
Contestación a los artículos publicados
en los números de abril y junio de la ROP sobre el PDI

Ideas para el P.D.I. sobre Transportes y Telecomunicaciones

por Francisco Benjumea Heredia. *Conde de Guadalhorce*
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

- *Se trata de aportar ideas que sirvan de fundamento para sugerir cambios en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, en cuanto afecta a los Transportes y Telecomunicaciones, cada vez más relacionados.*
- *The idea is to suggest possible changes into "Infrastructure Plan 1993-2007" concerning transport and telecommunication every day more closely connected.*

INTRODUCCIÓN

Ya el traslado personal para el trabajo y la función del mensajero se han superado con las telecomunicaciones, cuyo progreso avanza de forma extraordinaria haciendo pensar que con las nuevas tecnologías se puedan reducir sensiblemente los transportes terrestres y aéreos, lo que puede tener una influencia decisiva en el PDI. Precisamente en el artículo de Ricardo Díaz Zoido "El Medio Ambiente y la Política Territorial: ejes de reestructuración del MOPT-MA" (marzo 94) figura un organigrama donde aparecen juntas las Secretarías Generales de Comunicaciones y de los Servicios de Transportes, pero sin hacer ningún comentario sobre la estrecha relación que existe entre estos dos campos de actividades. En ese mismo artículo se da principal importancia a la "Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda", pero no señala la gran mejora ambiental que puede

representar la disminución sensible de la circulación de automóviles. Centrando la atención en estas dos competencias del citado Ministerio paso a exponer los siguientes grupos de ideas:

1º) Tecnológicas

Todas las que permitan su máxima utilización para reducir los desplazamientos urbanos, como los recorridos mañaneros de innumerables personas que solos en su coche se desplazan de su domicilio a sus oficinas, originando frecuentísimos atascos en la circulación urbana y en los accesos. Igualmente se pueden utilizar para controlar mejor todo tipo de señalizaciones como trataré más adelante, aunque su uso se ha desarrollado más en lo no indispensable, casi en lo superfluo, como la televisión y el teléfono portátil, que muchos exhiben en

los portales. Por eso en el decálogo de recetas que propuso la OCDE a los Gobiernos el 7-6-94 para luchar eficazmente contra el paro figura la investigación sobre nuevas tecnologías.

2º) Seguridad en las carreteras

a) Para controlar a los conductores convendría incorporar a los automóviles una "caja negra", mucho más elemental de las que se instalan en los aviones, pero que permita registrar desde el contenido de alcohol de un vaho del conductor hasta todas las incidencias respecto a la velocidad, cambios de carril, entradas y salidas de autopistas y autovías, indicación de haberse abonado el peaje por tarjeta como las bancarias, etc.

b) Deben quedar muy bien definidas las posibles utilizaciones de los arcenes es-

pecialmente en las autovías con los debidos indicadores tanto para sus usuarios: peatones, bicicletas, caballerías, etc, como por los automovilistas. Considero además que deberían ser más severos las prescripciones que al efecto se impongan respecto al ancho de las márgenes de la calzada y el establecimiento de algún elemento protector para los más débiles.

c) Son peligrosas las confluencias a las vías por no quedar bien definidos los carriles que deben seguirse, originando, además, grandes atascos.

3º) Medio Ambiente

a) Hay que conservar al máximo los bellos paisajes naturales, tanto para los que circulan por la carretera, como para las que lo contemplan a distancia, evitando graves erosiones al terreno y reforestando la zona afectada con árboles y plantas autóctonas.

b) Se deben tomar medidas en las carreteras para que no sean causa de incendios forestales, desde la tirada de la colilla encendida, que tiene su sitio en el cenicero, hasta las comidas en el campo, donde no debe encenderse ningún fuego, y guisar en cocinas eléctricas alimentadas por el motor o batería del vehículo. También es conveniente disponer de lugares adecuados, sin matorral, que dispongan de agua y electricidad para los descansos en las carreteras y como puntos de ataque a un posible fuego.

