

Oportunitats i noves perspectives en la gestió de carreteres



Valentín Aceña,
Cap de l'Oficina Tècnica de Planificació en Infraestructures de la Diputació de Barcelona

Catalunya compta amb prop de 12.000 km de carreteres, gestionades per diferents administracions

« La gestió compartimentada de la xarxa de carreteres és una debilitat »

El futur passa per un major servei d'informació, connectivitat amb altres transports i l'adaptació al vehicle elèctric

Els reptes de futur de les carreteres passen per millorar la informació, la intermodalitat i l'adaptació al vehicle elèctric. La gestió compartimentada de la xarxa de carreteres complica les actuacions.

La xarxa de carreteres de Catalunya és el resultat de l'execució de diferents documents de planificació fets durant els darrers 250 anys. La Mancomunitat de Catalunya va ser la primera administració que va fixar uns objectius de política viària moderna. Al llarg del segle XX és la xarxa bàsica de l'Estat la que més evoluciona. La dotació viària a Espanya és molt alta respecte a la resta de països europeus. Hi ha molta feina ja feta i, per tant, la creació de carreteres no serà la tasca principal durant els propers anys per millorar la gestió de les carreteres.

Actualment la xarxa de carreteres compta amb prop de 12.000 km i està repartida entre l'Estat, la Generalitat i les Diputacions. Això "és una debilitat" per a Aceña, de la mateixa manera que la seguretat i la sostenibilitat dels materials que s'utilitzen són punts a millorar.

Els principals desafiaments d'aquest sector segons Valentín Aceña són la lluita contra la contaminació generada pel transport i la millora de la seguretat viària aprofitant les possibilitats que ofereixen les noves tecnologies. Fruit dels avenços tecnològics, Aceña apunta diverses potencialitats de futur: "un major servei d'informació als usuaris, una aposta per la intermodalitat i la connectivitat amb altres transports i l'adaptació de la xarxa al vehicle elèctric".

Potencialment, les carreteres catalanes també hauran de trobar un sistema més just de finançament. Pel que fa als materials, s'hauria d'apostar pel reciclatge de paviments, l'aplicació de residus constructius i marques vials luminescents recarregables.

Com a principals riscos es troben la judicialització de la gestió de les carreteres, la desconfiança de la població respecte a l'obra pública i la manca d'adaptació a la nova situació actual amb menys recursos econòmics.

* **Valentín Aceña** és el Cap de l'Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures de la Diputació de Barcelona.

