

**XVII CURSO
GENERAL DE
TRANSPORTES
TERRESTRES**

PLANIFICACIÓN SECTORIAL DE CARRETERAS

JESÚS RUBIO

DR. JUSTO BORRAJO

MADRID, 22 DE ABRIL DE 2003

Cuando un término nuevo se inserta entre nosotros para nombrar aquello de que carecíamos, y que enriquece nuestro vivir práctico o mental, debe ser acogido con satisfacción...

A veces es un matiz lo que importa: basta con que añada un nuevo rasgo que permita ordenar y entender mejor el mundo.

**Fernando Lázaro Carreter
El nuevo dardo en la palabra.**

PROCESO CLÁSICO DE PLANIFICACIÓN

OBJETIVOS

DATOS BÁSICOS

FORMULACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

AVANCE DEL PLAN

INFORMACIÓN Y DISCUSIÓN PÚBLICA

EQUILIBRIO DE INTERESES

DECISIONES ESTABLES Para un período de tiempo
Para variaciones limitadas en las hipótesis básicas

PLAN ASUMIBLE Y CREIBLE

PROGRAMACIÓN Y FINANCIACIÓN

CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE CARRETERAS 1984/93

- **Efectos positivos**
 - Credibilidad
 - Estabilidad
 - Horizonte inversor definido
- **Efectos negativos**
 - Se incluye todo
 - No hay financiación
 - Se establece un horizonte lejano
 - No se discute
 - No se programa
- **Planes Estrella**

CAMBIOS CUALITATIVOS

- **Se niega la validez de la planificación estratégica**
- **El mercado asignará los recursos**
- **Objetivos:**
 - **cumplir el presupuesto anual**
 - **incorporar la iniciativa privada**
 - **mantener el ritmo inversor**

SIN UN DISEÑO FORMALIZADO

- NO SE PRODUCEN INCUMPLIMIENTOS
- SE PUEDEN MODIFICAR LOS PLANTEAMIENTOS
- SE PUEDE SER IMPRECISO EN PLAZOS, DISEÑO
- SE PUEDE ELEGIR EL MOMENTO DE OFRECER CADA ACTUACIÓN

PERO

- CADA DECISIÓN ES UNA PELEA
- SE PRODUCEN AGRAVIOS COMPARATIVOS
- LA DISCRECIONALIDAD PUEDE CONVERTIRSE EN ARBITRARIEDAD
- NO HAY UN MARCO DE REFERENCIA ESTABLE Y SE PUEDEN PRODUCIR DISFUNCIONES EN DECISIONES DE LAS DISTINTAS ADMINISTRACIONES

CIMIENTOS NECESARIOS

- **Procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental**
 - **Evaluación Ambiental Estratégica (julio 2004)**
 - **Evaluación de Impacto Ambiental**
- **Procesos de información pública**
- **Marco económico. Déficit**
- **Períodos de maduración largos**
- **Bibliotecas de estudios y proyectos**

NUEVOS AGENTES (Y CLÁSICOS)

- **Constructores**
- **Concesionarios** | Papeles más claros y diferenciados
- **Otras Administraciones**
- **Financieros que exigen**
 - Datos fiables**
 - **Con visión de toda la red**
 - **Durante el plazo para el que se solicita financiación**

Y marco legal adecuado

PLAN O PROGRAMAS DE CARRETERAS

MANDATO LEGAL Y MARCO DE REFERENCIA
CONTENIDO: Art. 16 Reglamento de Carreteras

- **OBJETIVOS Y CRITERIOS**
- **RELACIÓN CON EL TERRITORIO Y SISTEMA DE TRANSPORTES**
- **COORDINACIÓN CON OTROS PLANES TERRITORIALES Y URBANÍSTICOS**
- **ANÁLISIS MEDIO-AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD VIAL**
- **FINANCIACIÓN**
- **CRITERIOS DE APROBACIÓN Y REVISIÓN**

LEY 13/2003 REGULADORA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS (B.O.E. 24.05.03)

Establece las condiciones en las cuales se van a producir aportaciones de capital privado a la obra pública

El concesionario asume la

- construcción**
- conservación**
- explotación**

Se diversifican las fuentes de financiación

- abriendo la concesionaria al mercado de capitales**
- incluyendo actividades comerciales complementarias**