4º) Económicas

a) Adoptar la solución más barata entre servicios similares.

b) Procurar que las grandes infraestructuras de transporte proporcionen ingresos para su explotación, mantenimiento y parte de los costes del capital invertido. Este es un tema que tiene especial incidencia en la explotación de las autovías y responde también a las recomendaciones de la OC-

La aviación y los trenes de alta velocidad son servicios que compiten para distancias superiores a 500 Km

DE antes mencionadas, ya que aconseja la disminución de los impuestos directos.

c) Que el Estado ceda a las empresas privadas cuantas explotaciones puedan controlar debidamente y las invite a participar por concurso en los proyectos, realizaciones y explotación de las grandes infraestructuras, como las autopistas y los ferrocarriles de alta velocidad.

5º) Coordinadoras

a) Los diversos servicios de transporte conviene que estén bien coordinados para su continuidad, así los puertos deben tener buenas conexiones con el ferrocarril y la carretera, y los accesos a los aeropuertos convienen se efectúen por autopistas

b) En la programación de las grandes infraestructuras es conveniente un reparto entre autopistas y trenes de alta velocidad, de forma que mientras se alcanza el objetivo final se atienda lo mejor posible a todas las regiones.

c) La aviación y los trenes de alta velocidad son servicios que compiten para distancias superiores a 500 Km., por lo que antes de acometer las grandes inversiones de los segundos hay que estudiar con mucho detalle si los desplazamientos previstos justifican económicamente la doble explotación.

d) Comprobada las ventajas de las nuevas tecnologías deben reestructurarse los movimientos urbanos y de sus zonas de in-

fluencia periférica para sacarle el mayor provecho a los distintos medios de transporte.

6º) Trazados

a) Para las grandes vías de comunicación debe procurarse el menor número de objetivos, normalmente el enlace de dos poblaciones importantes, procurando el recorrido más corto que suele resultar el más económico si se consideran todos los costos de ejecución, conservación y explotación de las autopistas, así como los gastos que se ocasionan en la circulación de los vehículos. El mismo principio suele ser de aplicación en los trenes de alta velocidad. La pretensión de prestar servicios varios con la misma infraestructura, como ir pasando por varias poblaciones, debe examinarse con mucha atención y en la mayor parte de los casos abandonarla

b) Las confluencias en las carreteras son motivo de accidentes y de atascos circulatorios si no se establecen con mucho orden, como sucede en las autopistas. La incorporación de los que han venido de carriles de otras calzadas y cuyos conductores pretenden pasar al lado contrario, por exigírselo así la ruta que llevan, son extremadamente perturbadoras y frecuentes en las autovías. Sobre este tema es de suponer existen normas de la UE y en caso contrario convendría sugerirlas.

APLICACIONES A CASOS CONCRETOS

En Grandes Centros Urbanos con su extraradio

La circulación de automóviles y otros, vehículos por las calles es de los más graves problemas, que intentan resolver los Ayuntamientos con la ejecución de costosas obras a las que ayudan las Comunidades Autónomas y el Estado, especialmente en los accesos. Pero las mejoras del tráfico, suelen ser por poco tiempo, pues



ahí se acumulan los coches incluso salen más con la noticia. Por eso estimo muy urgente acudir al civismo de los que usan el automóvil, antes que a los planes de obras públicas. Naturalmente que las medidas no pueden ser radicales, pero si decididas con todas sus consecuencias por las autoridades que en cada caso procedan, enumerando a continuación las diversas, ideas, algunas aparentemente baladí, pero con la severa aplicación de todas es seguro obtener una mejora muy sensible y de ello ya hay precedentes en el extranjero.

a) Siendo el fundamento de este Plan la utilización de las nuevas tecnologías la primera actuación es que se ofrezcan grandes ventajas a toda clase de administraciones, tanto públicas como privadas, para que aporten soluciones que permitan dispersar los grandes centros de trabajo, ubicando las nuevas oficinas en centros periféricos. Estimo que el éxito de la propuesta está muy relacionada con las ventajas económicas que se concedan durante un período

relativamente corto, ya que cuando los usuarios se den cuenta de sus favorables resultados, el proceso se continuará sin tener que hacer más sacrificios económicos.

