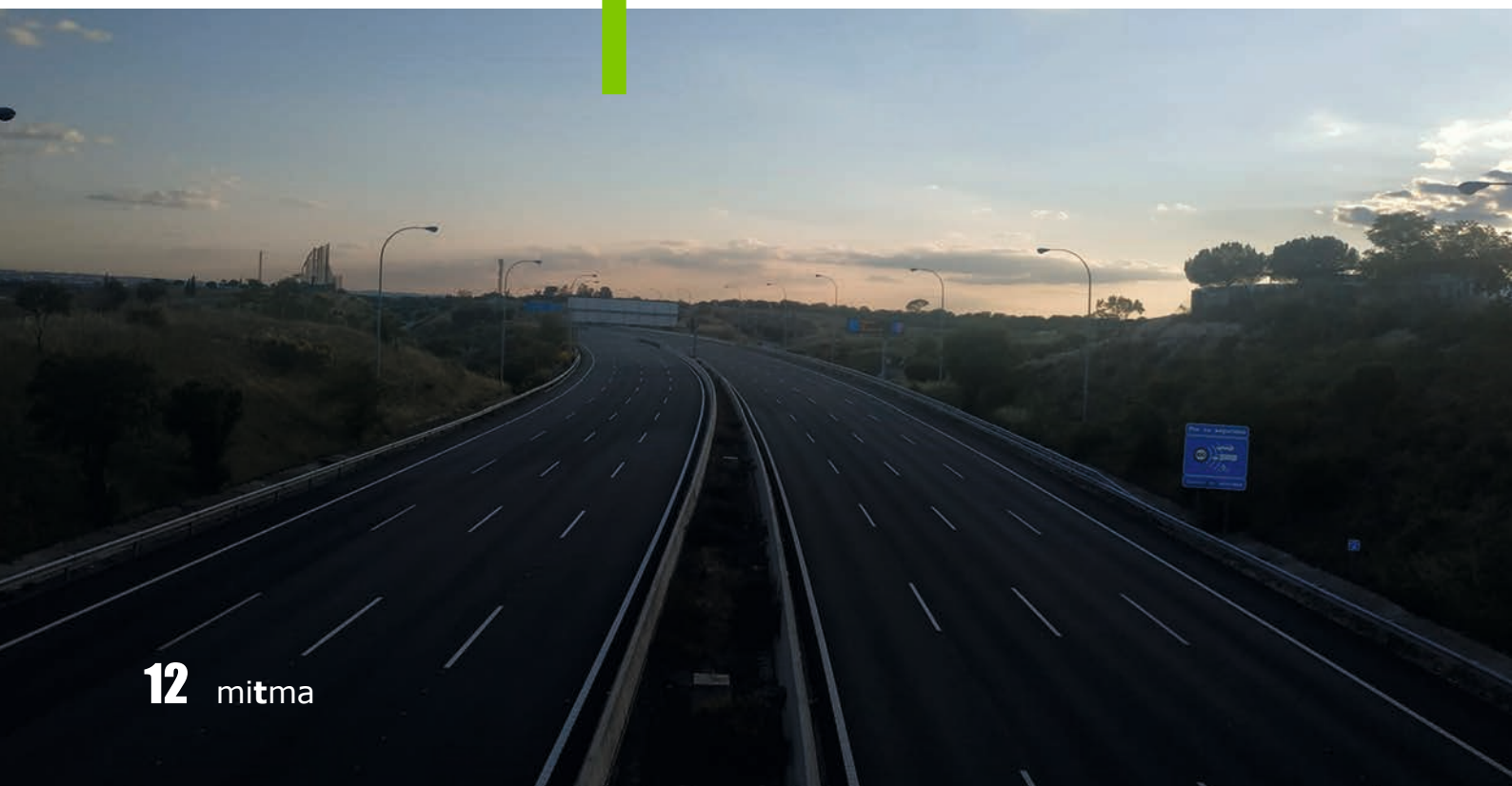


Crisis sanitaria, estado de alarma, desplome de la movilidad...

