

Introducción al XXIV Congreso Mundial de la Carretera

Jean-François Corté
Secretario general de la Asociación Mundial de la Carretera

(Discurso pronunciado durante la sesión de inauguración)

Señoras y señores Ministros y Viceministros
Señoras y señores Presidentes y Directores
Señoras y señores congresistas y personas acompañantes,
Queridos colegas y amigos,

Desde 1908, el Congreso Mundial de la Carretera es una cita periódica de la comunidad internacional de la carretera, ofreciendo una visión global, en ese momento, de las diferentes problemáticas con el fin de recoger y comprender la diversidad de las situaciones y puntos de vista.

El programa del Congreso nutrido con unas cuarenta sesiones, persigue permitirles, durante esta semana, entender la evolución de las ideas, de los enfoques, el progreso de conocimientos, y al mismo tiempo las incertidumbres y las cuestiones que suscita la coyuntura actual.

Para ello combinará: conferencias magistrales, sesiones preparadas por los comités técnicos de la Asociación tras cuatro años de trabajo, y sesiones sobre las temáticas de actualidad diseñadas con la participación de otras organizaciones internacionales.

Este programa técnico se abrirá esta tarde con la sesión de Ministros, que se ha convertido en una tradición de este congreso desde 1991 en Marraqués. El tema propuesto por México « Movilidad sustentable en un contexto de política social » muestra claramente el cambio de paradigma; el centro de nuestras preocupaciones se ha desplazado de la consideración otorgada a la carretera como objeto y a su explotación, a las respuestas que es necesario ofrecer a la expresión de necesidad de movilidad de los diferentes componentes de nuestras poblaciones, en una perspectiva de desarrollo sostenible.

Para intentar balizar el programa de cinco jornadas en algunos minutos, destacaré aquí algunas de las temáticas que les invitamos a discutir.

Seguridad vial,

En mil novecientos treinta y ocho, durante el congreso mantenido en los Países Bajos en La Haya, el presidente de la sesión consagrada a los accidentes de carreteras, declaraba « Hay que organizar en todos los países una cruzada bajo el signo de la seguridad vial ». La guerra romperá esta idea y hará falta esperar cerca de sesenta años para que se concrete esta idea, en 2011, bajo los auspicios de Naciones Unidas con el lanzamiento de la década de acción por la seguridad vial.

Si en estos últimos años se ha manifestado una mejora sensible de la seguridad en un cierto número de países, particularmente en Europa occidental y central, el problema mantiene aún a escala mundial la misma envergadura. 1 coma 3 millones de personas mueren cada año en accidentes de la carretera, al mismo tiempo que entre veinte y cincuenta millones sufren heridas. El noventa por ciento de los accidentes mortales se

producen en los países de bajos ingresos o medios, a pesar de que su tasa de motorización sea claramente más baja que la de los países con ingresos elevados. Por todo esto, es natural que se ofrezca un espacio importante a la seguridad vial en este congreso, con cuatro sesiones de media jornada y una conferencia magistral que pronunciará el Dr. Etienne Krug de la Organización Mundial de la Salud.

Desarrollo sostenible

El desarrollo sostenible para el sector de la carretera ya fue el tema de la Sesión de Ministros en Durban en 2003, y fue también el tema general del Congreso en París en 2007.

Un cierto consenso emerge bajo la influencia de los enfoques clásicos de evaluación económica de los proyectos de inversión y bajo la necesidad del proceso de toma de decisiones, sobre los impactos al medioambiente y el respeto de la biodiversidad. Dos sesiones del Congreso se dedicarán a esta reflexión fundamental sobre los modelos de evaluación de los proyectos de infraestructura del transporte.

Cambio climático

Cabe destacar aquí que la cuestión del cambio climático está en la agenda de los Congresos Mundiales de la Carretera únicamente desde el último Congreso en París en 2007. La toma de conciencia es reciente o está aún emergiendo.

Si, en relación con las infraestructuras de transporte de superficie, los efectos del cambio climático parecen más evidentes en los Países Nórdicos con un descenso de la capa subterránea de hielo permanente, que está socavando las carreteras, por el momento en la mayoría de las zonas del mundo, se está buscando aún datos que clarifiquen la naturaleza de los cambios y sus impactos; como los que están relacionados con fenómenos meteorológicos: intensidad y frecuencia de la precipitación, y vientos extremos.

Este conocimiento es esencial para el ingeniero que debe determinar si y cómo esto debe modificar los criterios de diseño para las nuevas obras, y determinar cómo diseñar medidas de adaptación de las obras existentes. Veremos durante el Congreso como los Comités técnicos, que han trabajado en esta cuestión, capitalizan el conocimiento actual.

