



JORNADA DEBATE

LAS PROPUESTAS POLÍTICAS EN

MATERIA DE CARRETERAS

**ENCUENTRO ORGANIZADO POR LA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA**

.....

Con la vista puesta en los comicios del próximo 14 de marzo, la Asociación Española de la Carretera (AEC) convocó el 23 de febrero de 2004 en Madrid a representantes de PP, PSOE y CiU con el propósito de dar a conocer al sector viario nacional sus principales propuestas en materia de carreteras.

El debate, moderado por Miguel M^a Muñoz Medina, Presidente de la AEC, contó con la participación de:

- **FERNANDO LÓPEZ-AMOR, Presidente de la Comisión de Infraestructuras del Congreso y Diputado del PP.**

- **JOSÉ SEGURA, Portavoz del PSOE en la Comisión de Infraestructuras del Congreso.**

- **FRANCESC XAVIER MARIMÓN, Presidente de CIU en el Senado.**

LAS PROPUESTAS DE CONVERGÈNCIA I UNIÓ

Francesc Xavier Marimón, Presidente de CiU en el Senado

“No es de recibo que Cataluña tenga un 60% de las vías de peaje del Estado, mientras que el nivel del resto de España no pasa del 25%”.

La exposición de Francesc Xavier Marimón, Presidente de CiU en el Senado, estuvo muy centrada en la realidad de las carreteras catalanas. El representante de Convergència i Unió enumeró los principales frentes de trabajo en Cataluña. Las conexiones con el eje mediterráneo y cantábrico, las comunicaciones transversales en los Pirineos, el desarrollo de la red orbital de Barcelona, la construcción de vías de gran capacidad que comuniquen capitales como Huesca y la potenciación del ferrocarril, fueron las prioridades apuntadas por Marimón.

También el peaje ocupó buena parte de su intervención. Respecto a este asunto, el portavoz de CiU en estas jornadas manifestó que “no es de recibo que Cataluña tenga un 60% de las vías de peaje del Estado, mientras que el nivel del resto de España no pasa del 25%”. Por ello, solicitó, con vistas a acabar con esta desigualdad, la creación de un fondo de ámbito estatal mediante impuestos que graven la actividad de las concesionarias, el cual serviría para financiar las nuevas vías y “homogeneizar”, de esta forma, la situación de Cataluña con el resto de España.

EJES FUNDAMENTALES DEL PROGRAMA:

- Mayor equilibrio en las inversiones del Estado en materia de infraestructuras entre las distintas comunidades.
- Mantener en Cataluña un nivel de inversión similar al del año precedente, incrementándolo ligeramente si fuera posible.
- Luchar por el cumplimiento escrupuloso de los compromisos asumidos por el Estado.
- Llevar a cabo una buena planificación y programación a medio y largo plazo de las inversiones del Estado para Cataluña.
- Desarrollar los ejes ferroviarios y viarios de Cataluña hacia el eje mediterráneo y cantábrico, y hacia Europa.
- Conectar de forma directa Cataluña con el resto del mundo por vía aérea.
- Impulsar las infraestructuras de comunicación trasversal, sobre todo con las comarcas pirenaicas.
- Reforzar la red orbital de la región metropolitana para descongestionar y garantizar una comunicación directa entre las diferentes comarcas que la integran.
- Potenciar las infraestructuras ferroviarias para conseguir disminuir el nivel de tránsito tan elevado que existe en determinadas zonas urbanas de gran densidad como son las capitales de provincias y, sobre todo, Barcelona.
- Conseguir un acceso de calidad a los servicios básicos principales.
- Conjugar estas previsiones con la sostenibilidad medioambiental para todo el país.

FERROCARRIL

- Acelerar al máximo la ejecución de las obras del tren de alta velocidad para que llegue a Barcelona el próximo año 2005, estableciendo un calendario de ejecución.
- Construir una línea de alta velocidad entre Valencia y Barcelona, con extensión al resto del litoral mediterráneo.

- Impulsar el diseño y ejecución de una nueva línea de alta velocidad que permitiera la conexión desde Cataluña hasta la costa atlántica, es decir, hasta Galicia. Esta línea no tendría que pasar por Madrid, sino seguir el curso del Ebro.
- Trabajar para que el actual recorrido del AVE entre Madrid y Lleida se convierta en poco tiempo en un verdadero recorrido de alta velocidad. En la actualidad no cumple la velocidad de cruce prevista al inicio.
- Impulsar la regulación y gestión de los trenes regionales por el gobierno autónomo. En Cataluña hay 7 líneas de tren, la mayoría de ellas infrautilizadas. Son líneas que hay que modernizar rápidamente. Por ejemplo, habría que modernizar, en lugar de cerrar, la línea entre Lleida y Poble de Segur e incluso hacerla llegar hasta Puigcerda.

