

**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](http://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
<b>TOTAL</b>	<b>3.728.904</b>	<b>5.412.087</b>	<b>543.945</b>





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

• Autovías .....	2,630 Bpta <sup>(1)</sup> ..	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€
	<hr/>	
<b>TOTAL .....</b>	<b>5,424 Bpta.....</b>	<b>32.597 M€</b>

(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

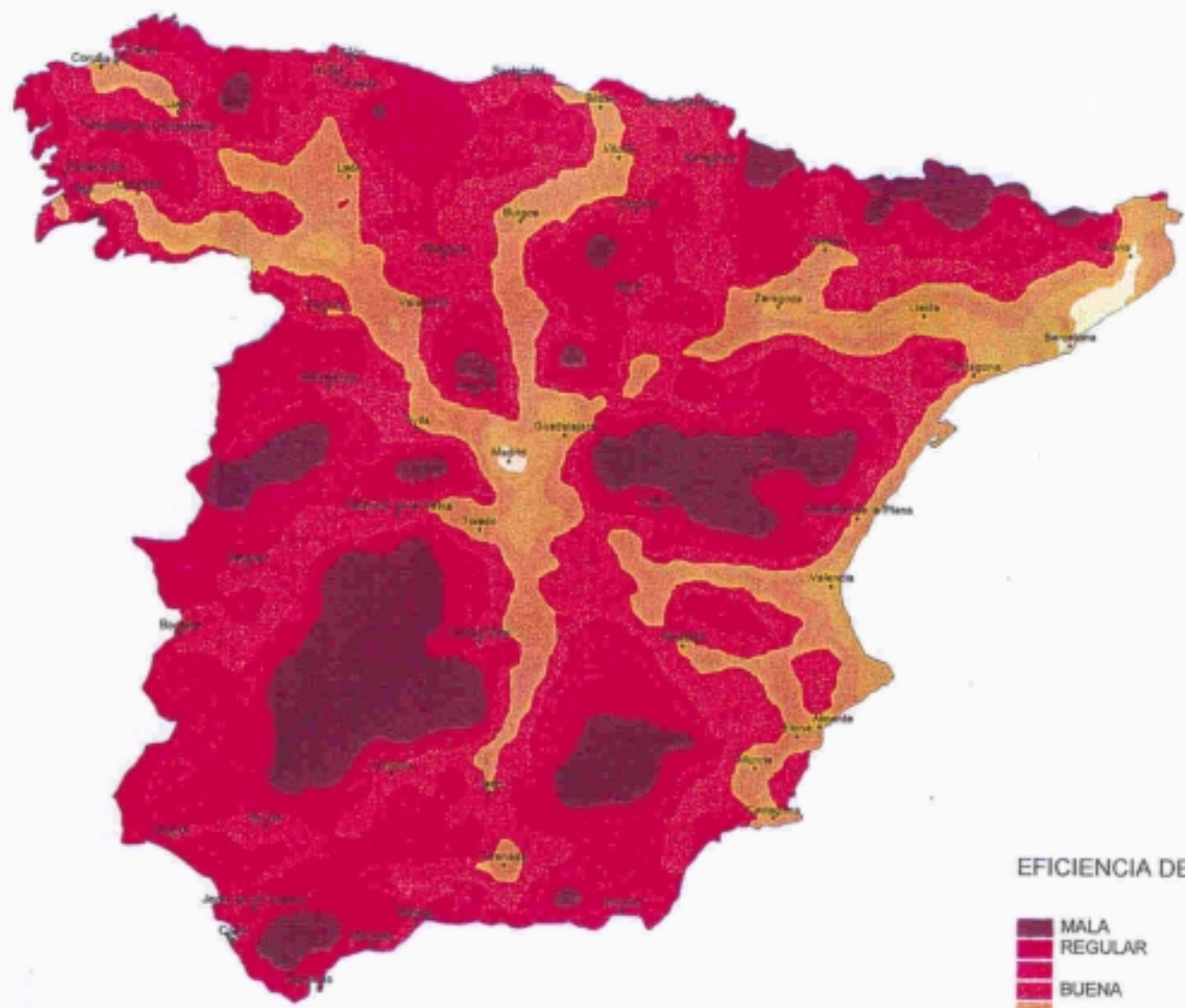
- **ACCESOS DE PEAJE QUE FINANCIAN CIRCUNVALACIONES LIBRES**
  - **MADRID: R-2; R-3; R-4; R-5; TOLEDO DE PEAJE; M-50 LIBRE**
  - **MÁLAGA**
  - **ALICANTE**
  - **SANTANDER**
  - **MURCIA**