Desde una perspectiva general, se señala al sector del transporte por su contribución a la emisión de gases de efecto invernadero (más de un cuarto de las emisiones totales), siendo el transporte por carretera 4/5 de esta contribución.

Aunque que la mayor parte sale de los vehículos, las autoridades de carreteras tienen sin embargo ciertos resortes tales como:

- La mejora de las condiciones de circulación, incluyendo la reducción de la congestión,
- y especialmente contribuyendo al desarrollo de un sistema integral de transporte que permita la elección del modo más adecuado dentro de un enfoque sostenible,

La cuestión es evidentemente muy compleja y veremos en varias sesiones del Congreso cuales son:

- las ideas y los prometedores logros de los Sistemas Inteligentes de Transporte,
- los beneficios de sistemas cooperantes entre los vehículos y la infraestructura,
- cómo el transporte y el planeamiento del uso del territorio pueden estar articulados,

- cómo se pueden organizar modos de transporte complementarios en las grandes ciudades y sus periferias.

Financiamiento

Hace cuatro años, en 2007 en el Congreso de París, el ambiente era de optimismo en materia de desarrollo de Asociaciones Público Privadas para redinamizar los programas de inversión en carreteras. Los proyectos en estudio se multiplicaban

¡Ay! un año más tarde, la crisis de 2008, que amplifica la situación financiera actual de numerosos países, hace añicos este optimismo y modifica completamente la situación. La dependencia mutua de los mercados financieros internacionales hace que ningún país esté a salvo de las turbulencias del momento. El Congreso examinará la evolución de la situación y las condiciones que se deben reunir para intentar encontrar de nuevo el éxito de tales asociaciones.

Gestión y mantenimiento del patrimonio vial

Los países con ingresos elevados han conocido un gran desarrollo del parque de infraestructuras de carreteras en la segunda parte del siglo veinte, mediante los esfuerzos de inversión continuos a lo largo de varios decenios.

Los países emergentes y en desarrollo se han lanzado en las últimas dos décadas en el mismo esfuerzo.

Tras los últimos veinte años, las necesidades de mantenimiento sin cada vez mayores, y raros son los países que han podido convencer a las autoridades políticas de la necesidad de un crecimiento regular de los recursos presupuestarios destinados al mantenimiento que esté a la altura del crecimiento del patrimonio vial y de su envejecimiento.

Para los países que estiman que sus redes de infraestructuras han llegado a la plena madurez y dirigen sus esfuerzos hacia la mejora de las condiciones de explotación con una mayor utilización de las nuevas tecnologías de comunicación y medida, el desarrollo de estas tecnologías que se quedan obsoletas rápidamente en comparación con la infraestructura de base, conlleva costes de mantenimientos, de explotación y de renovación que representan un carga presupuestaria creciente y significativa.

Desgraciadamente, para aquellos que están a cargo de la gestión del patrimonio vial, que representa normalmente el activo más importante en valor de los bienes públicos de un país, la falta de mantenimiento no afecta inmediatamente el valor de utilización. Es tentador retrasar las obras sin hacer caso al hecho de que el desarrollo de degradaciones estructurales acarreará un gasto creciente rápidamente con el retraso de las operaciones de mantenimiento. Esto son las antípodas de una gestión de desarrollo sostenible.

Las dificultades presupuestarias a las que deben enfrentarse numerosos países en la actualidad puede hacernos temer lo peor en materia de adjudicación de los recursos necesarios para la preservación de las inversiones realizadas a lo largo de las últimas décadas. En este contexto, los trabajos que serán presentados durante el Congreso sobre la optimización de la organización de la gestión y de la programación de las operaciones de mantenimiento deberían encontrar un eco singular.

Grandes obras (puentes, túneles)

Los progresos tecnológicos en el campo de los materiales y los procesos de construcción, permiten el paso de brechas y obstáculos naturales cada vez mayores, garantizando la

unión entre los territorios. Estas grandes obras (puentes y túneles) representan inversiones considerables de varias centenas de millones a miles de euros. La vida útil de una centena de años que se utiliza usualmente para su concepción, carece aquí de sentido para estas obras en las que el ingeniero se presta a soñar que podrán tener una duración comparable a los puentes heredados de la época romana. Pero para eso, hay que poder poner en práctica estrategias específicas de vigilancia continua de la estructura de la obra y sus constituyentes. Es uno de los temas que expondrá el Comité técnico sobre los puentes de carretera.

Gestión de riesgos

Los métodos de gestión de riesgos están aún lejos de haber penetrado ampliamente en nuestro sector de actividad contrariamente a otros sectores industriales particularmente aquellos en los que las repercusiones sobre la salud pública son más evidentes.

