

BIENVENIDA

En primer lugar, quiero daros la bienvenida a este Congreso de Gestión de Pavimentos en Redes Autonómicas y Provinciales, y agradecer vuestra presencia y participación activa. La alta asistencia a este Congreso demuestra el interés y la utilidad de los temas que van a tratarse.

En segundo lugar, quiero agradecer a la Asociación Española de la Carretera que hayáis elegido Zaragoza para celebrar este Congreso. Para todo el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón es un gran honor que hayáis confiado en nosotros.

Y me consta que todo el equipo de la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras, con su Director General, Jose Gascón, y el Jefe del Servicio de Planeamiento, Inversión y Concesiones de Carreteras, Gonzalo Fernández, a la cabeza, han hecho un gran trabajo a lo largo de los últimos meses para colaborar en la organización del Congreso. Mi agradecimiento también a todos ellos por su compromiso y su esfuerzo.

Por último, quiero agradecer a Feria de Zaragoza, y de una forma muy especial a su Presidente, Manuel Teruel, que nos acojan, hoy y mañana, en este Congreso, en el marco de la decimoséptima edición de SMOPYC, el Salón Internacional de Maquinaria de Obras Públicas, Construcción y Minería. No se me ocurre una ocasión y un entorno más adecuados para celebrar este Congreso.

Tiene a continuación la palabra nuestro anfitrión, Manuel Teruel Izquierdo, Presidente del Comité Ejecutivo de Feria de Zaragoza, y Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza.

A continuación, es un placer dar la palabra a Juan Francisco Lazcano Acedo, Presidente de la Asociación Española de la Carretera.

INTERVENCIÓN

A lo largo de dos días, en las diferentes sesiones en las que se va a desarrollar este Congreso, vais a debatir y reflexionar sobre la gestión de pavimentos, un elemento que influye de forma decisiva en la calidad y la seguridad de la movilidad por parte de la ciudadanía.

Mis primeras palabras tienen por objeto poner de manifiesto una idea que considero el punto de partida: debemos contemplar la movilidad como un verdadero derecho. Un derecho plenamente equiparable a otros, universalmente admitidos, como la salud, la educación o el empleo.

Es más, la movilidad es, incluso, un derecho previo a todos esos otros derechos del estado del bienestar, porque (sobre todo en el medio rural y, muy especialmente, en territorios como Aragón, de gran extensión pero con baja densidad de población y una gran dispersión de poblaciones de pequeño tamaño) ninguno de esos otros derechos puede disfrutarse en plenitud si no se tiene cubierto antes, en condiciones de calidad, el derecho a la movilidad.

En este sentido, las infraestructuras de transportes (y, muy especialmente, las carreteras), desempeñan un papel determinante en la vertebración territorial, la cohesión social y el desarrollo económico de un territorio, en definitiva, en la calidad de vida de la ciudadanía, en la medida en que hacen posible, no solo la instalación y desarrollo de empresas, sino, además, el acceso de la población a las escuelas, los hospitales o los centros de trabajo.

Por todo ello, creo que tenemos que partir de la premisa de que la inversión en carreteras, por parte de las administraciones, forma parte, también, de eso que solemos llamar gasto social. Porque esa inversión es la que hace posible que cumplamos todos esos objetivos a los que me acabo de referir.

Y, además, con esa inversión se avanza hacia la mejora de algo sustancial: la seguridad vial, a través de la inversión en sistemas de contención, señalización vertical y horizontal, balizamiento, iluminación vial... y, por supuesto, los firmes.

Precisamente por esa consideración como gasto social, es muy importante que, en los Presupuestos de Aragón para 2017, actualmente en tramitación parlamentaria, hayamos podido retomar, de forma decidida, la inversión en carreteras.

A lo largo del último año he dicho muchas veces una frase con la que pretendía expresar gráficamente la priorización que, en los Presupuestos del año pasado, tuvimos que concentrar, fundamentalmente, en los Departamentos de Sanidad, Educación y Derechos Sociales: "las carreteras pueden esperar un año, las personas no".

Estoy convencido de que los Presupuestos para el ejercicio 2017 van a constituir un punto de inflexión hacia un mayor esfuerzo inversor en materia de carreteras. Como digo, la inversión en carreteras es también gasto social. Se trata de una competencia, y una responsabilidad, que compartimos los tres niveles de la Administración: la estatal, la autonómica y la local.

En España, existen unos 166.000 kilómetros de carreteras, de las cuales solo menos del 16% están a cargo del Estado. El 43% pertenecen a las Comunidades Autónomas y el 41% son titularidad de Diputaciones y Cabildos.

Sin embargo, la red estatal (ese 16% de las carreteras) soporta casi el 52% del tráfico.

Y es que una de las características principales de las carreteras autonómicas es su baja intensidad media diaria, su baja IMD. En el caso de Aragón, cerca del 90% de las carreteras de nuestra Red Autonómica tienen una IMD por debajo de los 2.000 vehículos.

De las más de 440 estaciones de aforos que existen en Aragón, solo unas 80 (el 18%) alcanzan una IMD por encima del umbral de 2.000 vehículos.