OBJETO

- **No sólo carreteras sino cualquier obra pública, salvo energía eléctrica, telecomunicaciones, gas e hidrocarburos, incluyan o no obligaciones de servicio público.**
- **Puede ser construcción, conservación y explotación o conservación, mejora y explotación de obras existentes.**
- **La conservación incluye la modernización.**
- **Pueden añadirse obras distintas a la principal si tienen una incidencia en la concesión.**
- **Los plazos: Máximo 40 años incluyendo construcción
Mínimo 20 años en modernización,
conservación y explotación**

PLANIFICACIÓN (art.6)

- **Se podrán aprobar planes sectoriales que incluyan las obras a realizar por concesión.**
- **Los particulares también pueden proponer la construcción y explotación de una obra.**
- **La propuesta puede incluir, además de una carretera, actividades de hostelería; estaciones de servicio; zonas de ocio; estacionamientos; locales comerciales y otros.**

APORTACIONES FINANCIERAS

Pueden aportarse recursos públicos

- **aportaciones dinerarias**
- **aportaciones no dinerarias**
 - **obras terminadas**
 - **concesiones de dominio público en la zona de servicios.**
- **subvenciones**
- **préstamos reintegrables con o sin interés**
- **préstamos participativos**

Pueden provenir de

- **la administración concedente**
- **otras administraciones**
- **otros organismos nacionales o internacionales**

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000/2007 (HORIZONTE 2010) www.mfom.es

- **Es un programa de Vías de Gran Capacidad Interurbanas: 4920 km de autovías y 769 km de autopistas.**
- **Mejora de 2700 km de la red de autovías existente.**
- **Crecimiento de la inversión entre el 6% y el 8% anual acumulativo.**
- **800.000 Mptas conservación y mejora de la red existente.**

INVERSIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

CC.AA.	Carreteras (Mpts)	Ferrocarril (Mpts)	
		AVE	RESTO
Andalucía	438.605	440.053	15.376
Aragón	472.965	346.497	60.000
Asturias	215.998	267.774	55.080
Baleares (Conv.)	57.650	-	-
Canarias (Conv.)	202.000	-	-
Cantabria	78.030	46.500	23.180
Castilla-la Mancha	296.266	655.467	-
Castilla y León	606.573	910.423	84.460
Cataluña	242.860	710.660	45.322
Ceuta	800	-	-
Com. Valenciana	212.701	338.384	82.050
Extremadura	174.061	94.455	-
Galicia	214.500	432.199	90.431
La Rioja	41.541	38.908	-
Madrid	357.980	289.811	50.000
Melilla	3.961	-	-
Murcia	112.413	222.490	4.936
Navarra	-	54.445	-
País Vasco	-	564.021	33.110
TOTAL	3.728.904	5.412.087	543.945



**PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000/2007
(HORIZONTE 2010)
INVERSIÓN ESTATAL (PRESUPUESTARIA)**

• Autovías	2,630 Bpta ⁽¹⁾ ..	15.806 M€
• Mejora autovías 1ª generación.....	0,182 Bpta.....	1.093 M€
• Acondicionamiento.....	0,3 Bpta.....	1.803 M€
• Medio Urbano.....	1 Bpta.....	6.010 M€
• Conservación y Explotación.....	1,312 Bpta.....	7.885 M€
TOTAL	5,424 Bpta.....	32.597 M€

(1) 3,729 Bpta en 21-9-00. Intervención del Ministro en el Senado

CRITERIOS DE PROGRAMACIÓN

A) TEÓRICOS :

ECONÓMICOS

SOCIOECONÓMICOS

TERRITORIALES

QUE EN LO URBANO SE TRADUCEN:

RENTABILIDAD

NECESIDAD

GESTIÓN

CRITERIOS DE PROGRAMACIÓN

B) ACTUALES :

ÓRDENES MINISTERIALES

- 26 DE MAYO DE 1997
- 3 DE JUNIO DE 1998
- 19 DE ABRIL DE 2000 (No publicada en el BOE)

**TODAS LAS OBRAS DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS
DECLARADAS DE RECONOCIDA URGENCIA**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

**LOS SABIOS DISCUTEN
LOS PROBLEMAS
Y LOS NECIOS LOS DECIDEN**

Anacarsis

(filósofo escita VI-V A.C.)

