



Colegio de Ingenieros de Caminos,  
Canales y Puertos

castilla y león

## ELENA DE LA PEÑA GONZÁLEZ

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA – SUBDIRECTORA GENERAL  
TÉCNICA

Estudias Caminos ¿por vocación, por tradición familiar...?

Desde pequeña a mí siempre me gustó jugar con las construcciones de Lego y siempre me llamaron la atención las obras, tal vez porque mi padre también es ingeniero de caminos. Por otra parte, sacaba buenas notas y se me daban bien las matemáticas, la física... así que tenía todo el sentido que estudiara una carrera técnica. Por cierto que estudiando COU había todavía quien me advertía del ambiente hostil para una mujer en la Escuela de Caminos; lo cierto es que luego yo no lo viví así en absoluto.

De tu paso por la Escuela, ¿con qué te quedas, qué destacarías?

En primer lugar, el shock inicial: vienes de sacar buenas notas del instituto y de repente te encuentras... con suspensos. Y una exigencia altísima: doy fe de que cada asignatura que aprobé me costó mucho esfuerzo, mucho estudio. También quiero destacar que en quinto de carrera hice un Erasmus en Edimburgo: una experiencia enormemente enriquecedora. Por cierto que allí

“Además de las consideraciones de seguridad vial –el peatón, ya de por sí vulnerable, pasa a serlo mucho más–, nadie ha analizado todavía cómo los VMP (Vehículos de Movilidad Personal) afectan al transporte público. Lo mismo ocurre con los coches eléctricos de alquiler: ¿cuántas personas usaban antes el transporte público –clave de bóveda de cualquier política de movilidad sostenible– y ahora conducen coches eléctricos o comparten vehículo por horas? ¿Se trata sólo de no contaminar o también de desechar el coche en el centro de las ciudades y hacerlas más *friendly* para los peatones, para los vecinos?”





me di cuenta de que la condición generalista de nuestros estudios no es tal en otros países: allí hay ingenieros especialistas en geotecnia, en estructuras... pero no hay un equivalente. Sobre este particular, a veces se critica el exceso de carga teórica en la Escuela, pero yo pienso –con los matices debidos– que al cabo es una ventaja para mejor desarrollar nuestra carrera profesional y no encasillarnos de principio en una sola disciplina: la duración del ejercicio profesional es larga y uno puede reinventarse porque tienes las bases: hoy puedes trabajar en carreteras y dentro de unos años en obras hidráulicas, por ejemplo. No ocurre en otros países

Inmediatamente después de terminar los estudios empiezas a trabajar en la Asociación Española de la Carretera (AEC) y hasta ahora.

Cuando terminé –era el año 2000– incluso podías elegir dónde trabajar, pues había mucha inversión en obra pública. Trabajar a pie de obra no me atraía, mientras que la redacción de proyectos pensé que acabaría por resultarme monótono –especializarte en el cálculo del trazado, etcétera–. Vi un cartel en el tablón de anuncios de la Escuela de una oferta de empleo de la Asociación Española de la Carretera –entonces no existían LinkedIn ni las redes sociales– y cuando hice la entrevista y supe de la variedad de funciones del puesto quedé cautivada, la verdad: consultoría, investigación, medios de comunicación, relaciones con Iberoamérica...

Terminas los estudios académicos y no los retomas... hasta 15 años después, cuando haces la tesis doctoral. ¿Por qué tal *décalage*?

En verdad las asignaturas del doctorado las curso en los 2 o 3 años siguientes a terminar la carrera. Pero luego me da pereza ponerme con la tesis doctoral propiamente dicha y la aparco. De hecho, si finalmente la redacté, aparte de porque versó sobre un tema que yo conozco bien por mi propio trabajo y en el que me he especializado –en 2005 había obtenido ya el título de “Auditora de Seguridad Vial” por la Universidad Politécnica de Cataluña– fue porque cambió la normativa y si no leía la tesis antes de febrero de 2016, de nada me

habrían valido aquellas asignaturas cursadas. Finalmente obtuve el grado de doctora en 2015 con una tesis dirigida por Aniceto Zaragoza: “Diseño de un modelo para la identificación y análisis de tramos de carreteras sin accidentes: una nueva visión de la seguridad vial”.

Son muchos los ingenieros que trabajan en la empresa privada que afirman que no les compensa el esfuerzo de hacer el doctorado porque, tras de distintos cambios legislativos, si hoy quieres dar clases tienes que haberte dedicado casi únicamente a la docencia y la investigación desde que terminas los estudios; apenas si te cuenta ser el mejor proyectista de puentes si no has publicado un artículo en una revista indexada. Y al revés: puedes no haber proyectado ningún puente ni haber pisado una obra y ser profesor de la asignatura de puentes.