# ... y las carreteras todavía estaban allí

Los momentos de crisis sacan lo mejor de nosotros. Son momentos en los que los esfuerzos individuales sumados colectivamente ayudan a mantener el pulso; en el caso que nos ocupa de manera literal, en la batalla frente a la covid-19. Evidentemente, en las semanas más crudas asociadas a la declaración del estado de alarma el foco se ha dirigido principalmente hacia hospitales, residencias de mayores... verdaderas trincheras en esta dura guerra. Otras muchas personas, desde la retaguardia de sus diferentes responsabilidades, han asegurado que mercancías y usuarios esenciales llegasen desde su origen a su destino, permitiendo en cierto modo mantener las constantes vitales de la sociedad en su conjunto. Y aquí es donde entra en juego el personal de la Dirección General de Carreteras de Mitma, sus contratistas y empresas colaboradoras, y la importancia de su trabajo. Gracias a todos ellos, a pesar de todo, las carreteras siguieron allí, funcionando en condiciones de seguridad.

■ *Texto: CARLOS GARCÍA DE QUESADA DELGADO (Unidad de Apoyo, Dirección General de Carreteras).  
CHRISTIAN DE LA CALLE OTERO (Unidad de Apoyo, Dirección General de Carreteras).*



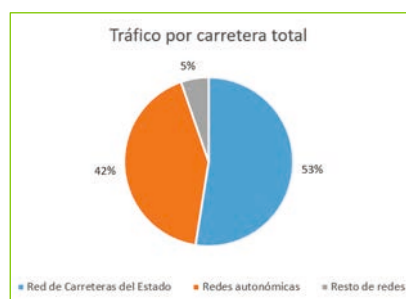
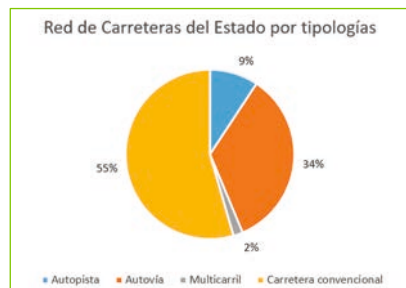
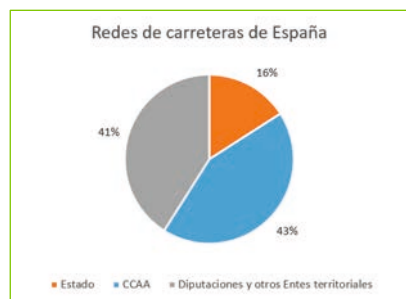
## La pandemia de la covid-19

impactó de manera drástica en los patrones de movilidad de toda la sociedad española. Durante la vigencia del estado de alarma, desde el 15 de marzo, parecía que las infraestructuras interurbanas de transporte habían perdido cierta importancia. De hecho, los pocos ciudadanos que se movían, más concretamente durante sus primeras 6 semanas, lo hacían normalmente por desplazamientos de corta distancia, dirigiéndose a sus puestos de trabajo o a proveerse de bienes de primera necesidad, utilizando para ello principalmente las vías de comunicación municipales y redes de transporte colectivo metropolitano, cuando no exclusivamente en trayectos a pie. Efectivamente, en abril se han registrado, ya hablando de los principales itinerarios de largo recorrido por carretera, reducciones de hasta el 90 por ciento en el tráfico de vehículos ligeros respecto a los periodos equivalentes de 2019. Sin embargo, a la vez que se producía el fenómeno anterior, no mermaba la necesidad de mantener los suministros interiores de mercancías, 95% de los cuales se mueven en España por carretera, en una situación en que la cadena logística se vio sometida a estrés por un tirón de la demanda doméstica de productos de alimentación y primera necesidad. No en vano, el tráfico de vehículos pesados se redujo en mucha menor medida, entre un 30 y un 40 por ciento en los itinerarios de largo recorrido durante las semanas más críticas. En consecuencia, la importancia de los transportistas –y de otros tantos profesionales que se mantuvieron “en la carretera”, como

las fuerzas y cuerpos de seguridad– no ha pasado desapercibida, siendo objeto de aplauso por parte de los ciudadanos. Desde estas líneas se quiere dar un reconocimiento explícito a otros profesionales que tampoco pararon durante el confinamiento y tal vez han quedado en un segundo término: aquellos que han permitido seguir construyendo, reconstruyendo y conservando nuestras carreteras para garantizar una movilidad ininterrumpida y segura, y en particular las carreteras del Estado por las que circulan la mayoría de mercancías y de personal esencial.

