

La AEC preside un grupo de trabajo de la IRF sobre sostenibilidad de las infraestructuras viarias

El sector viario mundial se une para definir una estrategia global sobre carreteras sostenibles

Madrid, 16 de julio de 2009

La Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro (1992) consolidó un concepto de desarrollo sostenible que tiene como esencia alcanzar un adecuado equilibrio entre los objetivos de progreso social, desarrollo económico y conservación y mejora del medio y de sus recursos naturales.

Aplicada al ámbito viario, esta definición implica que la sostenibilidad de las carreteras no se basa exclusivamente en construir y conservar con un mínimo impacto ambiental. En un mundo globalizado, donde el movimiento de personas y mercancías está experimentando un notable crecimiento, un transporte que quiera llamarse sostenible debe, además, garantizar seguridad y comodidad en los desplazamientos, ser económica y socialmente rentable y contribuir a elevar la riqueza de un país.

Para alcanzar esa sostenibilidad viaria no hay un único camino, sino que cada país, con sus circunstancias económicas, geográficas y sociales, tendrá que diseñar el sistema más adecuado a sus necesidades. Sin embargo, los técnicos coinciden en que existen unos principios generales y unas prácticas comunes que pueden considerarse aplicables a todos los estados.

La Federación Internacional de Carreteras (IRF) -previa consulta a las instituciones gubernamentales, los grupos políticos y los agentes sociales- se ha propuesto

identificar cuáles son esas prácticas comunes para elaborar una serie de recomendaciones de alcance global en el ámbito viario.

Con esta premisa, el Grupo de Trabajo sobre “Carreteras Sostenibles” de la Federación Europea de Carreteras (la oficina de la IRF en Bruselas) trabaja en el documento *Principios sobre Carreteras Sostenibles*, que será el primero de una serie de informes que pretenden abordar la infraestructura viaria desde el punto de vista medioambiental, social y económico.

Este Grupo de Trabajo está presidido por la Asociación Española de la Carretera en la persona de su Subdirectora General Técnica, Elena de la Peña.

Algunas de las recomendaciones más importantes expuestas en el mencionado documento, que actualmente ultima la IRF, pasan por optimizar el diseño de carreteras con el objetivo de reducir el consumo energético en la construcción y explotación, evitar la fragmentación de los hábitats, utilizar materiales reciclados y la generalización de la estabilización de suelos.

Otras actuaciones que aconseja poner en práctica el texto *Principios sobre Carreteras Sostenibles* van dirigidas a preservar las zonas de especial valor ambiental, de manera que, cuando se planifiquen y diseñen carreteras en zonas sensibles, se tengan en cuenta criterios específicos. En España, la Junta de Andalucía desarrolló, con la colaboración de la Asociación Española de la Carretera, el “Libro Blanco de las carreteras y los espacios naturales protegidos de Andalucía”, un documento en el que precisamente se detallan las claves para la protección de esas áreas naturales de especial valor ambiental.

Por otro lado, la Federación Internacional de Carreteras pretende también potenciar el uso del Calculador de gases de efecto invernadero, una herramienta presentada el pasado año por la IRF que permitiría armonizar un procedimiento para contabilizar la emisión de CO2 y de otros gases en los proyectos de construcción y mantenimiento de carreteras. Supone, pues, contar con un sistema fiable, accesible y seguro para la industria viaria en general y, especialmente, para las empresas de construcción y equipamiento, así como para las agencias medioambientales de los distintos gobiernos.

La apuesta de la IRF es, en definitiva, reducir el impacto del transporte viario en el medio ambiente y poner de relieve sus valores como servicio al ciudadano y fuente



**Asociación
Española de la
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.
28001 Madrid
Tif.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com

de riqueza. De hecho, no es la carretera el modo más contaminante si se tiene en cuenta su elevada participación en el reparto de viajeros y mercancías y si se comparan los gramos de CO₂ emitidos por viajero y kilómetro recorrido en cada uno de los modos.

En este sentido, la Agencia Europea de Medio Ambiente señala, en su informe *Climate for a transport change*, que los autobuses con tasas de ocupación elevadas presentan unas emisiones de 45-80 gramos por viajero y kilómetro; los turismos respetuosos con el medio ambiente llegan a 100-150, mientras que el tren de alta velocidad alcanza los 80-165 gramos y los vuelos de corta duración entre 77 y 240.

Invertir en prosperidad

Según un estudio noruego elaborado por el Grupo Sintef -organización especializada en desarrollo sostenible- y titulado “Los beneficios medioambientales de mejorar las infraestructuras viarias”, bastaría reformar adecuadamente el trazado y la plataforma de una carretera existente para disminuir de forma importante la contaminación del tráfico rodado.

En el caso de una vía convencional limitada a 60 km/h y con una intensidad media diaria (IMD) de 1.200 vehículos, acometer el desdoblamiento de la calzada -con sus correspondientes variantes de población- adecuándola a una velocidad de 80 km/h supondría un ahorro de emisiones de CO₂ del 26%.

En una autovía urbana congestionada, con una IMD de 5.000 vehículos y con un gran número de accesos, ampliar un carril más por sentido implicaría una reducción de emisiones del 38%. Otras medidas para reducir el impacto de las carreteras en el medio ambiente sobre las que hay numerosas experiencias son la utilización de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para mejorar la fluidez del tráfico, la optimización del uso de las infraestructuras, por ejemplo a través de carriles reversibles, la promoción de sumideros de carbono aledaños a las carreteras, utilización de materiales que absorben dióxido de nitrógeno (NO_x), integración paisajística de las carreteras y reducción del impacto de las operaciones de conservación.

Por último, el papel del vehículo y del usuario en la carrera hacia la eficiencia energética de la conducción y, por lo tanto, del conjunto de las carreteras, es indudable. En este sentido, se han introducido notables mejoras durante los últimos años: motores que emiten menos gases contaminantes, combustibles más respetuosos con el medio, reducción de las velocidades medias de conducción, etc.



**Asociación
Española de la
Carretera**

Goya, 23 - 4º dcha.
28001 Madrid
Tif.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com

Por ello, la IRF pretende recoger en su informe *Principios sobre Carreteras Sostenibles* todos estos aspectos, con el fin de llegar a un acuerdo global entre sus estados y organizaciones miembro para alcanzar una red de transporte verdaderamente sostenible.

**Fundada en 1948, la Federación Internacional de Carreteras (IRF en sus siglas en inglés) es una plataforma mundial que agrupa al sector público y privado del ámbito viario. En la actualidad cuenta con más de 350 miembros repartidos por los seis continentes, y tiene como objetivo prioritario promover la mejora de las infraestructuras viarias en todo el mundo desde una perspectiva tecnológica, financiera, de seguridad, capacidad y eficiencia medioambiental.*

La Asociación Española de la Carretera es miembro de la IRF desde 1950 y su Director General, Jacobo Díaz Pineda, es Vicepresidente de la Federación Europea de Carreteras, oficina en Bruselas de la IRF.



Goya, 23 - 4º dcha.
28001 Madrid
Tlf.: 91 577 99 72
Fax: 91 576 65 22
www.aecarretera.com

Más información:

Beatriz Rodríguez (brodriguez@aecarretera.com)
Susana Rubio (srubio@aecarretera.com)
Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales
Asociación Española de la Carretera
Tfno.: 91 577 99 72