Es cierto que hay pocos acicates para quien no se dedica a la investigación o tiene claro que su futuro profesional pasa por la docencia. Y sí, me parece una pérdida notable para la Universidad el hecho de que quienes conocen la “realidad” del día a día no puedan compatibilizar su carrera profesional con la carrera docente, a la que ahora poco menos que te tienes que dedicar exclusivamente y, como bien dices, incluso sin haber salido de la propia Universidad nada más terminar la carrera. También en el otro sentido me parece una pérdida para la empresa privada que un catedrático tenga que tener dedicación exclusiva y no pueda aportar su *know-how*.

En la AEC te especializas desde fecha muy temprana en la seguridad vial, *inter alia*.

Cuando yo estudié apenas si te daban una pincelada en la Escuela de la seguridad vial, entendida *lato sensu* y no sólo como algo técnico: señalización, barreras de seguridad... Desde la AEC siempre hemos creído que nuestra labor ha de consistir en ser punta de lanza, esto es, de alguna manera ser visionarios y apostar por que el sector tome conciencia de lo que ya se hace en otros países, de cuáles son las prioridades “de-futuro-que-ya-son-presentes”,





etcétera. Por venir al presente, por ejemplo, nuestra apuesta es clara en todo lo relacionado con el cambio climático.

### ¿Cómo estamos en materia de seguridad vial si nos comparamos con otros países?

Cuando desde la AEC apostamos a principios de siglo por publicar estudios, por concienciar a las Administraciones... había países más avanzados: Suecia, Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Australia... Hoy se puede decir, habida cuenta la reducción de la siniestralidad en los últimos años, que España es un referente, sin que ello signifique que no haya que seguir trabajando, no sólo desde un punto de vista legal –radares, alcohol, cinturón, velocidades máximas...–, sino muy especialmente en la mejora de la seguridad de infraestructuras a través de auditorías, inspecciones, etc., y también en la conservación, que durante la crisis ha estado más desatendida

### ¿Se invierte suficientemente en investigación por parte de las Administraciones Públicas y de la iniciativa privada?

En lo que tiene que ver con la seguridad de las infraestructuras, mucho menos que en lo que toca al factor humano, aunque en Bruselas están tomando mayor conciencia de este déficit. Hay que considerar también que las empresas privadas invierten en función de las necesidades de sus clientes; quiero decir que las empresas automovilísticas tienen millones de clientes –y en consecuencia la inversión en investigación les trae cuenta para distinguirse, para ser más competitivos–, y sin embargo en lo que tiene que ver con la seguridad de las infraestructuras el cliente es casi único: las Administraciones Públicas. Por otra parte, los proyectos de I+D+i y las líneas de investigación que promueve la Unión Europea a veces conllevan tal carga burocrática que no interesan a las empresas. Hay que ponérselo fácil al sector privado e incentivar la innovación.

La AEC trabaja a menudo y desde hace años con gobiernos e instituciones iberoamericanas.

En efecto, con los países iberoamericanos siempre ha habido una relación muy estrecha, incluso por razones históricas conocidas que trascienden el ámbito de la carretera. Siempre hemos procurado crear una red de conocimiento compartido y de colaboración a través de asesorías, labores de consultoría, diagnósticos, definición de buenas prácticas... He de decir que el avance en seguridad vial en Iberoamérica durante los últimos 10 o 15 años ha sido espectacular, si bien existen algunas problemáticas específicas: falta de datos –a veces no existen series de larga data de accidentalidad, de tráfico...–; inestabilidad económica, social o política en algunos países; distintos órdenes de prioridades –erradicación de la pobreza o seguridad ciudadana por sobre cualquier otra política, así la seguridad vial–; desigualdades en las grandes ciudades –definir un programa integral de seguridad vial se hace complejo cuando existen departamentos o barrios con dotaciones de infraestructuras muy dispares–; etcétera. Quiero destacar a este respecto la labor de instituciones como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial o el Banco de Desarrollo de América Latina, que continuamente exploran nuevas vías: condicionar la financiación de la construcción de una carretera a que el proyecto incluya estudios y propuestas de seguridad vial, etcétera.





Aquí en España, ¿existe mucha disparidad de criterios o de capacidades entre las distintas Administraciones: estatal, autonómicas, locales...?

La preocupación por la seguridad vial es compartida por todas ellas, si bien los medios con que cuentan cada una es muy variable por razones, no tanto de iniciativa política, como de limitaciones presupuestarias: así, hay Administraciones autonómicas que cuentan con departamentos específicos con veinte técnicos dedicados exclusivamente a la seguridad vial y hay Diputaciones que no se lo pueden permitir. También es cierto que no todas las Comunidades Autónomas, por ejemplo, tienen aún Planes de Seguridad Vial.

Por otra parte, acaso debería ser la Administración estatal –Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Dirección General de Tráfico– quienes con más razón deberían constituir un efecto tractor y, en la medida de lo posible, potenciar una homogeneización: mediante la firma de convenios, la publicación de guías, etcétera. Ahora será una buena oportunidad, tras de la aprobación de la nueva Directiva europea de seguridad en infraestructuras viarias. El objetivo será conseguir una mejora del nivel de seguridad en todas las redes de carreteras.