### Importancia de la Red de Carreteras del Estado

En España, hay más de 165.000 kilómetros de carreteras, de los cuales 26.466 km conforman la denominada Red de Carreteras del Estado (RCE), gestionada por el Mitma a través de la Dirección General de Carreteras (DGC). Más del 43% de la Red de Carreteras del Estado (RCE) está constituida por autopistas y autovías. Cabría pensar que se trata de una red pequeña en magnitud, ya que no llega al 16% del total, y que el principal peso recae sobre comunidades autónomas, diputaciones provinciales y cabildos insulares. Pero estaríamos obviando otro indicador: el tráfico. La RCE soporta el 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico de vehículos pesados, conecta las capitales de provincia y permite la conexión de las redes principales con los puertos, aeropuertos y nudos logísticos de mayor relevancia. Todo ello pone en evidencia que un transporte de mercancías interior en España no se sostendría sin valorar la importancia de esta red, y de asegurar en todas las



La importancia de la Red de Carreteras del Estado, en cifras.

Los servicios de conservación de la DGC participaron en actividades ajenas a su quehacer ordinario, pero que la situación de crisis demandaba



circunstancias su funcionalidad y operatividad.

### Estado de alarma

A las 0:00 horas del 15 de marzo de 2020, quedó declarado el estado de alarma por la crisis sanitaria derivada de la covid-19. El personal de la DGC, que cuenta con casi 1.700 trabajadores, pasaba a trabajar mayoritariamente en modalidades no presenciales, pero la necesidad de sostener unas infraestructuras seguras como base para mantener la movilidad de personas y mercancías debía continuar.

La DGC tiene sus particularidades en cuanto a su organización como centro directivo. Cabe resaltar la división en servicios centrales y servicios periféricos, la propia organización de las demarcaciones de carreteras del Estado con sus unidades provinciales y la coexistencia de contratos públicos de muy distinta naturaleza. Esta complejidad requirió la aprobación con celeridad de una Orden Circular (OC 1/2020), dictada apenas tres días después de la declaración del estado de alarma, y trasladada a los trabajadores con el fin de establecer nuevos principios de coordinación y trabajo en la DGC.

Como es lógico, los contratos cuya continuidad era más crítica fueron los relativos a diversas operaciones de conservación y explotación en los 150 sectores en los que se divide a esos efectos la RCE no concesionada. Actuaciones como la vialidad invernal, la atención a cualquier accidente o incidente en la carretera o las actuaciones básicas para garantizar la disponibilidad de la vía tienen un carácter básico, y en la situación singular del estado de alarma este hecho se reforzó. Los directores de los

contratos establecieron pautas para atender estos servicios esenciales, a la vez que se mantenían las instrucciones y recomendaciones de las autoridades sanitarias.

Por otro lado, los servicios de conservación de la DGC, gracias a la iniciativa y predisposición de los funcionarios de Mitma y de las diferentes empresas contratistas, participaron en actividades ajenas a su quehacer ordinario, pero que la situación de crisis demandaba. En este sentido, se ha colaborado con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el establecimiento del cierre de fronteras y en la organización de controles de cumplimiento de las restricciones a la movilidad.

Igualmente se adaptaron camiones quitanieves para participar en la desinfección de vías públicas de diferentes municipios. En colaboración con las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno y los propios ayuntamientos, se trabajó en ciudades como Madrid, Barcelona, Murcia, A Coruña, Toledo, Cuenca, Teruel, etc.; o en muchos otros municipios de todo el territorio nacional. Por mencionar solo dos ejemplos: en Galicia se actuó en más de 30 municipios de sus cuatro provincias a lo largo de casi 8.000 km de vías recorridas, y en la Región de Murcia se actuó con unos 220.000 litros de desinfectante en 25 municipios y pedanías.

También en las carreteras, como en otros escenarios cotidianos, se produjeron escenas insólitas: durante el temporal que trajo nieve a muchas zonas de España a finales de marzo y principios de abril, pudo verse a máquinas quitanieves circulando por carreteras totalmente vacías de tráfico.

### Apoyo en la prestación de servicios a los transportistas

Durante el estado de alarma se cerraron bares, restaurantes y hoteles. Los transportistas dejaron de disponer de muchos de sus habituales lugares para comer un plato caliente, asearse o descansar de sus largos viajes. Sin duda, un problema con repercusiones directas en su bienestar y seguridad.