**Deben tomarse medidas
fiscales sobre los
automóviles
que las empresas
entregan a su personal
para todos sus usos,
como complemento
de sueldo**

b) No iniciar obras nuevas para la mejora de la circulación urbana, informando a los ciudadanos de la nueva táctica a seguir.

c) Tomar medidas fiscales sobre los automóviles que las empresas entregan a su personal para todos sus usos, como complemento de sueldo, lo que pudiera compensarse con una sensible disminución del IRPF.

d) Facilitar la abundancia de taxis y coches de alquiler sin conductor, que se tomen en los lugares que se soliciten y se puedan abandonar en aparcamientos dispuestos para ello o pidiendo telefónicamente a la empresa concesionaria del servicio que envíen un conductor a recogerlo. Estos servicios permitirían crear muchos puestos de trabajo.

e) Dictar normas severas sobre los aparcamientos en las vías urbanas, en las que se prohíba hacerlo en doble fila, batería y naturalmente en todos los lugares que es obvio están reservados para el servicio peatonal. Tratándose de una actuación que puede ser mal acogida por un porcentaje de ciudadanos importante que tienen medios para hacerse oír, habría que instrumentarla entre el MOPTMA y los Ayuntamientos, y hacerla pública simultáneamente por todos ellos como única solución de resolver la anarquía existente.

f) A partir del momento en que se dicten las normas señaladas las actitudes de los Ayuntamientos tienen que cambiar, por lo menos el de Madrid, que conozco, de forma que los agentes presten atención a los aparcamientos, lo que actualmente está encomendado a unos funcionarios que sólo se preocupan de anotar si los vehículos apartados han pagado por su tiempo de estacionamiento, pero sin influir para nada en lo que hagan los conductores, ni comunicarlo a la policía municipal, que es muy difícil verla en la calle.

g) Y termino el tema urbano con las soluciones reiteradamente señaladas de las mejoras de los servicios públicos de transportes, con preferencia de los que ruedan sobre carril, y también a favor de que

se vuelva a pensar en los trolebuses, que exigen se respete su franja de ocupación en la calzada y no contaminan la atmósfera.

Para los grandes recorridos por carretera

Las *autopistas* iniciadas en los EE.UU. han sido la respuesta adecuada a la construcción de los automóviles, permitiéndoles una circulación segura y suficientemente rápida. En España se realizaron los primeros proyectos de estas vías de gran capacidad a finales de los años veinte con los itinerarios de Madrid-Irún, Madrid-Valencia y Oviedo-Gijón-Avilés, pero su construcción no comenzó hasta la década de los sesenta con un programa bastante bien concebido que comprende el País Vasco, las márgenes del Ebro, Cataluña y la costa mediterránea hasta Valencia (prolongada posteriormente) así como tramos de menor importancia en Asturias y Galicia, y en Andalucía con la de Sevilla-Cádiz, que es la única que no ha tenido gran circulación, aunque por lo llano del terreno debió resultar más económica. No niego que existieron razones fundadas para cambiar las normas de licitación para estas grandes infraestructuras, pero en conjunto se realizó un trabajo serio, prestando magníficos servicios.

Tras un período largo de paralización se lanza la Administración -desgraciadamente bastante respaldada por nuestro cuerpo - a algo nuevo, ingenioso, que aparenta resultar muy barato y que se encuentra en el ambiente del Estado del Bienestar, que ha consistido en disfrutar de las cosas sin pagar. ¿Pero hasta cuándo y quién lo liquida? Pues llegó la hora, la deuda no aguanta más y la pagamos todos por el bienestar de unos cuantos. La idea consistió en utilizar en gran parte las calzadas de las principales carreteras nacionales, utilizando los dos carriles para un sólo sentido de la circulación y construir a poca distancia otra calzada similar para la dirección contraria, pero cuando surgen las dificultades-en puertos de montaña, confluencias con otras calzadas, pasos estrechos, etc - se adoptan soluciones muy dispares