Por ejemplo, en la provincia de Zaragoza, en el año 2015, solamente 4 carreteras registraron una IMD por encima de los 4.000 vehículos. Por su parte, la autopista autonómica ARA-A1 alcanzó tan solo una IMD de 3.245 vehículos.

Estos datos vienen a corroborar el hecho de que, a nivel autonómico, el grueso de la movilidad es cubierto por carreteras de baja intensidad. Y esta circunstancia influye, de forma determinante, en los factores que debemos tener en cuenta para alcanzar unos requisitos determinados en la construcción del paquete de firme de las carreteras, en función del tipo de tráfico, del volumen del mismo, de las condiciones ambientales o de las cargas que va a soportar.

En las actuales condiciones, caracterizadas por las limitaciones presupuestarias, pero también por las necesidades crecientes de la ciudadanía en materia de movilidad, las Administraciones tenemos ante nosotros una disyuntiva, que únicamente podemos resolver de forma creativa: incentivando, a través de las licitaciones públicas, la incorporación de soluciones innovadoras.

En el contexto europeo, la Directiva sobre contratación pública de 2014 ha incorporado un concepto legal de "innovación".

Por lo que ahora nos interesa, esa Directiva define la innovación como la “introducción de un producto, servicio o proceso nuevos o significativamente mejorados, que incluye, aunque no se limita a ellos, los procesos de producción, edificación o construcción (...), entre otros con el objetivo de ayudar a resolver desafíos de la sociedad o a apoyar la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”.

En coherencia con esa definición, la Compra Pública de Innovación se presenta como un modelo de contratación pública que sitúa a la Administración como actor principal en el impulso de innovación.

Este mecanismo permite potenciar el desarrollo de nuevos mercados innovadores desde el lado de la demanda (las entidades públicas), hacia el lado de la oferta (las empresas), a través de la contratación pública.

La Compra Pública de Innovación contempla entre sus objetivos:

- La mejora de los servicios públicos mediante la incorporación de bienes o servicios innovadores.
- El fomento de la innovación empresarial.
- Y el impulso a la internacionalización de la innovación, empleando el mercado público local como cliente de lanzamiento o referencia.

Sin perjuicio de la posibilidad de promover la innovación en el marco de los contratos públicos ordinarios, la compra pública de innovación se materializa, fundamentalmente, en dos modalidades de actuación:

En primer lugar, la Compra Pública de Tecnología Innovadora, que consiste en la adquisición pública de un bien o servicio que no existe en el momento de la compra, pero que puede desarrollarse en un periodo de tiempo razonable mediante el desarrollo de tecnología nueva.

Y, en segundo lugar, la Compra Pública Precomercial, que es una contratación de servicios de I+D en los que el comprador público no se queda con los resultados de la innovación para su propio uso en exclusiva, sino que comparte con las empresas los riesgos y los beneficios de la I+D necesaria para desarrollar soluciones nuevas.

Los poderes públicos debemos desarrollar la mejor utilización estratégica posible de la contratación pública para fomentar la innovación.

Porque la adquisición de bienes, obras o servicios innovadores juega un papel clave en la mejora de la eficiencia y la calidad de los servicios públicos, al mismo tiempo que responde a desafíos fundamentales para la sociedad, contribuyendo a obtener la mejor relación calidad-precio en las inversiones públicas, así como amplias ventajas económicas, medioambientales y sociales, al generar nuevas ideas, plasmarlas en productos innovadores y, de este modo, fomentar un crecimiento económico sostenible.

Entre los ejes de desarrollo más importantes en lo que se refiere a la gestión de pavimentos, podemos destacar:

El programa de detección temprana de firmes agotados.

El desarrollo de mezclas bituminosas a bajas temperaturas.

El programa de análisis de Ciclo de Vida de secciones de firme.

La adaptación española del método mecanicista de diseño de secciones de firme.

El sistema anti-propagación de fisuras para firmes semirrígidos y/o semiflexibles, en rehabilitación o de nueva construcción, a partir de materiales procedentes de Neumáticos Fuera de Uso.

O los sistemas de sonorreducción a partir de materiales procedentes de Neumáticos Fuera de Uso.

En conclusión, la sociedad actual requiere de mejores infraestructuras viales para potenciar el desarrollo económico y garantizar el derecho a la movilidad de la población, todo ello acompañado de un desarrollo limpio, sostenible y acorde a las necesidades de crecimiento

Y, para cumplir este propósito, es fundamental que exista una sinergia productiva entre la administración pública, la industria del área de pavimentos y la investigación científica.

En ese contexto, este Congreso de Gestión de Pavimentos en Redes Autonómicas y Provinciales, organizado por la Asociación Española de la Carretera, en colaboración con el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón, sugiere un impulso a la sinergia administración-industria-investigación para potenciar el desarrollo económico y la sostenibilidad.

El Congreso brinda el espacio adecuado para la difusión y discusión sobre todos estos temas, con la participación de expertos nacionales, empresas constructoras y especialistas locales.

Estoy seguro de que, desde este Congreso, se van a hacer aportaciones importantes a ese cambio de paradigma al que estamos asistiendo, especialmente para la solución de la problemática de gestión de firmes en las redes autonómicas y provinciales, que, como vengo insistiendo, tiene un importante reflejo en el desarrollo económico y el bienestar de las personas.