

# **PROGRAMA 453C**

## **CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS**

### **1. DESCRIPCIÓN Y FINES**

El notable incremento de la Red de Carreteras del Estado en los últimos años y los nuevos tramos que se pondrán en servicio en los próximos hacen que una de las prioridades de actuación sea la conservación y explotación de las carreteras estatales.

Este programa, que resulta un elemento fundamental para mejorar la eficiencia y competitividad del transporte por carretera, optimizando la utilización de los recursos existentes, incluye aquellas actuaciones destinadas a que las carreteras puedan cumplir con su funcionalidad, permitiendo el tráfico en las condiciones de seguridad vial, calidad y nivel de servicio adecuado, así como preservar el patrimonio viario de la pérdida de valor derivada de su uso y obsolescencia.

Todas las actuaciones tendentes a restituir en lo posible la situación inicial pueden ser consideradas como parte de la conservación de carreteras. Con un criterio más amplio también pueden incluirse las actuaciones dirigidas a homogeneizar la calidad de la Red, las que tienen como objetivo una adecuación a nuevos criterios de diseño, las de adaptación del firme a nuevas solicitudes del tráfico, o las que se refieren a la corrección de insuficiencias de origen en la carretera.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): 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). Se fomenta la conservación de carreteras, destinadas a mejorar la seguridad vial y a reducir el número de accidentes de tráfico.

### **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.

Las actuaciones de la Dirección General de Carreteras en este programa estarán encaminadas al cumplimiento de los siguientes objetivos específicos: reducción de los índices de peligrosidad y mortalidad, eliminación de Tramos de Concentración de

Accidentes (TCA), mejora de las condiciones de seguridad y vialidad de la Red mediante la mejora de los firmes, de la señalización y de los sistemas de contención.

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, mantener estas infraestructuras de transporte terrestre en unas condiciones adecuadas para el uso por los ciudadanos, mejorando la intermodalidad, la conectividad, la cohesión social y la seguridad en la circulación.

En consecuencia, con lo anterior, los objetivos que se establecen para el Programa de Conservación y Explotación de Carreteras son:

- Proporcionar a los usuarios un nivel de servicio adecuado, de forma que la circulación se desarrolle en condiciones de seguridad, comodidad y fluidez.
- Ofrecer los mejores estándares de calidad posibles en las carreteras en servicio, para colaborar en la reducción de la accidentalidad en carreteras.
- Conseguir una homogeneidad de parámetros en la red de itinerarios de alta capacidad adaptando a la normativa vigente aquellos tramos que se diseñaron con criterios de otras épocas.
- Conservar con los recursos disponibles el patrimonio viario, manteniendo los elementos de la carretera en las mejores condiciones posibles de funcionalidad.
- Establecer un sistema de gestión de la información que permita conocer en todo momento el estado de los diferentes elementos de la carretera.

- Mejorar los sistemas de gestión del uso y defensa de las carreteras del Estado y del dominio público viario, para poder preservarlos mejor de las incidencias externas.
- Modernizar y mejorar la eficiencia de la gestión con el objeto de optimizar los recursos disponibles.
- Llevar a cabo todas las actuaciones que se precisen para conseguir los objetivos anteriores al menor coste global posible, considerando tanto la accidentalidad como el medio ambiente.

Para la consecución de estos objetivos se deben realizar una serie de actividades que se recogen en programas y subprogramas, así como implantar unos sistemas de gestión que permitan tener acceso en todo momento a la información actualizada sobre el estado de la red, y ordenar y priorizar las actuaciones más necesarias teniendo en cuenta los recursos disponibles.

### **2.1. Obras de conservación y seguridad vial**

Un objetivo fundamental a conseguir de este programa es la mejora de la conservación, el mantenimiento del patrimonio y la seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado.