La solución adoptada en Despeñaperros es muy modesta, mala. La que se está realizando en Miravete parece una obra bien concebida

en lo que supongo han influido motivaciones políticas, económicas y del criterio del proyectista. Dos ejemplos permiten apreciar estas diferencias: el puerto de Despeñaperros, en la autovía de Andalucía, es una solución muy modesta, mala, conservando gran parte del trazado antiguo para uno de los sentidos y construyendo otro bastante distante para el contrario; en cambio lo que se está realizando para suprimir el puerto de Miravete, en la autovía de Extremadura, parece una obra bien concebi-

En el Haber de las Autovías ha de constar que se han realizado rápidamente y con tramos de gran calidad. En el Debe, que se ha destrozado la red nacional antigua de carreteras, son peligrosas y no cobran peaje

da, merecedora de formar parte de una autopista.

En un balance muy amplio sobre estas infraestructuras, que creo ha representado la mayor inversión del MOPTMA, puede anotarse en su Haber que se han realizado rápidamente y que cuentan con grandes tramos de gran calidad para los automóviles, y en el Debe que se ha destrozado la red nacional antigua de carreteras, que son peligrosas especialmente para los más débiles que por ellas circulan-peatones, ciclistas..-, que muchas de las confluencias establecidas con otras rutas están mal diseñadas produciendo grandes retenciones en la circulación, que no se ha tenido en cuenta el mantenimiento de los itinerarios turísticos y que han originado extraordinarios trastornos durante el período de construcción, cuya anotación contable no debe olvidarse. Resumiendo, no puede considerarse un PLAN, pues carece de METODO, ha sido más bien una improvisada iniciativa y después de transcurrir más de una década en estas billonarias inversiones se tiene el descaro de que figuren bajo el epígrafe de "Autopista y Autovías", como si se tratara de cosas muy similares, y con esta ambigüedad pretende el PDI continuar hasta 2007, con un volumen de obras similar al realizado e indicándose con carácter general que hay que mantener a medio plazo el esfuerzo inversor, con niveles superiores a la media comunitaria, a fin de salvar los déficit de infraestructuras. Pero ¿de dónde va a salir el dinero, cuando sigue aumentando el endeudamiento, la OCDE recomienda bajar los impuestos y el MOPTMA, que de vez en cuando deja caer el propósito de cobrar el servicio de las autovías, después señala la dificultad de hacerlo y no da ninguna idea para el futuro, lo que evidentemente es mucho más fácil? Por otra parte, aunque, en la introducción del PDI se dice que "desde la perspectiva de las relaciones con la UE y con otras organizaciones internacionales, cada día es más evidente la exigencia de un marco planificador con objetivos bien definidos, como por ejemplo, los Fondos de Cohesión se han ligado a la conformación de unas redes transeuropeas" (pag.5), tema de extraordinario interés y al que fá-



cilmente pudiéramos acogernos por el enlace con Africa, de lo que más adelante trataré aunque no lo he encontrado en el documento que examino.

Ante la falta de sugerencias por parte del repetido Ministerio sobre la forma de recaudar el servicio de las Autovías me tomo la libertad de exponer las siguientes ideas:

1º.- La creación de nuevas Autopistas con las normas que se impongan en la UE y si no existen procurar que se establezcan.

2º.- Para las que están en servicio examinar si existen tramos de las carreteras

antiguas por donde se puede circular y, comprobando que es posible, como sucederá con la variante del puerto de Miravete señalada; proponer al usuario la siguiente disyuntiva: pagar un peaje moderado por la utilización de toda autovía, que en el caso de la Extremadura sería por tramos en el recorrido de Madrid a la frontera portuguesa u obligarles a seguir el tramo antiguo donde lo haya, pagando un peaje especial, que debiera resultar elevado y que además pudiera repetirse cuantas veces se cuente con calzadas antiguas que lo permitan. Para realizar esto sin perturbar a cuantos paguen el peaje general habría que investigar si con las nuevas tecnologías electrónicas es posible adosar a los vehículos

