no hay conducción autónoma.

Para ello, hay que avanzar en la sensorización de la infraestructura, en la tecnología de los vehículos conectados y en las plataformas de recogida y tratamiento de datos.

Por su parte, la mesa redonda *Adaptación digital de las carreteras y sus servicios para el transporte de pasajeros y mercancías* ha reunido a los responsables de las grandes asociaciones de transporte por carretera.

La descarbonización, la eficiencia energética, la competitividad en un entorno global complicado y la sostenibilidad económica son sus grandes retos.

En el ámbito de los autobuses, la prohibición de los combustibles fósiles en un horizonte no muy lejano plantea graves problemas a las empresas. Sus responsables han señalado como uno de los más importantes el coste de los vehículos. “Un autobús eléctrico tiene un precio tres veces superior a uno normal, y unas necesidades para su carga muy concretas (al menos, 150 kilovatios)”.

Pero, además, es un cambio que afecta a la infraestructura de mantenimiento de la flota y, por tanto, a los trabajadores. “Con los vehículos eléctricos no se van a necesitar tantos mecánicos, pero se precisarán más electricistas”.

El hidrógeno o los ecocombustibles (sintéticos) podrían ser la solución, pero, hoy por hoy, son tecnologías que o no están suficientemente desarrolladas o no están permitidas para su uso en el transporte profesional.

Para el sector del transporte de mercancías el panorama no es muy diferente. Sin embargo, según las asociaciones del ramo, en lo que a digitalización se refiere están muy avanzados. “A pesar de que la percepción pueda ser la contraria, el transporte de mercancías está muy digitalizado”. Todos los camiones van provistos de tacógrafos digitales, GPS de localización continua y van monitorizados, de forma que en la oficina de una empresa de transportes sus responsables pueden ver la velocidad a la que circula el camión, las revoluciones del motor, la temperatura de la cabina o las horas de conducción que le quedan al trabajador.

Entre las peticiones urgentes del sector de transporte de mercancías, el acondicionamiento de aparcamientos seguros para cumplir la legislación de tiempos de descanso.

### EL ESPACIO DE LAS VOCES AUTORIZADAS

Para poder ofrecer una perspectiva amplia y desde diversos ángulos de los problemas que deben sortearse para abordar los retos futuros de las carreteras, el programa técnico del congreso contemplaba otras dos mesas redondas. Una, en la que se escuchó a las asociaciones sectoriales del ámbito viario. Y otra que reunió a los representantes políticos miembros de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados.



Así, los líderes de algunas de las asociaciones más representativas del sector que forman parte de la AEC (Acex, Ancí, Asefma, CNC, Forovial, Seopan y Aserpyma) conformaron la mesa denominada "auctoritas".

Entre las demandas de estas asociaciones se citó el desarrollo de un sistema de compra pública eficaz. "Un sistema capaz de agilizar los plazos, pero midiendo siempre muy bien el impacto que el recorte de aquéllos puede tener sobre los principios de libre competencia e igualdad de trato, sobre todo, en lo que a las empresas más pequeñas se refiere".

En relación a la conservación, el estado deficiente de las carreteras se calificó de "olvido voluntario", por no haber dado una solución adecuada a la revisión de precios. También se puso de manifiesto que "el problema de conservación lo tienen sobre todo las comunidades autónomas, ya que carecen de recursos suficientes para dedicar a la carretera".

En este sentido, "sería un error histórico olvidarse de ellas" al diseñar cualquier tipo de estrategia de pago por uso. Por otro lado, se repitió una demanda habitual del sector: que cualquier sistema de pago que se implante debe de ser finalista.

En seguridad, se pusieron en valor los beneficios aportados por la armonización de los sistemas de contención, así como los asociados a su evolución tecnológica, que permite un diálogo con el conductor para alertarle de situaciones de peligro.

Por su parte, en la mesa "potestas", los representantes políticos miembros de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados han podido presentar sus visiones sobre temas fundamentales en el ámbito propio de la política: financiación, colaboración público-privada, pago por uso, impuestos, etc.