Existen multitud de normas legales (leyes, reglamentos, normas ISO...) pero da la impresión de que el regulador, la Administración, no puede sino ir por detrás de la nueva movilidad: patinetes y coches eléctricos, coches compartidos, vehículos de alquiler por horas...

Sí, es cierto, y la falta de estabilidad política introduce retrasos en muchos casos. Por poner un solo ejemplo: hace ya tiempo que los patinetes eléctricos son una realidad en las ciudades –por las calzadas pero también por las aceras– y sin embargo, aunque había ordenanzas municipales en vigor, hasta el mes pasado la Dirección General de Tráfico no ha publicado una instrucción transitoria que establece algunos criterios clarificadores dirigidos a los usuarios de estos vehículos, Ayuntamientos y agentes de la autoridad.

Ahora las ordenanzas municipales deberían homogeneizarse de acuerdo a esta instrucción.

Además, estos nuevos modos de movilidad constituyen “hechos consumados”, no ya sin que exista una legislación específica –cosa que no ocurre con otras actividades económicas, por cierto–, sino que tampoco existe un “conocimiento” previo (estudios teóricos, trabajo de campo...); quiero decir que planificar el modelo general de movilidad a corto y largo plazo se dificulta enormemente, pues ocurre que el resto de modos tradicionales han de “acostumbrarse” a estos nuevos modos y cuando el planificador trate de definir una nueva movilidad que los englobe a todos ya lo estará necesariamente condicionada *ante litteram* por este “hecho consumado”.



Por seguir con los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), y además de las consideraciones de seguridad vial –el peatón, ya de por sí vulnerable, pasa a serlo mucho más–, nadie ha analizado todavía cómo los VMP afectan al transporte público. Lo mismo ocurre con los coches eléctricos de alquiler: ¿cuántas personas usaban antes el transporte público –clave de bóveda de cualquier política de movilidad sostenible– y ahora conducen coches



eléctricos o comparten vehículo por horas? ¿Se trata sólo de no contaminar o también de desechar el coche en el centro de las ciudades y hacerlas más *friendly* para los peatones, para los vecinos? Además se dan ciertas paradojas: bien está y es obligado –muy señaladamente en episodios de contaminación– que los vehículos más contaminantes no accedan a los centros de las ciudades, pero con ello se obvia otro factor inherente a cualquier política pública, el factor social. A quienes menos poder adquisitivo tienen, más difícil les resulta adquirir un coche eléctrico, por ejemplo, y así podría darse el caso – injusto– de que acceder a los centros de las ciudades sólo les será permitido a quienes tienen coches menos contaminantes (más caros), y quienes tienen coches más baratos (más contaminantes) sólo podrán hacerlo en transporte público, que como su nombre indica ha de ser público, de todos y para todos.

Por último, subrayar que mientras el vehículo autónomo está muy avanzado en cuanto que tal vehículo, en el diseño y acomodación de las infraestructuras no se ha avanzado tanto.

La AEC, como tú apuntabas antes, quiere ser punta de lanza y el cambio climático es una de sus líneas-fuerza actuales.

Sin duda. Todavía queda mucho camino por recorrer, no sólo en el proyecto y construcción o readaptación de las infraestructuras, sino en la toma de conciencia de los distintos agentes. En lo que yo conozco, por ejemplo, ninguna Dirección General de Carreteras cuenta aún con una sección especializada en cambio climático. Y aunque nos creamos que el cambio climático afecta especialmente al frente de costa –infraestructuras portuarias– o condiciona especialmente los episodios de sequía o inundaciones – infraestructuras hidráulicas–, las carreteras son infraestructuras también vulnerables al cambio climático, y esto lo comprobamos nosotros directamente en los países latinoamericanos, donde los fenómenos meteorológicos son más extremos y sus consecuencias también: corrimientos de tierra, destrucción de firmes... Puede ser que a día de hoy no sea una prioridad para España, pero es algo para tener presente; y algunos países

Europeos están empezando a actuar para adaptar sus infraestructuras al cambio climático.

Para terminar, algunos compañeros no saben distinguir qué hace la Asociación Española de la Carretera y qué hace la Asociación Técnica de la Carretera (ATC).

Digamos que son complementarias: tal vez nosotros nos centramos más en investigación y consultoría –no sólo en el ámbito de la carretera *stricto sensu*, sino también del transporte– y ellos se ocupan a través de Comités de poner en relación a las Administraciones y a las empresas del sector de la carretera y se centran en asuntos más técnicos. He de decir que mantenemos muy buena relación, y una prueba de ello es la pasada Semana de la Carretera celebrada en Santiago de Compostela, que organizamos con la colaboración de la ATC.

[Entrevista vía Skype Valladolid-Madrid realizada el 27 de enero de 2020 por Javier Muñoz Álvarez]