algún dispositivo que les de paso libre en los indicadores que se establezcan al efecto y por el contrario se señale de forma llamativa a los que no han pagado, que deberán ser perseguidos con la mayor eficacia posible por agentes designados al efecto, que convendría participaran en una parte de la sanción, que debería ser elevada. Las reclamaciones serían muchísimas, pues gran parte de los que se han aprovechado, se considerarán con un derecho adquirido, pero con una actuación rigurosa, el tiempo y con el beneplácito de cuantos padecen el derroche de la Administración su duración será corta.

3º.- Las que se encuentren en construcción debe intentarse que sean autopistas en regla, incluso con adjudicación por concurso a una empresa privada y si esto no fuera posible utilizar las fórmulas indicadas en el apartado anterior.

4º.- Por último están los servicios de transportes públicos en carretera que pagan un canon por la autorización administrativa, que ha debido aumentarse al mejorarse tan sensiblemente las características de la calzada. En caso contrario se está perjudicando a los servicios de competencia ferroviarios y aéreos, rompiéndose los principios de equidad que frecuentemente se toma de base para estudios económicos de nuevas realizaciones.

PROPUESTA DE CARRETERAS DE GRAN CAPACIDAD

Confirmando lo indicado de aplicación de Fondos de Cohesión, en el Libro Blanco de Delors se pretende movilizar inversiones privadas hacia infraestructuras transeuropeas, con lo que se aplicaría en las autopistas el cobro de peaje como solución única de futuro para las grandes conexiones (en Alemania y el Reino Unido parece que esta a punto de imponerse). Por otra parte a finales de 1988 el Parlamento Europeo aprobó un dictamen en el que se establecen las prioridades de ejes viarios en la Península Ibérica, figurando allí los iti-

nerarios Irún-Madrid-Algeciras y Narbona-Barcelona-Valencia-Algeciras por ser importantes corredores entre Africa y Europa. El primero, si se admitieran las autovías con las modificaciones que procedan, podría terminarse construyendo una autopista desde Bailén a Algeciras, que por motivos topográficos tienen paso obligado por las proximidades de Antequera y Marbella, y además reduce el itinerario en unos 110 Km. Del segundo corredor existe desde la frontera con Francia en La Junquera hasta más abajo de Valencia por autopistas y mi sugerencia es que se complete con el tramo de Bailén a Almansa, punto de bifurcación entre Valencia y Alicante, sin condicionar su paso por Albacete.

Existen otros itinerarios que valdría la pena estudiar para futuras autopistas, señalando en primer lugar el que completaría el primero de los corredores transeuropeos, el enlace directo Madrid-Irún por un trazado prácticamente recto que como población importante sólo pasa por Pamplona, pero reduce el recorrido a 400 Km. Del mismo tiempo conservo un plano para el trazado de una autopista Madrid-Córdoba paralelo al del AVE que pudiera conectar con la propuesta de Bailén a Algeciras en Luceña, que a mi juicio sería la solución óptima para el enlace con Africa por carretera y utilizando los transbordadores desde la bahía de Algeciras a Ceuta y Tanger, que podrían aumentarse por poco dinero cuando entre en servicio el túnel entre Francia e Inglaterra.

No debería perderse la ocasión de incluir en el PDI una de las primeras autopistas solicitadas y reiteradamente recordadas por el tenaz y laborioso pueblo valenciano, la de Madrid-Cuenca-Valencia que con 347 Km al puerto, que resultaría ser el más próximo a la capital nacional. Se da además la circunstancia que sus autoridades no han escatimado los problemas económicos que de ello pudieran derivarse, considerando lógico el cobro del peaje. Para terminar con las autopistas hay que comentar los enlaces con Portugal. El Madrid-Lisboa está prácticamente resuelto con la referida ruta de Extremadura intentándola pasar a autopista aunque fuera de

No debería perderse la ocasión de incluir en el PDI una de las primeras autopistas solicitadas y reiteradamente recordadas: la Madrid-Cuenca-Valencia que con 347 Km al puerto, situaría a éste como el más próximo a la capital nacional

segunda categoría, pero en la parte portuguesa ninguna mejora significativa se ha producido y parece que aquél país concentra su interés en el itinerario Fuentes de Oñoro-Ciudad Rodrigo-Salamanca-Valladolid-Palencia-Burgos-Vitoria-San Sebastián-Irún, el cual debería acondicionarse como autopista para cobrar peaje con soluciones similares a las señaladas para la de Extremadura.