Estas son algunas de sus declaraciones más destacadas:

- **Mario Garcés Sanagustín, Vicepresidente del Grupo Popular en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados:**

"Uno de los grandes déficits de nuestro país es el mantenimiento, sobre todo el de las vías autonómicas y provinciales. Faltan recursos y una configuración jurídica mejor de la que ha existido hasta ahora. Como alternativa, planteo la *gobernanza*. El Partido Popular no pone ningún reparo a la colaboración público-privada. (...) Porque no significa privatizar. Un contrato de obras es una colaboración público-privada, igual que una concesión de obra pública. Ahora bien, y en esto soy un liberal puro, tenemos que aceptar que el concepto de riesgo y ventura se aplique de forma correcta. No podemos estar apelando al Estado para cobrar cuentas de compensación cuando las cosas van mal y que luego la responsabilidad patrimonial no funcione bien".

- **Joaquín César Ramos Esteban, Representante del Grupo Socialista en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados:**

"Los partidos políticos tenemos la obligación de abrir un debate sobre el pago por uso. Un debate de cómo se financia el mantenimiento de la red viaria. Porque si no, pasa lo que ha estado pasando en los últimos años, que se reducían las partidas de conservación y el estado de la red empeoraba de forma espectacular. Este Gobierno ha incrementado las partidas de mantenimiento, pero a partir de los Presupuestos Generales del Estado. Y esto nos ha dejado sin recursos económicos para otras actuaciones: infraestructuras nuevas, digitalización,



terceros carriles... Me habría gustado que con la Ley de Movilidad este debate se hubiera puesto encima de la mesa, pero no ha sido así”.

- **Juan Ignacio López-Bas Valero, Representante del Grupo Ciudadanos en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados:**

“Hoy se ha hablado aquí mucho de medio ambiente, transición ecológica, digitalización, transportes, movilidad, recarga eléctrica... Desde el punto de vista legislativo, todas estas cuestiones se tratan en tres ministerios diferentes, y, por lo tanto, en tres comisiones diferentes. Ante esto, consideramos que debería haber una “comisión de la carretera”, donde todos esos temas se trataran conjuntamente. Porque para el sector tiene que ser muy difícil hablar con interlocutores diferentes según los grupos parlamentarios y según los ministerios. Tener esta comisión significaría poder escuchar de una manera más ágil y accesible, especialmente importante cuando hablamos de dos grandes problemas: la revisión de precios y el sistema de concesiones”.

- **Patricia Rueda Perelló, Portavoz adjunta del Grupo Vox en el Congreso de los Diputados:**

“Dejemos a un lado los delirios ideológicos, las prohibiciones, los impuestos maquillados de verde... Se puede descarbonizar desde el sentido común y desde el buen hacer. (...) La carretera vertebra el territorio y nos permite llegar a las zonas rurales, lo que es muy importante para Vox. Por ello, hemos registrado una proposición no de ley dirigida a promover medidas que impulsen la colaboración publico-privada en la construcción de infraestructuras españolas. Porque esta inversión es una pieza fundamental en el desarrollo económico y social. El Consejo Económico y Social afirma que cada euro invertido en construcción supondría 3,44 euros de inversión en el total de la economía y 2,56 euros de gasto en producción en el total de los motores económicos”.

### CONECTIVIDAD, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD MULTI-USUARIO EN ENTORNOS URBANO E INTERURBANO

En esta sesión se ha hablado mucho de innovación y desarrollo, y también, y relacionado con lo anterior, se han detallado las medidas específicas que algunas regiones han puesto en marcha para proteger a los usuarios vulnerables.

En este último punto, se ha señalado que, a la vez que se incrementa el número de usuarios vulnerables, aumenta la siniestralidad en este grupo. A la cabeza, entre las víctimas de accidentes, se encuentran los motoristas, seguidos de ciclistas y peatones.

Por lo tanto, resulta esencial poner en marcha medidas específicas para cada uno de estos tipos de usuarios. Y, en este contexto, la tecnología aporta soluciones muy eficaces para conseguirlo.

Entre ellas, un tipo de señalización inteligente que informa en tiempo real al conductor de ciertos peligros en carretera: presencia de ciclistas, fauna, cruces peligrosos, exceso de galibo o vehículos que circulan en sentido contrario. Muchas de estas soluciones son ya realidad contrastada, como las pinturas antideslizantes en las calzadas, o los semáforos inteligentes para personas invidentes y personas con movilidad reducida.

Pero la tecnología también trabaja para la sostenibilidad. Así, se desarrollan equipos de carga dinámica inductiva para vehículos eléctricos basados en fuentes renovables. Y se incrementa la eficiencia de la iluminación con algoritmos de predicción mediante BIG DATA.





Y directamente relacionado con la seguridad en carretera, encontramos avances importantes en las marcas viales fabricadas con microesferas y elementos de nanocristal o las barreras metálicas inteligentes.