LIBRO BLANCO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE CARA AL 2010: LA HORA DE LA VERDAD

- **Reflexión prospectiva de la política de transportes de la U.E. con horizonte 2010.**

Cuatro partes:

- **Reequilibrio intermodal**
 - **Redes europeas y sus estrangulamientos**
 - **Perspectivas de los usuarios y sus derechos**
 - **Perspectiva universal**
- **Políticas que tiendan a disociar el crecimiento económico y la demanda de transporte**
 - **Moderar el crecimiento del transporte por carretera en beneficio de los modos con menor impacto ambiental: ferrocarril, fluvial y cabotaje.**

ESTRATEGIA TERRITORIAL EUROPEA

- **Desarrollo de un sistema equilibrado y policéntrico de ciudades y una nueva relación campo-ciudad.**
- **Garantía de un acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento.**
- **Desarrollo sostenible, gestión inteligente y protección de la naturaleza y el patrimonio cultural.**

PROPUESTAS DE INFRAESTRUCTURAS DEL LIBRO BLANCO Y DE ESPAÑA EN REDES TRANSEUROPEAS



LIBRO BLANCO

- NUEVA TRAVESÍA CENTRAL TRANSPIRENAICA EN FERROCARRIL



ESPAÑA

- PASOS CARRETEROS CON SIMILAR EQUIPAMIENTO A AMBOS LADOS DE LA FRONTERA EN:

- PUYMORENS
- VIELLA
- RONCESVALLES

- PASOS FERROVIARIOS:

- VITORIA-DAX, POR IRÚN
- ZARAGOZA-PAU, POR CANFRANC

PRINCIPALES PROBLEMAS EN LA PLANIFICACIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE

- EJE ALTERNATIVO CONGESTIONADO, SOBRE TODO POR VEHÍCULOS PESADOS.
- EXISTENCIA DE FUERTES PORCENTAJES DE VIAJES DE CORTO Y MEDIO RECORRIDO, DIFÍCILMENTE CAPTABLES POR LA AUTOPISTA

SOLUCIONES:

- TARIFAS DE PEAJE REDUCIDAS: 8-11-14 pts/Km (0,048-0,066-0,084 E/Km)
- CONVERSIÓN DE LOS EJES ALTERNATIVOS EN VÍAS DE GRAN CAPACIDAD Y BAJA VELOCIDAD (GLORIETAS)

RACIONALIDAD GLOBAL

- Territorio
- Urbanismo
- Medio Ambiente
- Demanda
- Económica

En construcción
conservación y explotación
diseño
gestión

EVITANDO

Decisiones **DFS**

Agravios comparativos

Descoordinación

Inciendiando en

- Cuellos de botella
- Problemas de Seguridad Vial
- Problemas en las Áreas Metropolitanas