FERROCARRILES

No he leído entre las "Estrategias" del PDI el tema preocupante de las grandes pérdidas de RENFE en las líneas secundarias que enlazan los principales arterias ferroviarias y aunque sólo muy superficialmente lo conozco, ya que la empresa estatal no considera oportuno el momento para plantear el problema, es evidente que con las grandes mejoras introducidas en las carreteras, así como ante el aumento extraordinario de automóviles, furgonetas y camiones parece absurdo que existan viajeros para recorridos cortos así como mercancías a facturar en esas estaciones del ferrocarril. Para precisar más tomo como modelo la red andaluza, en la que considero hay que conservar la de ancho de vía es-

pañol en su itinerario Madrid-(Linares-Baeza)-Córdoba-Sevilla-Cádiz-Huelva, así como el de Córdoba a Málaga, completando la doble vía en los tramos que faltan y mejorando la derivación de esta en Bobadilla para Algeciras, cuyo trazado tiene tramos muy malos, sobre todo el bucle de acceso a Ronda que habría de suprimirse. Pudiera también derivarse de la línea general a Málaga en Alora para alcanzar el puerto de Algeciras siguiendo un trazado paralelo al de la autopista que antes he señalado, por el puerto de Ojen y siguiendo por la costa para salvar la sierra Bermeja. El resto de la red andaluza, como el enlace de Utrera con Granada por la Roda de Andalucía y Bobadilla, los accesos a Granada y Almería por Moreda y algunos más creo que no tienen utilidad alguna y originan muchos gastos. En cambio sería muy conveniente disponer del tramo Linares-Baeza a la estación de Chinchilla, o alguna próxima, para enlazar las provincias de Andalucía Occidental con Levante, recorriendo la hipotenusa en lugar de los dos catetos del triangulo que forman Linares-Alcazar de San Juan-Chinchilla, a cuyo efecto vale la pena reconsiderar la posibilidad de utilizar las obras realizadas del ferrocarril de "Baeza a empalmar con la de Cuenca a Utiel".

En cuanto a lo nuevo que hay que realizar, considero que fundamentalmente se trata de la alta velocidad, que para que sea competitiva con el aviación debe de permitir viajes entre centros urbanos importantes con duración no superior a tres horas, ya que próximamente dos son las que se pierden en los desplazamientos a los aeropuertos, esperas y demás contingencias en ellas. Por eso en un itinerario que aparentemente esta claro, el de Madrid a Barcelona, no debe condicionarse al paso por Zaragoza, que dispone de otros trenes que son suficientes para sus necesidades, y por el contrario intentaría encontrar el trazado más corto y conveniente entre los puntos extremos, ya que por escasos minutos se puede pasar del éxito al fracaso. De la experiencia que tenemos del AVE Madrid-Sevilla se nota con satisfacción cuando no para el tren en Ciudad Real y Puertollano, así como molesta la que necesariamente se efectúa en Córdoba. Menos conveniente

resulta todavía la derivación de Zaragoza hacia Pamplona, San Sebastián y Bilbao, debiéndose tener siempre presente que quien mucho abarca poco aprieta.