En este sentido, los objetivos generales son:

- Conservar con los recursos disponibles el patrimonio viario.
- Proporcionar a los usuarios un buen servicio de uso de la infraestructura, que sea seguro, fiable y eficaz.
- Realizar las actividades anteriores al menor coste global posible; tratando de disminuir al máximo no sólo los costes económicos sino también, y muy especialmente, los costes de accidentalidad y medio ambientales.
- Modernizar la gestión como medio indispensable para optimizar el cumplimiento de los anteriores objetivos.

### **2.2. Contratos de conservación y explotación: mantenimiento y vialidad**

El objetivo de estos contratos es el mantenimiento de la vialidad en condiciones adecuadas y la conservación ordinaria de los tramos a contratar.

Asimismo, se prosigue con la optimización del modelo para la conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, fundamentalmente mediante economías

de escala que se obtienen reduciendo el número de sectores geográficos en los que está dividida la Red de Carreteras.

En estas actuaciones se incluyen además las obras necesarias en los Centros de Operaciones e instalaciones para Vialidad Invernal para garantizar el servicio.

Adicionalmente, se estudiarán medidas de optimización de la campaña de vialidad invernal, relacionadas con los Aparcamientos de Emergencia y distribución y capacidad de silos, y la utilización de herramientas informáticas que permitan gestionar mejor la información meteorológica.

Se continuará con las actuaciones de repintado de marcas viales y reposición de señalización vertical, con el objetivo de que dispongan de un nivel adecuado de retroreflectancia.

Por último, serán prioritarias las actuaciones que, debido a condiciones climatológicas extraordinarias, u otros motivos sobrevenidos, sea necesario acometer por emergencia para el mantenimiento de la vialidad.

### **2.3. Acondicionamiento de autovías de primera generación**

Las actuaciones denominadas autovías de primera generación, consisten en la adecuación a los parámetros de diseño actuales de las autovías que se construyeron en los años 80. De todas ellas se han contratado, a través de concesión por un período de 19 años, 1.000 km, consistiendo las actuaciones realizadas fundamentalmente en duplicaciones de calzada, si bien también se han ejecutado actuaciones de reforma y adecuación, así como la conservación durante todo el período de la concesión.

La inversión total en este concepto asciende a 4.557 millones de euros, estando prevista una inversión de aproximadamente 406 millones de euros en 2021. No podemos olvidar que estas autovías son las que mayor tráfico soportan de la Red de Carreteras del Estado, por lo que se continuará con las operaciones de conservación ordinaria y mantenimiento de la vialidad en los 10 tramos contratados, incentivando mediante la aplicación de indicadores, actuaciones de conservación extraordinaria y de medidas que contribuyan a la mejora de la seguridad vial.

### **2.4. Liberación de las autopistas de peaje**

Tras la asunción del compromiso de liberalizar las autopistas de peaje que vayan venciendo, la gestión de la conservación y explotación de estas vías se ha asumido a través de este programa.

En este sentido, se ha previsto dotación presupuestaria que permita asumir la gestión de la AP-1 entre Burgos y el límite provincial con Álava, concesión finalizada en 2018, a través de un contrato de conservación y explotación.

Asimismo, también se han recogido partidas presupuestarias para los contratos de conservación y explotación que son necesarios para gestionar la AP-4 entre Sevilla y Cádiz y la AP-7 entre Tarragona y Alicante, cuya concesión finalizó con la entrada del 2020.

Además, se ha previsto la finalización en verano de 2021 de las concesiones de la AP-2 Zaragoza-El Vendrell y AP-7 Tarragona-Frontera francesa, recogándose partidas para los seis contratos de conservación y explotación que es necesario licitar.

## **2.5. Actuaciones en la Red de Carreteras del Estado a través de la sociedad estatal de infraestructuras terrestres (SEITTSA)**

Además de las actuaciones anteriormente mencionadas se van a realizar otras a través de SEITTSA, mediante el convenio de colaboración que se ha firmado con esta sociedad.

## **2.6. 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 las 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 socio-laboral 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.

### **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.