# **CAMBIO ESTRATÉGICO EN LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS**

- 1. Marco ágil de gestión: Para pensar soluciones, discutir las, 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.**

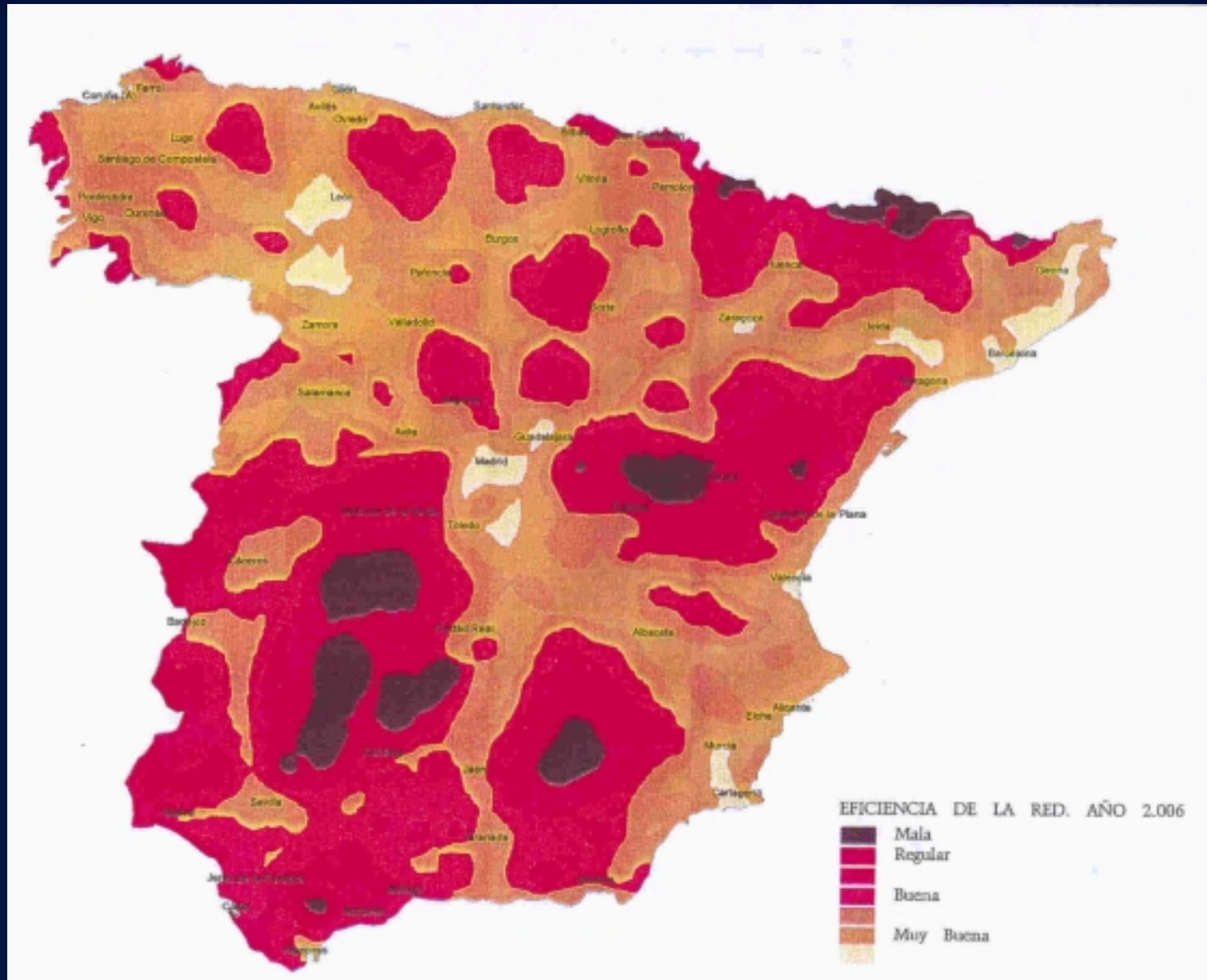
# **CAMBIO ESTRATÉGICO EN LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS (Cont....)**