La realización de grandes obras y la gestión de catástrofes naturales son objeto sin embargo de la aplicación de enfoques de identificación, evaluación y gestión de riesgos. El Congreso les permitirá apreciar el estado de la práctica.

Lucha contra la corrupción

El sector de la carretera sigue estando considerado por la sociedad como uno de los sectores de actividad más expuesto a la corrupción. La multitud de participantes en la cadena de decisión y de acción, las sumas importantes en juego constituyen características que contribuyen a la vulnerabilidad del sector y a la tentación.

Las voz cada vez mayor que alza la sociedad, la reacción de ciertos políticos que permiten hablar más abiertamente del asunto. Es una condición necesaria para hacer avanzar las cosas. El tema estaba incluido en el Congreso de París, y lo está de nuevo en México. No hay soluciones fáciles pero hay vías posibles de progreso. Es importante debatir, compartir experiencias, intentar medir el impacto de las iniciativas tomadas, será lo que haremos durante este Congreso.

Carreteras rurales y accesibilidad

Este tema ha sido durante mucho tiempo puesto de lado, y sin embargo afecta a la vida cotidiana de millones de personas en numerosos países. Desenclave y complementariedad con las redes primarias estructurales son factores de cohesión política y social. Las condiciones de acceso en permanencia a los centros de salud, de enseñanza y el acceso a los mercados para las producciones locales, son condiciones necesarias para el alcance de los objetivos del milenio en materia de lucha contra la pobreza.

En 1975, el congreso de México, fue marcado fuertemente por el programa de « **camino de mano de obra** » lanzado por el gobierno mexicano para desenclavar las zonas rurales al mismo tiempo que se combatía el desempleo con el uso de mano de obra local, en la construcción de obras. 65 000 km de carreteras fueron así realizadas en cinco años.

La consciencia de la importancia de la accesibilidad de las zonas rurales parece estar adquirida, y numerosos son los países que se han lanzado en programas importantes, por tomar un sólo ejemplo, citaré el de India que sigue un ritmo medio de 140 kilómetros de nuevas carreteras rurales construidas por día.

La cuestión ahora no es tanto la capacidad de llevar a cabo estos programas de inversión, como el garantizar una conservación sostenible de este patrimonio, con los delicados asuntos de descentralización de responsabilidades y recursos, de desarrollo de capacidades institucionales de las instituciones locales.

Los países de América Latina han sido, durante estos últimos años, muy innovadores en este campo, suscitando por ejemplo la emergencia, el desarrollo y la multiplicación de micro empresas. Las dos sesiones de este congreso consagradas a las carreteras rurales permitirán a todos compartir esta experiencia.

Les queda ahora hacer su propio programa entre la gran diversidad de temas de las sesiones que les son propuestos, sin olvidar las sesiones de posters que les permitirán encontrarse con los autores de los artículos seleccionados entre los más de 800 artículos que han respondido a la invitación a ponencias individuales, las mejores de las cuales serán recompensadas dentro de unos minutos.

Mientras que el conjunto de congresistas serán, sin duda, asiduos a las sesiones técnicas y a la visita de la exposición, las personas acompañantes podrán descubrir la multitud de facetas de la cultura mexicana.

La Asociación Mundial de la Carretera, ha celebrado en dos mil nueve, un primer centenario de existencia, su nacimiento estuvo íntimamente relacionado con la emergencia del automóvil. Esta longevidad, más allá de las guerras, las disensiones políticas, la Asociación la debe a los lazos muy fuertes de confraternidad que ha sabido crear en el seno de la comunidad de la carretera.

Es muy grato para mí recordar el espíritu de algunos de los hombres que hace treinta y seis años, fueron los artífices de la organización del décimo quinto Congreso Mundial de Carreteras en México y que aún se encuentran a nuestro lado:

- Rodolfo Félix Valdés, Secretario de estado en la Secretaría de Obras Públicas que fue el presidente del congreso;
- Daniel Díaz Díaz, Director general de Planificación que fue el secretario general.
- y Victor Mahbub, director del comité mexicano de organización, y más tarde presidente de nuestra Asociación.

Les propongo que incluyan en sus aplausos a la totalidad del equipo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres AMIVTAC con la que la Asociación mundial de la Carretera ha trabajado muy estrechamente para ofrecerles este programa.

Permítame finalmente, señor Subsecretario de Infraestructura, querido Fausto Barajas, mencionar aquí en amistad, el nombre de Oscar de Buen Richkarday, quien empujó con convicción este proyecto que nos reúne hoy aquí.

Les agradezco su atención y les deseo a ustedes un excelente congreso.