AUTOPISTAS URBANAS

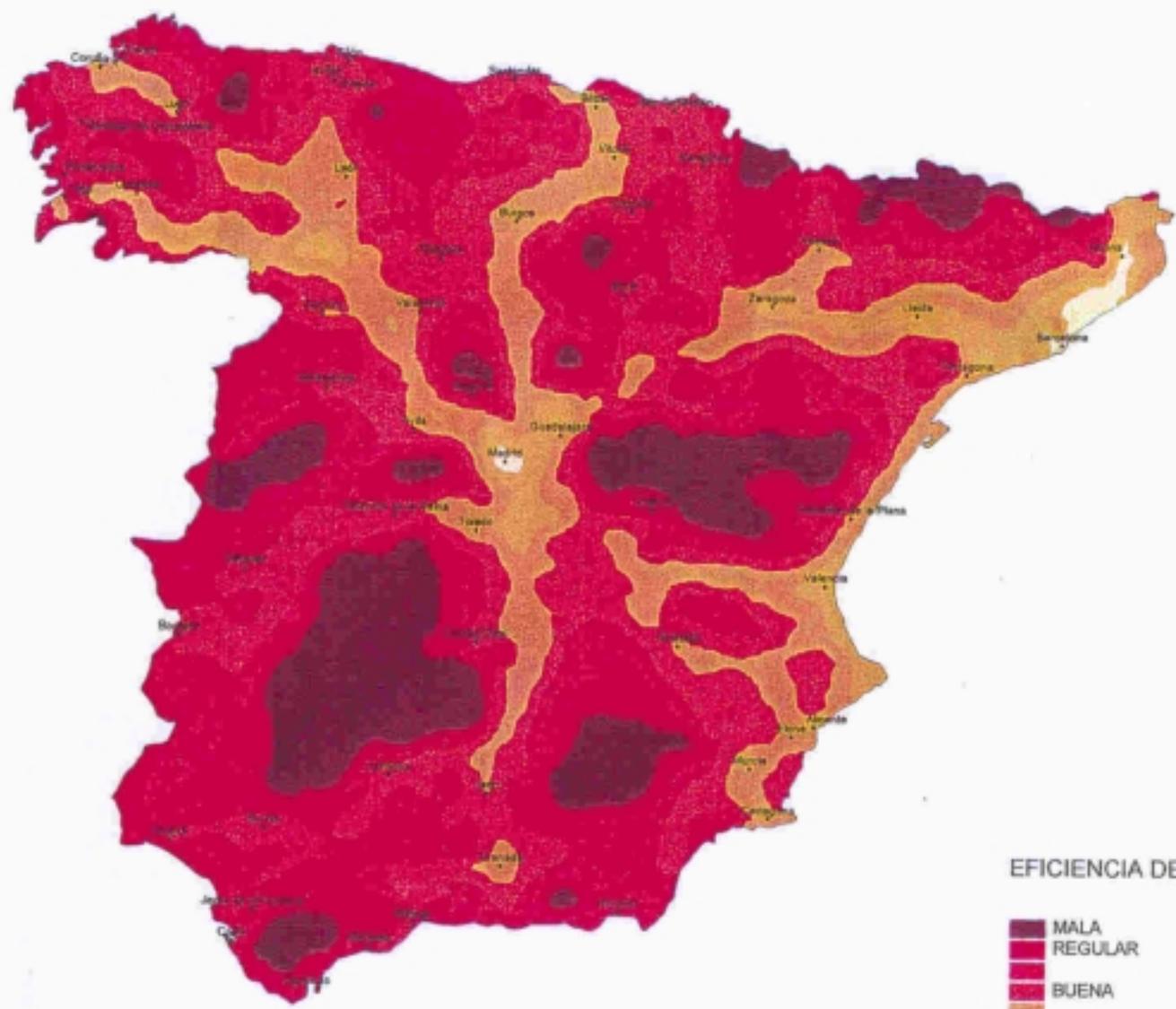
- **ACCESOS DE PEAJE QUE FINANCIAN CIRCUNVALACIONES LIBRES**
 - **MADRID: R-2; R-3; R-4; R-5; TOLEDO DE PEAJE; M-50 LIBRE**
 - **MÁLAGA**
 - **ALICANTE**
 - **SANTANDER**
 - **MURCIA**

CAMBIO ESTRATÉGICO EN LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS

- 1. Marco ágil de gestión: Para pensar soluciones, discutirlos, ponerlas en práctica, corregirlas o suspenderlas.**
- 2. Cambiar la importancia relativa de la creación de infraestructuras y su gestión.**
- 3. Marco financiero que incluya la mejora del transporte público.**