- 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**

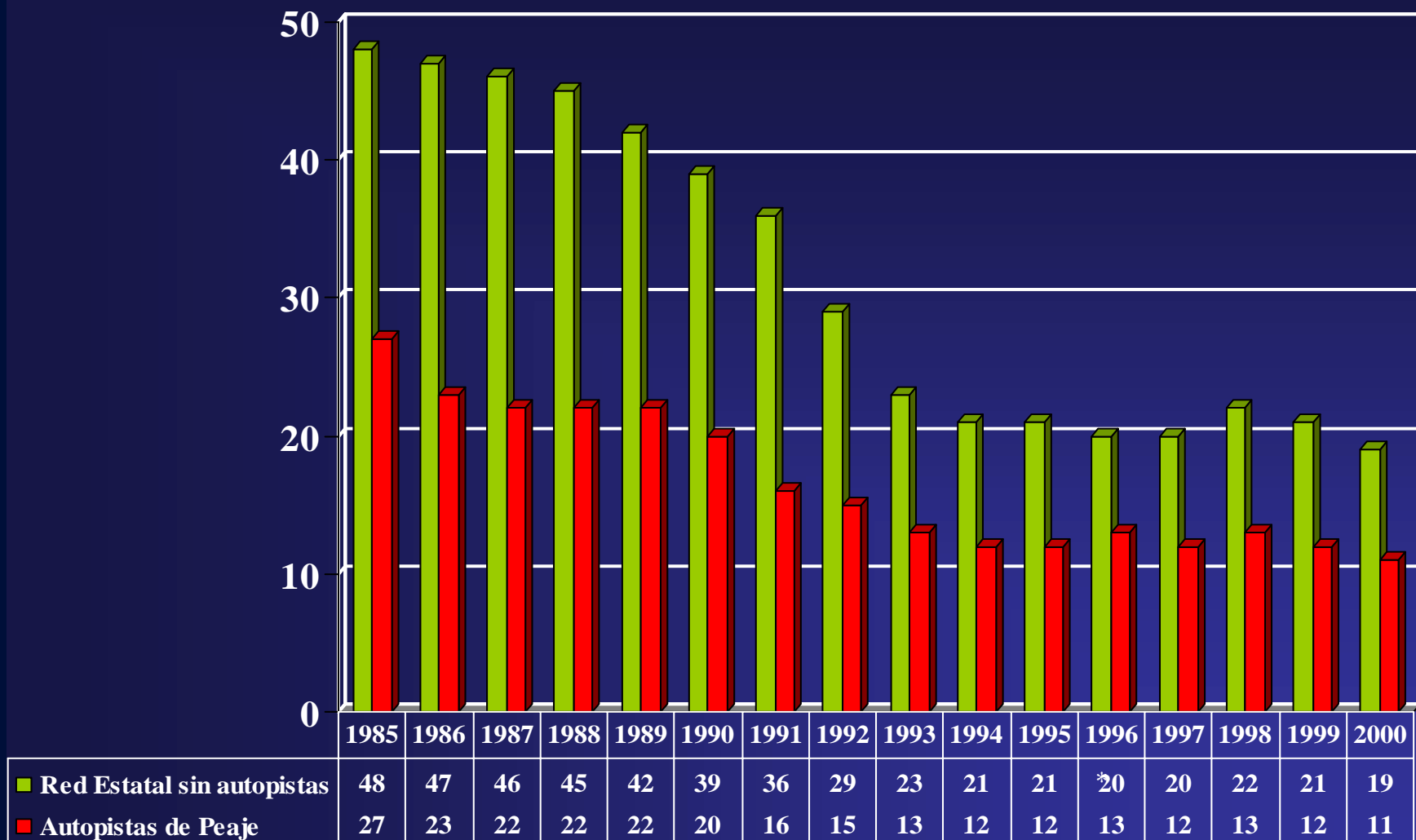


EFICIENCIA DE LA RED. AÑO 1999

- MALA
- REGULAR
- BUENA
