

PROGRAMA 453B

CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La Red de Carreteras del Estado, considerada como principal soporte para la distribución espacial de las actividades humanas, es fundamental para el desarrollo económico, contribuyendo al mismo tiempo a paliar los desequilibrios territoriales del País.

En este contexto, el Programa de Creación de Infraestructura de Carreteras tiene como finalidad esencial la ejecución de las obras necesarias para incrementar la oferta viaria al ritmo que lo exija la demanda de tráfico.

Este Programa contribuye eficazmente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en concreto, (ODS), en concreto: ODS3 (Salud y bienestar), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

Además, por un lado, se fomenta la construcción de carreteras, destinadas a mejorar la seguridad vial y a reducir el número de accidentes de tráfico. Por otro lado, la construcción de infraestructuras viarias, contribuye al crecimiento económico. Adicionalmente, con el fin de evitar daños a ecosistemas y especies, así como evitar la degradación y pérdida de biodiversidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el diseño de las infraestructuras viarias, realiza estudios de impacto ambiental y acomete medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

2. ACTIVIDADES

El objetivo principal del sistema de transportes impulsado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es mejorar la calidad de vida de las personas, incrementar la cohesión social y apuntar hacia la economía productiva, con el efecto multiplicador que produce en el PIB cada euro que se invierte.

Para el diseño de las actuaciones específicas, la Dirección General de Carreteras establece como directrices la reducción de los índices de peligrosidad y mortalidad, eliminación de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), definir una red básica de carreteras convencionales, complementaria de la de gran capacidad, con unas condiciones de calidad de servicio adecuadas, impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el

transporte de viajeros y mercancías: mejora de accesos a puertos y aeropuertos, dotación de plataformas reservadas para el transporte público y acondicionamiento de paradas de autobús en la Red de Carreteras del Estado.

Nuestro mapa de carreteras se ha ido extendiendo por todo el territorio nacional hasta transformarse en una red mallada de alta calidad que hoy cuenta con una longitud total de carreteras y vías públicas superior a los 640.000 km. En concreto, la Red de Carreteras del Estado cuenta con 2.380 km de autopistas de peaje, 9.167 km de autovías o autopistas libres, 488 km de dobles calzadas y 14.432 km de carretera de calzada única, en total 26.467 km de red.

La carretera es el principal modo de transporte interior de personas, con el 88% del reparto modal y representa el 94% del transporte de mercancías. Además, más de 50.000 empleos están vinculados a las tareas de construcción y conservación de la red de carreteras.

En el caso de la Red de Carreteras del Estado, ésta absorbe un 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico pesado, siendo, por tanto, la principal red en el territorio nacional en cuanto a tráfico.

La existencia de este programa permite, por tanto, impulsar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte terrestre mejorando la intermodalidad, la conectividad y la cohesión social.

Las grandes líneas de actuación del programa son:

- El cierre de los itinerarios de alta capacidad iniciados, con el objetivo de completar el mallado de la red.
- El diseño de una nueva planificación más acorde con la realidad y necesidades actuales.

Las áreas básicas de actuación serán:

- Red de Gran Capacidad.
- Red de Carreteras Convencionales (1 calzada). Variantes de población.
- Actuaciones en entorno urbano.
- Acceso a puertos.
- Acceso a aeropuertos.

2.1. Red de Gran Capacidad

En la Red de Gran Capacidad, se va a incrementar la accesibilidad y la cohesión territorial mediante el cierre de los itinerarios de alta capacidad ya comenzados y el desarrollo de los nuevos corredores. Asimismo, se incrementará la capacidad y la calidad que ofrece la Red de autovías y autopistas existentes, mediante el aumento del número de carriles.

2.2. Red de Carreteras Convencionales

La Red de Carreteras del Estado no se encuentra integrada sólo por las autovías y autopistas, puesto que más del 54% de la Red, algo menos de 14.500 km, son carreteras convencionales.

De hecho, existen carreteras convencionales en las que no se requiere la conversión en autovía por su escaso tráfico o porque incluso resulta inviable por criterios medioambientales. Sin embargo, sí que es imprescindible realizar actuaciones de acondicionamiento y mejora de la seguridad vial.

También se contempla la construcción de variantes de población que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos en aquellas poblaciones que soportan travesías congestionadas y aseguren además a los usuarios una circulación segura y fluida. La Dirección General de Carreteras actuará preferentemente sobre:

- Las que presentan mayores índices de accidentalidad.
- Las que soportan más tráfico.

2.3. Entorno Urbano

La tercera gran área de actuación la constituyen los entornos urbanos. Sigue siendo necesario planificar y ejecutar circunvalaciones en las grandes aglomeraciones urbanas de nuestro país, para independizar los movimientos de largo recorrido de los desplazamientos propios de las áreas metropolitanas.