En este sentido, el mismo día en el que entró en vigor el estado de alarma, el Mitma aprobó la Orden TMA/229/2020 dictando disposiciones respecto al acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios para facilitar el transporte de mercancías en el territorio nacional. También la anteriormente citada Orden Circular 1/2020 recogía instrucciones específicas para dar cumplimiento de la misma en las áreas de servicio concesionadas de la DGC.

Además, desde la DGC se participó en la creación de un punto de información de servicios de interés para transportistas y otros profesionales, finalmente implementado como mapa-visor en la página web del Mitma. En concreto, gracias al potente despliegue territorial de los servicios periféricos de la DGC, se ha podido asegurar de primera mano la veracidad de la información suministrada en cuanto a disponibilidad de servicios de restauración y aseos, tanto en las áreas de servicio ubicadas en la RCE como en otras instalaciones, por ejemplo, los denominados aparcamientos seguros y protegidos para camiones.

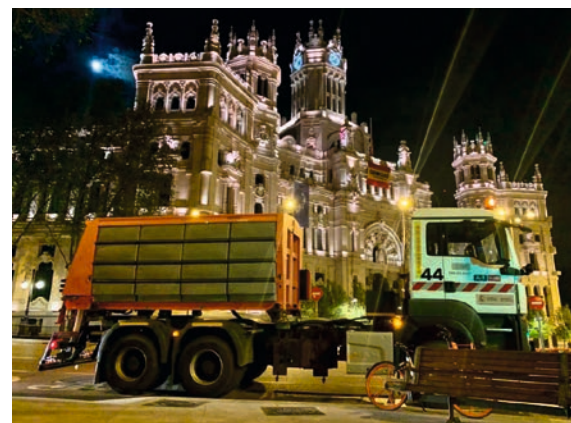
En la primera semana de abril, probablemente la más crítica del estado de alarma, en las 97

áreas de servicio en funcionamiento de la Red de Carreteras del Estado se mantenían habilitados los aseos para transportistas y personal esencial. Además, en 31 de ellas (32% del total) se disponía de duchas, en 23 áreas (24% del total) se ofrecía comida preparada y en 90 áreas (93% del total) se podían adquirir bocadillos y bebidas calientes.

### Continuidad de la actividad de la Dirección General de Carreteras

El papel de la DGC no se ciñe exclusivamente a los ámbitos críticos comentados anteriormente. En general, se puede afirmar que no se paralizaron otras actuaciones, pero sí se apostó claramente por modalidades de trabajo no presencial, restringiéndose el trabajo presencial a casos muy concretos. Un ejemplo paradigmático de buena adaptación a los nuevos sistemas de trabajo fue la de los contratos de servicios que permiten la redacción de proyectos de las futuras obras. En este caso la continuidad fue tal que, incluso durante las primeras semanas, se llegó a aprobar definitivamente un proyecto de construcción, en concreto el de "Duplicación de la carretera N-350 de acceso sur al Puerto Bahía de Algeciras", en la provincia de Cádiz.

Por su parte, las obras se siguieron desarrollando, en muchos casos no sin dificultades por falta de provisión de materiales o de personal, ya sea por convalecencia, aislamiento o dificultades de alojamiento. Se revisaron muchos planes de seguridad y salud para contemplar medidas específicas contra la covid-19, y para asegurar el cumplimiento





## Análisis de la evolución del tráfico en carretera durante el estado de alarma

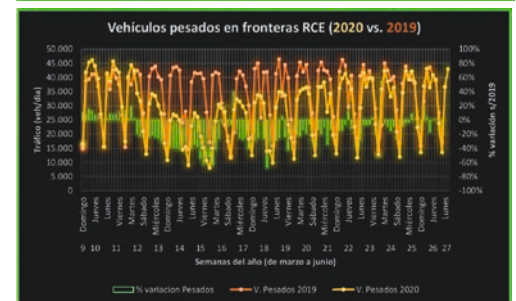
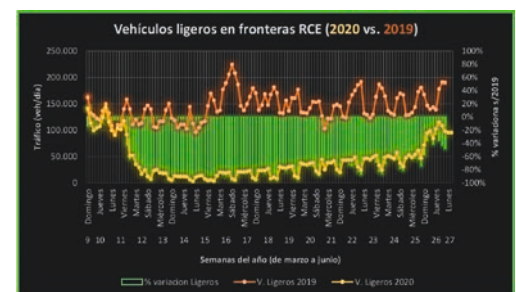
La reducción al mínimo de las interacciones entre personas, necesaria como primera barrera a la transmisión del coronavirus, se plasmó desde mediados de marzo en una reducción drástica de la movilidad a todos los niveles: internacional, nacional, regional y urbano. Gracias a sus más de 3.200 estaciones de aforo de tráfico, casi 600 de ellas permanentes, desde la DGC se han recabado y analizado datos de interés sobre la evolución del tráfico de vehículos en la Red de Carreteras del Estado, para su uso e interpretación por las autoridades competentes en la gestión de la crisis.