- MUY BUENA



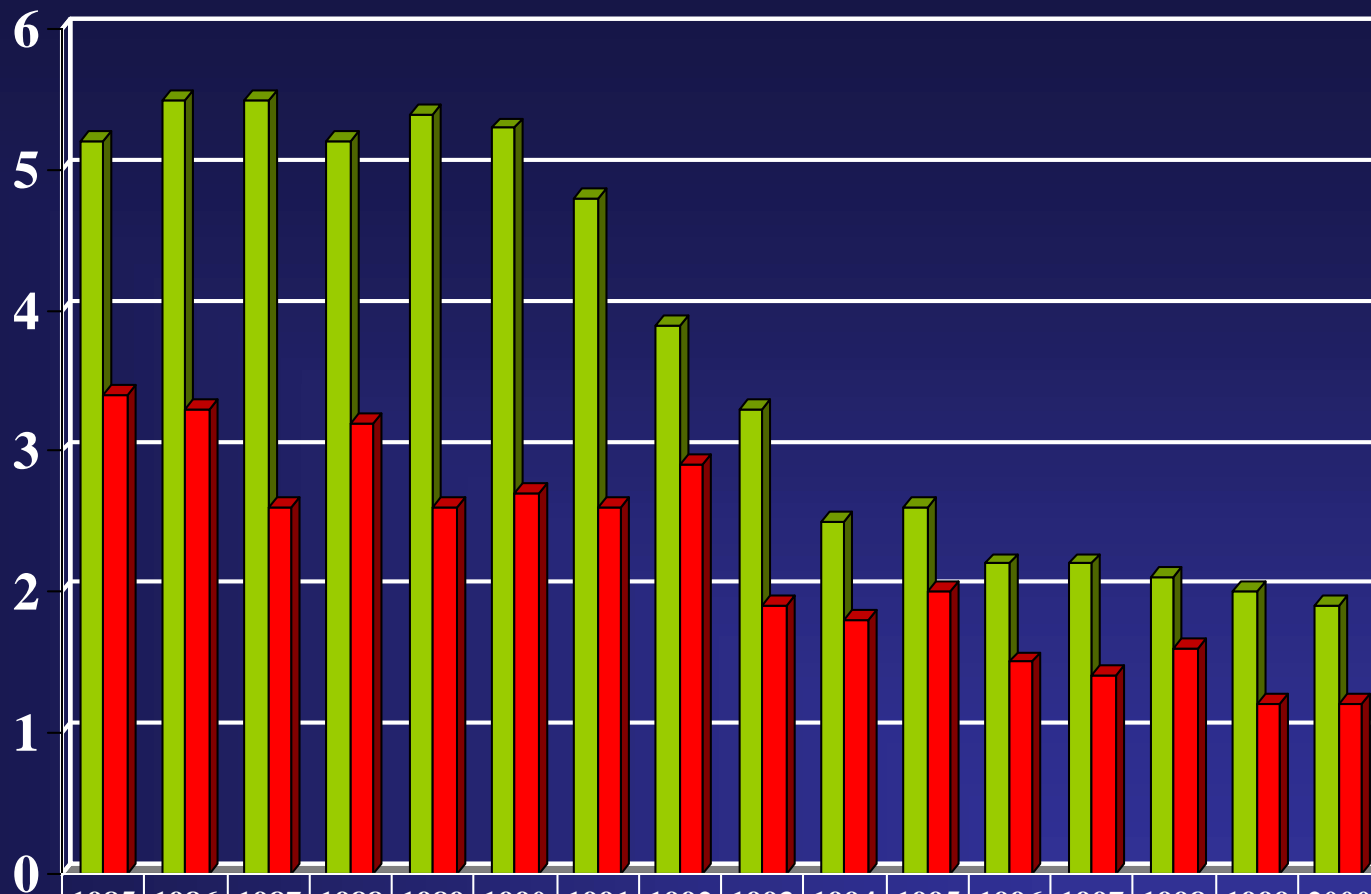
# EVOLUCIÓN DEL INDICE DE PELIGROSIDAD (1985-2000)



\* 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**