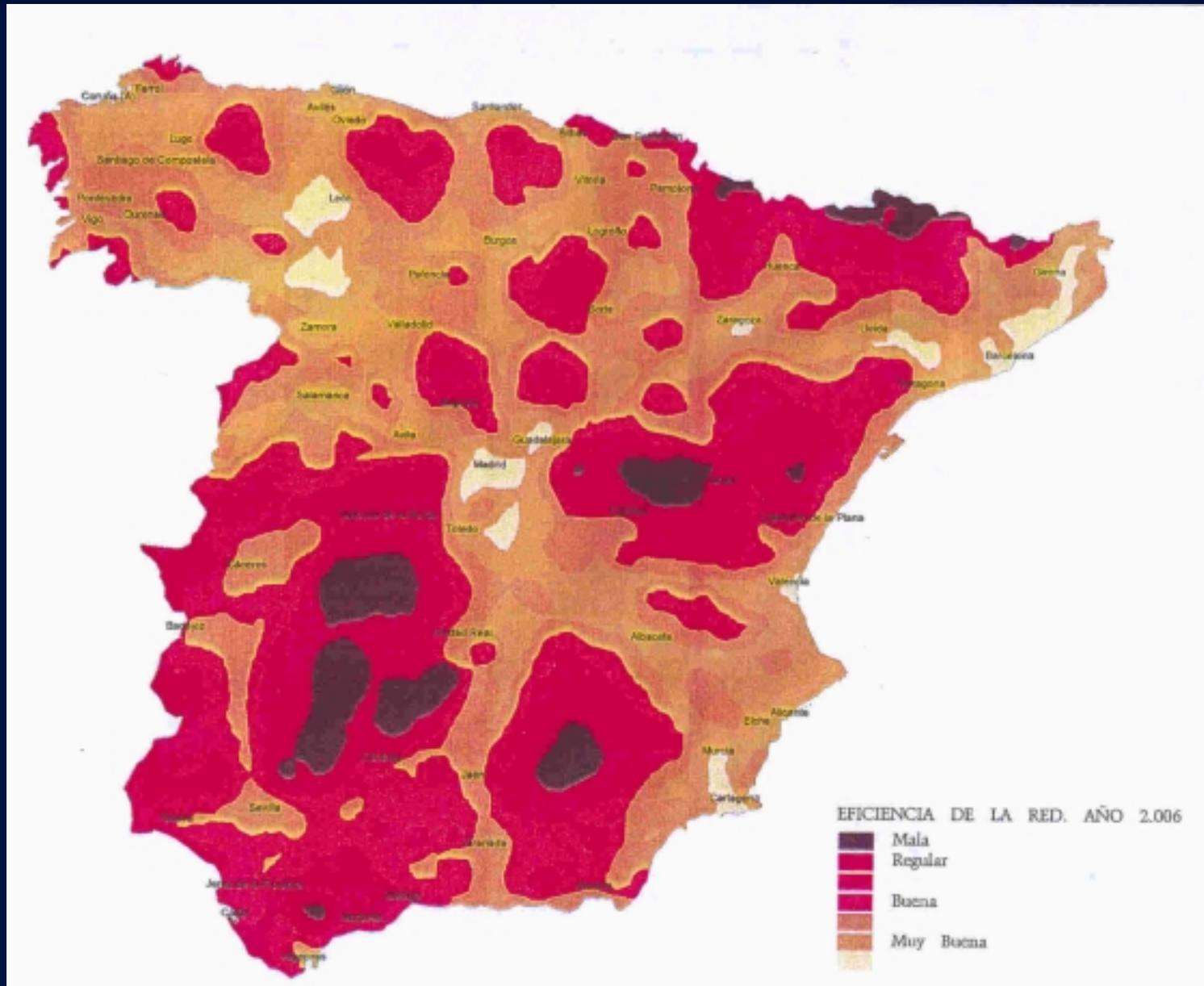
CAMBIO ESTRATÉGICO EN LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS (Cont....)

- 1. Nuevos conceptos: Gestión de la demanda para disminuir el uso del coche.**
- 2. Ampliar el universo de “clientes”.**
- 3. El Convenio como herramienta. No como corsé, varita mágica o excusa para foto.**
- 4. Nuevos diseños viarios donde primen la capacidad y la fiabilidad.**
- 5. Incorporando nuevas tecnologías que permitan optimizar el uso de las redes arteriales**