Entre los datos estudiados, destacan las comparativas del tráfico registrado durante el estado de alarma y los días y semanas equivalentes en el año 2019. Se han evaluado datos de vehículos pesados en pasos fronterizos con Francia y Portugal (vinculado al transporte internacional de mercancías), las principales entradas y salidas a seis áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, Sevilla, Zaragoza, Alicante y Valladolid), y seis itinerarios de largo recorrido (Madrid-Levante, Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid, Murcia-Andalucía, Barcelona-Valencia y Valencia-Murcia), registrándose reducciones medias de tráfico del entorno del 90-95% respecto a 2019.

En cuanto al tráfico internacional, los principales pasos fron-

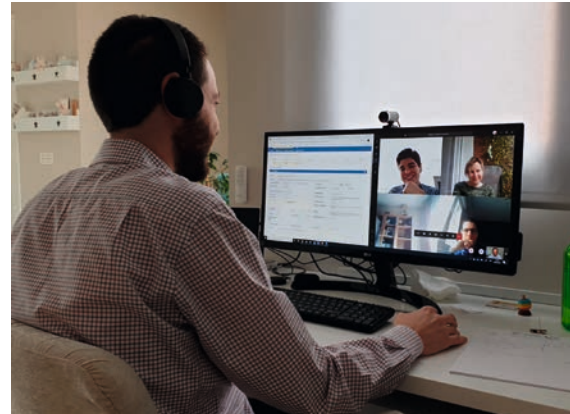
terizos con Francia y Portugal, los de la Red de Carreteras del Estado, observaron una reducción del global de movimientos transfronterizos del entorno del 90% en tráfico de viajeros (vehículos ligeros) en el mes de abril de 2020 respecto a 2019, mientras que en el caso de vehículos pesados la reducción se ubicó entre el 40% y el 60% en ese momento.

Singularmente, se comprobó la clara reducción de los tráficos registrados en el periodo vacacional de Semana Santa, del 2 al 5 de abril de 2020, en comparación con el periodo equivalente de 2019, en las seis áreas metropolitanas mencionadas. Las variaciones observadas en el tráfico de viajeros (vehículos ligeros) fueron de entre el -76% y el -96%, en función de las ciudades y los días.



de las medidas indicadas por el Ministerio de Sanidad. Además, a través del artículo 34 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social de la covid-19, se previó un procedimiento para permitir a las constructoras solicitar la suspensión de las obras en el caso de que no existiera posibilidad de continuar las mismas debido a la pandemia. A su vez, la Administración asumiría los costes de personal y equipos adscritos al contrato. En la fase más crítica de lucha contra la extensión del coronavirus, se endurecieron las medidas, estableciéndose con carácter general el permiso retribuido recuperable entre el 30 de marzo y el 9 de abril de 2020. Dentro de las actividades esenciales que no se acogerían al citado permiso, se atendió a la necesidad de mantener todas aquellas relacionadas con la gestión del tráfico y seguridad vial, y en este sentido se aprobó otra Orden Circular (OC 2/2020) de la DGC que buscaba dar instrucciones específicas en el ámbito operacional de la misma. En concreto, se consideraron tareas mínimas esenciales para asegurar la vialidad y la circulación en condiciones de seguridad: los servicios de vigilancia y atención a accidentes o incidentes, comunicaciones, control de túneles (donde procediera), vialidad invernal y vigilancia, guardia y custodia de las obras; y que no se llevaría a cabo, con carácter general, cualquier otra operación. Caso aparte son las obras de emergencia, que continuaron exclusivamente con los trabajos que permitieran paliar la situación que había originado tal emergencia. ■

Las obras se siguieron desarrollando, en muchos casos no sin dificultades por falta de provisión de materiales o de personal, ya sea por convalecencia, aislamiento o dificultades de alojamiento



Un ejemplo paradigmático de buena adaptación a los nuevos sistemas de trabajo fue la redacción de proyectos de las futuras obras