CARRETERAS

- Ampliar de forma importante la construcción de vías de gran capacidad en Cataluña. Todas las capitales de provincia deberían estar unidas unas con otras por autovías.
- Completar lo antes posible el desdoblamiento de la N-II desde Zaragoza a Barcelona.
- Construcción de la autovía a Huesca para dar mayor fluidez al tráfico en esa zona y contribuir a su desarrollo económico, que en estos momentos atraviesa un momento de expansión.
- Transformar, de forma ineludible, la carretera de Lleida al Valle de Arán en una autovía. El acceso al valle, además del atractivo turístico, es un importante eje para el transporte de mercancías. Habría que potenciar el desdoblamiento de esta vía y que esto se complementara con la variante de Viella y un acceso a la frontera francesa eludiendo los actuales núcleos de población.
- Concluir la construcción del eje pirenaico.
- Iniciar, en el núcleo urbano de Barcelona, la construcción del cuarto cinturón.
- Iniciar a la mayor brevedad posible la construcción de la autovía Tarragona-Mont Blanc (transversal). La previsión es que enlace con la zona central de Cataluña para confluir con la N-II y con el eje transversal de Cataluña.
- Iniciar el desdoblamiento y la construcción de una autovía en la actual N-340 (Barcelona-Tarragona), que atraviesa una de las zonas de Cataluña de mayor densidad de tráfico y con una alta siniestralidad.

PEAJES

- Promover la reducción de los peajes en nuestro territorio. Intentar equilibrar la media de Cataluña con la media española construyendo en esta comunidad más autovías que no sean de pago, reduciendo algunos de sus peajes y suprimiendo aquéllos que no disponen de una carretera que sea una alternativa razonable.
- Establecer las medidas necesarias para la gratuidad de todas las autopistas que no tengan una vía alternativa.
- Crear un fondo de ámbito estatal que se nutra de los impuestos generados por la actividad de las concesionarias de todo el Estado y que permita articular y financiar una política de rescate de concesiones. O bien subvencionar a los usuarios habituales para conseguir homogeneizar el pago de los peajes en el conjunto del Estado español.

LAS PROPUESTAS DE IZQUIERDA UNIDA

El representante de Izquierda Unida que tenía previsto acudir a las jornadas, Antero Ruiz López, no pudo finalmente hacerlo por un problema personal, pero envió a la Asociación Española de la Carretera un resumen de las propuestas de su partido en materia de infraestructuras. Son las que siguen:

POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS

- Compromiso firme e ineludible en la defensa de lo público frente a las políticas privatizadoras en la prestación de servicios, incluidas como no podía ser de otra manera las infraestructuras y los servicios que se deriven del uso de las mismas.
- Izquierda Unida parte del rechazo a la implantación de autopistas de peaje y concretamente ha manifestado su oposición al establecimiento de peajes por el uso de las radiales recientemente construidas en la Comunidad de Madrid.
- La inversión pública en infraestructuras, y más concretamente la necesidad de invertir en la Red de Carreteras del Estado, debe ser un elemento esencial en la consecución de objetivos sociales y económicos, y fundamentalmente nos preocupa su repercusión en la creación de empleos de calidad, y el desarrollo económico de los municipios y comarcas.
- Las inversiones públicas en infraestructuras únicamente tienen sentido para IU si se ponen al servicio de las personas, si son una herramienta útil para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos o para crear nuevas oportunidades en un entorno dinámico, esto es, para llenar de expectativas laborales, sociales y económicas a las zonas más desfavorecidas, fomentando el ejercicio la necesaria solidaridad interterritorial.
- La inversión pública en la Red de Carreteras, la construcción de nuevas infraestructuras y la mejora de las existentes deben ser un factor primordial en la promoción del equilibrio y cohesión territorial. Es decir, la construcción de nuevas carreteras merece la pena si realmente responde a nuevas necesidades y favorece la integración territorial de las zonas afectadas.