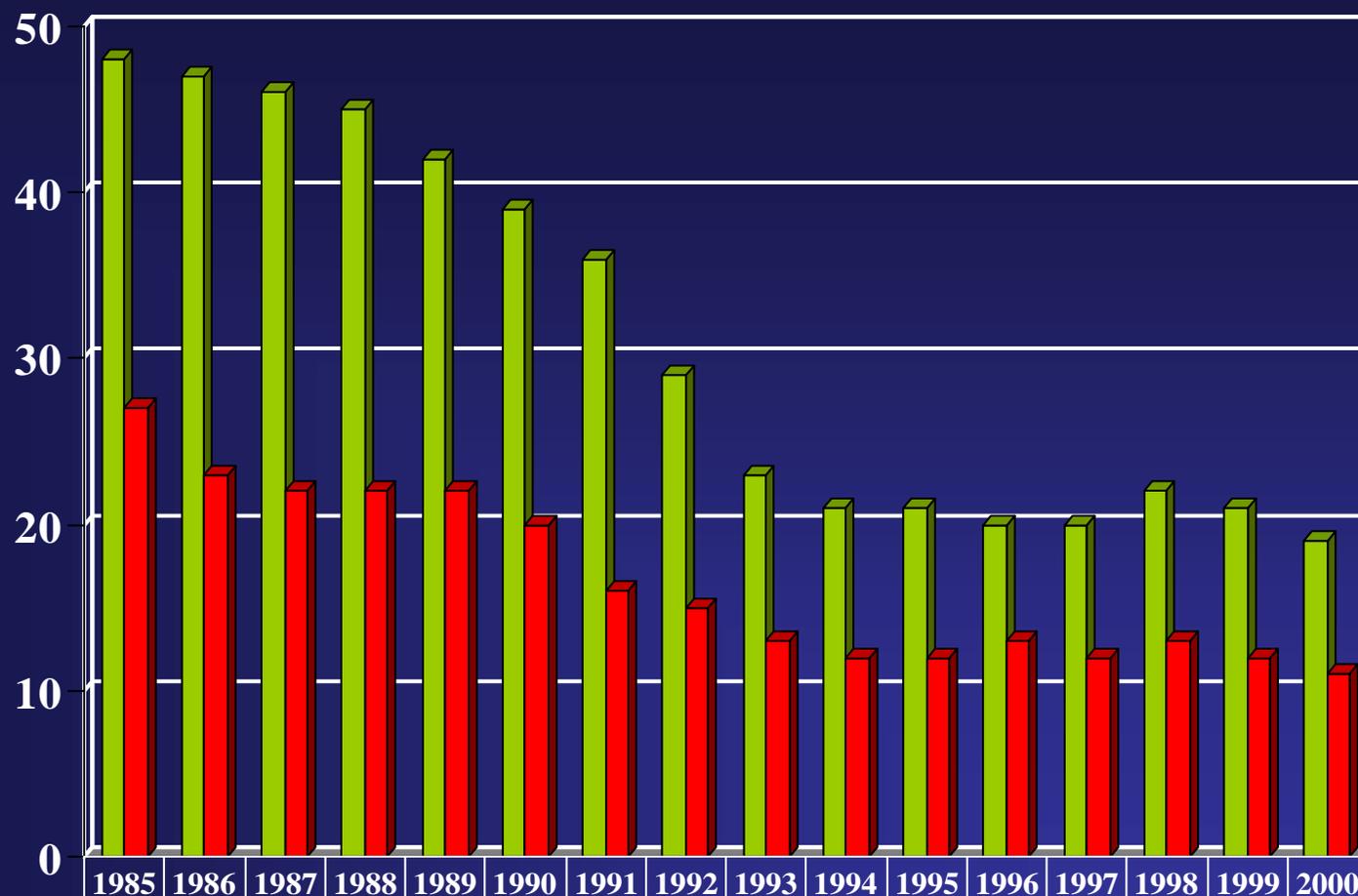


EFICIENCIA DE LA RED. AÑO 1999

- MALA
- REGULAR
- BUENA
- MUY BUENA



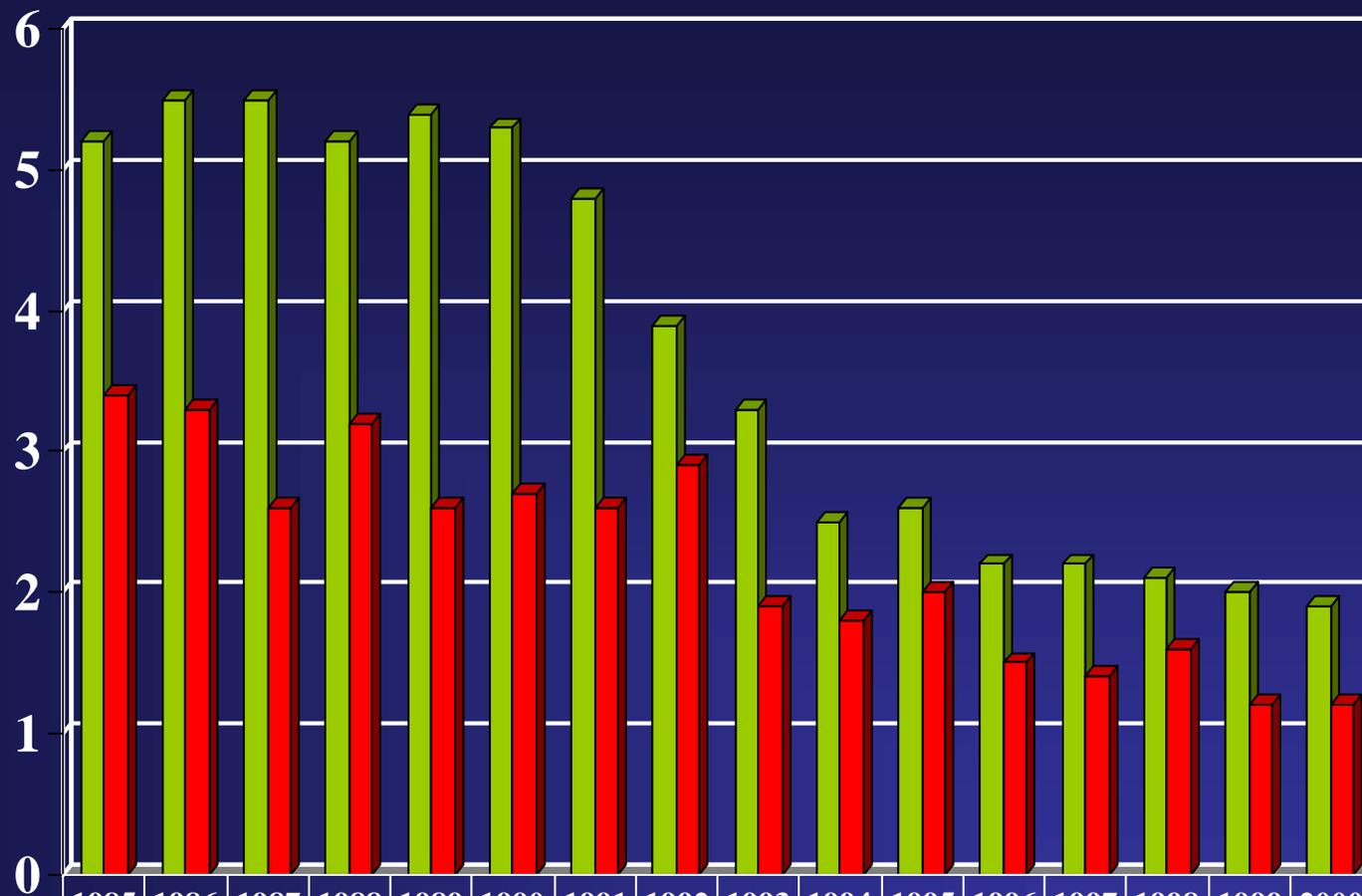
EVOLUCIÓN DEL INDICE DE PELIGROSIDAD (1985-2000)



■ Red Estatal sin autopistas
■ Autopistas de Peaje

* Desde este año no se incluyen los accidentes de la A-17 y A-19

EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE MORTALIDAD (1985-2000)



	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
■ Red Estatal sin autopistas	5,2	5,5	5,5	5,2	5,4	5,3	4,8	3,9	3,3	2,5	2,6	2,2	2,2	2,1	2	1,9
■ Autopistas de Peaje	3,4	3,3	2,6	3,2	2,6	2,7	2,6	2,9	1,9	1,8	2	1,5	1,4	1,6	1,2	1,2

TODO ESTO CON:

POLÍTICOS CON OBJETIVOS

PERSONAS ADECUADAS

PLANIFICACIÓN

PERSPECTIVA ESTRATÉGICA

PASIÓN

Y

PACIENCIA