Finalmente, en la última mesa de debate del congreso, *Gestión de la información de la movilidad*, se puso de manifiesto cómo la tecnología y la información son fundamentales para la planificación y la gestión del tráfico, especialmente en las grandes urbes.

Ciudades como Madrid cuentan con plataformas de datos abiertos para compartir información de todo tipo: GPS, tecnología celular, semáforos, aforos, BIG DATA...

Con ello, la administración puede tener "una radiografía perfecta de cómo se mueven los ciudadanos y qué modo de transporte están utilizando". Toda esta información sirve para predecir cómo se va a comportar una determinada infraestructura antes de ejecutarla, de forma que pueda modificarse el proyecto, evitando costes y obras innecesarias.

Con una base de datos histórica, además, se pueden establecer patrones de conductas futuras en base a comportamientos pasados.

### ***Talk about roads, un formato para entender las claves de la actualidad viaria que triunfa en "La Semana"***

La Asociación Española de la Carretera cuenta con una dilatada trayectoria en la organización de foros de debate. Casi tan larga como sus setenta y cuatro años de existencia. Y es del todo probable que una buena dosis del éxito de los congresos y encuentros que organiza resida en la permanente introducción de elementos innovadores.

Así ha sido también en esta 32ª Semana de la Carretera, que se ha celebrado del 21 al 23 de marzo en Madrid y que ha abierto la puerta a un nuevo formato para entender, sin cortapisas y en un lenguaje directo, las claves de la actualidad viaria. Se trata de los Talk about roads, una serie de tres charlas inspiradoras con personajes significados del sector de la Carretera, entrevistados por los miembros del equipo directivo de la AEC.

#### **¿Datos = Negocio?**

La primera de estas charlas tuvo lugar el martes 21. El Director General de la AEC, Jacobo Díaz Pineda, entrevistaba a Enrique Belda Esplugues, Subdirector General de Sistemas de Información y Comunicaciones para la Seguridad del Ministerio del Interior, para quien, en el momento actual, la carretera genera un ingente número de datos cuya gestión está en el aire. "Las Administraciones Públicas deben empezar a diseñar cómo va a ser el futuro de la explotación de esos datos, porque aquí hay negocio para las empresas del sector que hay que articular y montar", sentenciaba Belda, para quien toda esa información debe ser puesta al servicio de los ciudadanos. "Los Ingenieros de Caminos nos aferramos demasiado a lo físico y hoy el negocio está en lo intangible".

#### **Un programa que funcione**

"Esto no va de pilotos, nuestro programa de Compra Pública de Innovación tiene que ser algo que realmente se utilice y funcione". Así de contundente se mostraba Xavier Flores García,



Secretario General de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), preguntando en el segundo Talk about roads de “La Semana” por el Presidente de la AEC, Juan Francisco Lazcano Acedo, acerca de dicho Programa del MITMA, que tiene como objeto explorar las capacidades de la colaboración público-privada para desarrollar soluciones innovadoras que faciliten una mejor gestión de las carreteras. Flores ha reclamado una visión holística en el campo de la digitalización del sector viario, considerando fundamental dotar de mayor eficiencia a la administración. “La Administración está para dar a la sociedad lo que ésta reclama y ser empáticos con lo que pasa fuera”, ha manifestado.

### Mejorar la imagen

La última conversación suscitada bajo el paraguas del formato Talk about roads se sucedió entre el Director General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, Jorge Urrecho Corrales, y la Subdirectora General Técnica de la AEC, Elena de la Peña González. En esta charla, Urrecho ha reclamado la necesidad de poner en valor el trabajo de los profesionales que desempeñan su labor en el ámbito viario. “Tenemos que vender mejor nuestra profesión y la carretera”, ha dicho, llamando la atención sobre los aspectos de los costes asociados a la contaminación. Al respecto, ha señalado los avances en materia de sostenibilidad como una clara oportunidad para mejorar y reforzar la imagen pública y la valoración social de las infraestructuras viarias.

## MÁS INFORMACIÓN EN LA WEB OFICIAL DE ESTE CONGRESO

### Patrocinadores

PATROCINADORES DIAMANTE

			
			
			

PATROCINADORES PLATINO

**serveo**

PATROCINADORES ORO



**metalesa**

**REYNOBER** 

**SISTEM**  
a QPS Company

**soriguē**

 **tecyrsa**

*Más información:* [www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com)

**Contacto:**

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales - 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)