Un tema de especial interés es el enlace Valencia-Barcelona con la solución anodina de "velocidad alta", que parece consiste en que vayan más deprisa los trenes con sólo ponerlos a punto, lo que siempre resulta conveniente pero no para ponerle un título. Esta solución, que descarto, se intentó entre Córdoba y Sevilla para el AVE y se terminó dejando la línea antigua sin nada que ver con la nueva que se construyó de ancho europeo. Pues aquí habrá que hacer lo mismo y lo que hay que estudiar bien es el momento de acometer el trabajo. Este es un punto de extraordinario interés económicos en los trenes rápidos, ya que las inversiones a realizar son elevadísimas, sin rendimiento alguno hasta que esté todo terminado, por lo que los intereses intercalarios la encarecen extraordinariamente.

A tal fin debe estudiarse con extraordinaria minuciosidad el proyecto y organizar la obra para acometerla por los máximos puntos de ataque posible. El orden más conveniente para llevar a cabo estas infraestructuras sería el siguiente: 1º Barcelona-frontera francesa, 2º Madrid-Barcelona y 3º Valencia-Barcelona. En cuanto a su realización y explotación sería ideal encontrar una empresa privada que estuviera dispuesta a acometer estas importantísimas obras a resultados del beneficio de explotación, aunque se la subvencionara de algún modo. En todo caso hay que tener en cuenta que la primera de las citadas es de un interés exclusivo de Barcelona, la segunda favorece al conjunto nacional, pero especialmente a las dos poblaciones que limi-

tan su recorrido; y la tercera fundamentalmente a la comunidad valenciana. Las otras líneas que figuran en el plano de la página 26 creo que por el momento no ofrecen interés alguno.

TRABAJOS PARA LAS EMPRESAS CONSTRUCTORA

No se debe abordar un plan de obras públicas sin tener en consideración las posibilidades de las oficinas de ingeniería y empresas constructoras que de forma importante participan en la realización de proyectos y ejecutan las obras, aunque con las aperturas comunitarias de los mercados de trabajo la incidencia es mucho menor, tanto para las empresas citadas como para las Administraciones las primeros pueden licitar en otros países y aquí se puede contratar con las extranjeras. Sin embargo los estrechos vínculos existentes entre Administración y contratista, que es conveniente

conservar en el tiempo que se pueda, obligan a tenerlo en cuenta en la programación de obras, pero sin que tengan que efectuarse necesariamente por este motivo. No representan en la actualidad una ocupación de mano de obra destacada pero cuentan con un parque de maquinaria especializada muy importante que no es bueno mantener parada. Por lo que se refiere a las infraestructuras de transportes sólo se ha precisado de un estudio detenido y posterior proyecto detallado en la realización de la vía ferroviaria Madrid-Córdoba para el Ave, pero en carreteras, con la solución simplista de las autovías, lo gastado en proyectos ha debido de ser un porcentaje muy pequeño de las cuantiosas inversiones en obras. Para el futuro espero que las cosas cambien radicalmente. Es fundamental que los proyectos estén bien concebidos y desarrollados, hay que empezar filosofando en lo que se pretende conseguir (aquí hay que acordarse de las telecomunicaciones), y en los de carreteras y ferrocarriles reconocer muy bien el terreno en una extensión muy amplia, prestándole por úl-



timo gran atención al problema económico, tanto del coste efectivo como del financiero.

EPILOGO

Después de un escrito tan largo y probablemente confuso he considerado conveniente dejar algunas anotaciones finales que resuman o completen lo expuesto:

1º.- El PDI es muy complejo, especialmente en lo que afecta a los transportes urbanos si se introducen nuevas tecnologías, siendo muy conveniente que la Secretaría General de Comunicaciones participe en el trabajo con un equipo de ingenieros de *telecomunicaciones*, que sean competentes en todas las especialidades de Electrónica, de uso en los departamentos administrativos del Estado y grandes empresas.

2º.- Sobre el tema anterior que pueda afectar a los patronos y trabajadores convendría consultar a las agrupaciones de empresarios y sindicatos. Creo que con las soluciones que sugiero no sólo se mejoraría el tráfico, sino que también se crearán puestos de trabajo en conductores de vehículos y la pérdida que pudiera producir la menor compra de coches no debe ser significativa, ya que un gran porcentaje de los que se adquieren son de fabricación extranjera.