También sigue siendo necesario potenciar las conexiones con los puertos y aeropuertos, piezas clave para la industria y el turismo, motores de la economía de nuestro país. Así, se dotará de mayor capacidad a los accesos existentes o se construirán nuevos accesos que faciliten la conexión directa con la red de gran capacidad.

Por último, hay que resaltar que se seguirá trabajando, de manera coordinada con el resto de modos de transporte, para promover el transporte público y descongestionar los

accesos a las grandes ciudades en coordinación con las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos implicados.

2.4. Plan de Eficiencia

En los últimos años se ha producido un desarrollo sin precedentes en las redes de infraestructuras de transporte en España que ha ido acompañado en algunos casos de un aumento de los costes medios de los proyectos. Se han incorporado condicionantes ambientales y mejoras técnicas en los proyectos para hacer unas infraestructuras mejores y más avanzadas. El coste tiene que ser considerado como un criterio básico a la hora de planificar.

Se han estudiado todos los procesos de la obra pública para conseguir que cada kilómetro de autovía se haga con menos recursos sin repercutir ni en su funcionalidad, ni en su seguridad.

Estas medidas incluirán:

- Un análisis de las previsiones de demanda y explotación de instalaciones viarias, con el fin de valorar su viabilidad económica y la conveniencia de ejecutarlas por fases, para acomodar así la inversión a las necesidades reales de la demanda.
- Establecimiento de ratios del coste de construcción, en función del tipo de infraestructura y de las características del terreno.
- Disposiciones específicas para túneles y viaductos, con el fin de elegir las soluciones de coste mínimo compatibles con la Declaración de Impacto Ambiental, con la orografía y con las condiciones del terreno.
- Un estudio técnico-económico que incluya las necesidades de mantenimiento.

2.5. Plan de Igualdad

El problema fundamental para estudiar el potencial impacto de género de estas inversiones estriba en la falta de datos desagregados por sexo. No existe en ningún organismo estadísticas sobre el distinto uso de las carreteras de ningún tipo, por hombres y mujeres, dado que los sistemas de conteo de vehículos, las llamadas estaciones de aforo, sólo miden el paso de vehículos por una banda de Intensidad media de tráfico diario (IMD), y en base a esos datos, que no tienen en cuenta si conduce un hombre o una mujer, se toman las decisiones.

Debemos considerar dos factores que pueden incidir en la igualdad entre hombres y mujeres: por un lado, con carácter general, son las mujeres las que sociológicamente se

ocupan, en las zonas rurales, de llevar a los hijos y a las personas dependientes, a médicos, colegios, centros asistenciales, etc., por lo que será este colectivo quien más sufra la escasez de carreteras o sus malas condiciones y, por tanto, quien más necesitado esté de este tipo de inversiones. Por otro lado, la mejora de las carreteras va a redundar en la disminución del tiempo a utilizar en este tipo de desplazamientos, hecho que contribuirá a que los hombres se involucren en mayor medida en la realización de este tipo de labores.

Aunque no existe la posibilidad de cuantificar resultados, las actuaciones financiadas con este programa presupuestario ayudarán a la vertebración de los territorios y a la movilidad de la población tanto femenina como masculina, lo que redundará en la mejora de sus condiciones laborales y personales de ambos sexos.

Asimismo, debe señalarse que en la contratación realizada por la Dirección General de Carreteras de las empresas adjudicatarias, se cumple estrictamente lo que establece la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en materia de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular los artículos 71 y 145. De este modo, se establecen como criterios cualitativos para evaluar la mejor relación calidad-precio en las adjudicaciones de contratos aspectos sociales, vinculados al objeto del contrato, en concreto, que se fomente la integración social de personas con discapacidad, personas desfavorecidas o miembros de grupos vulnerables entre las personas asignadas a la ejecución del contrato y, en general, la inserción sociolaboral de personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social, así como la subcontratación con Centros Especiales de Empleo o Empresas de Inserción y los planes de igualdad de género que se apliquen en la ejecución del contrato y, en general, la igualdad entre mujeres y hombres, así como el fomento de la contratación femenina, la conciliación de la vida laboral, personal y familiar.

2.6. Actuaciones en la red de carreteras del estado a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)

Algunas de las actuaciones anteriormente mencionadas se realizan a través de SEITTSA, mediante un convenio de colaboración a través del cual el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana encomienda a la Sociedad Estatal la ejecución de determinadas obras, cuya gestión y dirección en la ejecución se realiza por la Dirección General de Carreteras.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El Programa se gestiona por la Dirección General de Carreteras a través de sus servicios centrales y periféricos (Demarcaciones de Carreteras del Estado), cuyo ámbito territorial coincide con el de las distintas Comunidades Autónomas, salvo en Castilla-León y Andalucía, comunidades en las que existen dos Demarcaciones, debido a su elevada extensión territorial.