3º.- Si se siguieran mis sugerencias se daría mucho trabajo de estudios y proyectos en carreteras de gran capacidad y trenes de alta velocidad, reduciéndose de momento el volumen de obra, pero luego pueden crecer más si como consecuencia de propuestas muy atractivas a la UE se consiguen mayores transferencias de Fondos de Cohesión.

4º.- Considero obligado no continuar con la construcción de autovías, tanto por que no sea admitidas esta solución ambigua en la UE como por el gravísimo inconveniente de plantear dificultades para el cobro de peajes, aunque se intente por métodos poco aplicados. Su posible transfor-

Se recomienda la privatización de los servicios para que los que tengan dinero sustituyan al Estado, que no lo tiene

mación en autopistas de peaje sería muy recomendable.

5º.- Propongo en el programa de nuevas autopistas, que debieran ser privadas, la inclusión de los corredores internacionales que convergen en Algeciras y dentro de ese programa la que enlace Valencia con Bailen y Algeciras. También debiera estudiarse con interés la de Madrid-Valencia. Su finalidad es recorrerlas con seguridad y en el tiempo previsto.

6º.- Estimo necesario realizar un estudio, para suprimir el servicio de gran parte de la antigua red nacional de ferrocarriles que motiva importantes pérdidas en RENFE y efectuar un buen mantenimiento en lo que se considere útil y rentable.

7º.- La solución que denominan Velocidad Alta parece que es tan singular como la Autovía en carretera y conviene desecharla, lo nuevo debe ser todo Alta Velocidad y ancho de vía europeo que lo ha impuesto el tramo Madrid-Sevilla y así debe ser el enlace de la red francesa con Barcelona, pero independiente de la que existe. Su trazado debe ser el más corto. Su consigna: llegar cuanto antes y mejor sin paradas.

8º.- El desarrollo de la aviación civil conviene contenerlo en el territorio nacional, salvo Baleares y Canarias, sobre todo cuando se disponga de ferrocarriles o autopistas que puedan prestar servicio equivalente.

9º.- El puerto de mayor tráfico internacional y estimo de más futuro de España se encuentra en la bahía de Algeciras, por lo

que interesa cuidar su crecimiento y la franja litoral, así como los enlaces terrestres con el interior.

10º.- Los transportes ferroviarios y por autopistas deberían explotarse como cualquier otro de las públicos: aviación, electricidad, correo, teléfono, telecomunicaciones, etc. por empresas estatales, privadas o mixtas, que se hayan comprometido en la concesión a prestarlos en las condiciones estipuladas y mediante el cobro de la correspondiente tarifa. Este es el talante que impera en los gobiernos comunitarios para que las grandes inversiones que ocasionan su implantación no afecten al déficit público, que en España se encuentra en límites alarmantes. No se trata de parar nada, sino de hacer las cosas con los métodos normales para cualquier empresa: invertir sobre proyectos con firmes bases técnicas y económicas, explotar el servicio de forma que todo funcione bien y exigiendo la aportación de los usuarios, para terminar rindiendo cuenta a sus socios. En las circunstancias actuales de crisis económica y gran paro se recomienda la privatización de los servicios para que los que tengan dinero sustituyan al Estado, que no lo tiene y como más pudiera subvencionarlas, y sean dirigidas y controladas con el celo que se siente cuando está en juego el peculio personal. Para que este intento de animar a la economía se consiga resulta necesario que el fisco no se quede con una gran parte de las ganancias, especialmente en los impuestos directos, como el IRPF, que principalmente penaliza a niveles medios de renta - la resignada clase media - pues los extremos se salvan mejor por resultarles más fácil eludir parte de sus ingresos. La OCDE lo recomienda como medida contra el paro.

CONCLUSION

Debe efectuarse una revisión detenida del P.D.I. intentando la mejor utilización de las nuevas tecnologías y los principios de las ciencias económicas para que con las menores aportaciones del erario público se realicen grandes infraestructuras, que principalmente paguen los usuarios, creando trabajo, riqueza, y bienestar ■