SEGURIDAD VIAL

- Aumentar la seguridad en la Red Nacional de Carreteras e invertir en vías públicas para solventar los problemas que puedan ser causa directa o indirecta de siniestros de tráfico (iluminación, drenaje del pavimento, zonas de descanso...).
- Todos los expertos coinciden en que el estado de las carreteras es un factor determinante en la siniestralidad por lo que Izquierda Unida incide especialmente en la necesidad de mejorar las infraestructuras.
- Instalar elementos de contención que atenúen los efectos de las salidas de vía. Es necesario suprimir los elementos de riesgo para conductores incorporando el uso de protecciones blandas de poliuretano (eliminación de guardarrailes).
- Incrementar la seguridad de los colectivos más vulnerables (como ciclistas, peatones, ciclomotores) potenciando la construcción de carriles-bici en las ciudades e incrementando la distancia de seguridad.
- Mejorar la conservación y limpieza de márgenes de nuestras carreteras.
- Eliminar o adecuar los tramos de concentración de accidentes (definición, información y localización de puntos negros). Definir con claridad que es un “punto negro” en nuestra red de carreteras, y una vez ubicados todos ellos, realizar un mapa de los mismos para su eliminación o su correcta adecuación y señalización a fin de reducir y controlar la siniestralidad en los mismos.
- Mejorar la colocación, contenido y visibilidad de las señales, (menos señales, más visibles igual a menos confusión). Proponemos utilizar criterios racionales para la colocación de

señales, utilizar menos y más visibles. Su elevado número, su deterioro y su colocación inducen a confusión.

- Señalar las distancias de seguridad a respetar entre vehículos. Tal y como demuestra la práctica en otros países (Portugal), se trata de una medida de fácil aplicación y rápidos resultados positivos.

MEDIOAMBIENTE

- Potenciar el desarrollo económico sostenible de las regiones y la defensa firme del medio ambiente frente a otros intereses económicos.
- Exigir una declaración de impacto medioambiental previo a la construcción de radiales y tramos transversales de carreteras. A modo de ejemplo, IU muestra su oposición a la construcción de la actual M-50 en Madrid por considerar que supone la destrucción de la riqueza natural del Jarama y su entorno.
- Planificar las infraestructuras del transporte en coherencia con una política medioambientalmente sostenible.

INTERMODALIDAD

- Igualmente es necesario concebir la política de infraestructuras del transporte de una forma intermodal (combinación carretera – ferrocarril – avión – marítimo).
- Dar prioridad a los servicios colectivos desde la consideración de la ciudadanía como usuarios del transporte, y no como simples clientes.
- Preconizar la máxima prioridad para el transporte público y defender un desarrollo armónico y jerarquizado de los modos de transporte.
- Establecer criterios de discriminación positiva para el transporte público, como la implantación de plataformas reservadas para el transporte público de superficie en la red de carreteras estatales y autonómicas (bus, metro ligero...) y la implantación de carriles VAO (vehículos de alta ocupación, más de 3 ocupantes) o la implantación de protección en los itinerarios de los transportes colectivos, entre otras, que se enmarcarían en una decidida política de potenciación del transporte público.

TRANSPORTE URBANO

- La política de carreteras condiciona el diseño y el modelo de ciudad. Es necesario concebir las infraestructuras de manera integrada con el conjunto de actividades que inciden en la ordenación del territorio, y entre ellas, de forma especial la planificación urbana.
- Hay que destacar la figura del peatón como elemento que “hace ciudad” y establece la comunicación y convivencia que caracterizan el hecho urbano. Es necesario, por tanto, una nueva concepción del espacio urbano que reduzca la necesidad de desplazarse, y esto afecta al diseño propio de las ciudades, al trazado de las carreteras, en definitiva a la planificación urbanística.
- Respeto a los espacios peatonales, adecuación de la ciudad y, por tanto, de su red viaria a los peatones (y no al revés: como sucede en el Ayuntamiento de Madrid, donde se pretende construir un nuevo carril adicional a la M-40, eliminando las barreras naturales que separan la vía de las zonas de recreo y las viviendas, al margen de impacto ambiental o de la contaminación acústica)
- Restricción del uso del automóvil por zonas o días, que por el contrario es una medida positiva que se ha implantado en Madrid, aunque a nuestro juicio insuficiente.
- En todos los accesos a las ciudades mayores de 300.000 habitantes se crearán sobre las carreteras nacionales carriles exclusivos para el transporte público de viajeros, con buenos accesos urbanos a las estaciones o intercambiadores de viajeros de las respectivas ciudades.
- En los accesos por carretera a ciudades o zonas industriales de importancia, se establecerán las denominadas ‘*ciudades del transporte*’, con amplias zonas de aparcamiento para

camiones de gran tamaño que, salvo excepciones debidamente establecidas y reguladas, no han de penetrar en el viario urbano.

- Las actuaciones en las redes arteriales urbanas de competencia estatal se harán en con el mayor respeto hacia el planeamiento urbanístico vigente en la población afectada por las obras viarias, actuando de modo que se mejore la accesibilidad evitando las tendencias hacia la especulación inmobiliaria en las áreas afectadas.

INFRAESTRUCTURAS Y CARRETERAS

- La finalidad básica de la llamada Red de Interés General del Estado (R.I.G.E.) es la de enlazar debidamente, en condiciones de seguridad, conectividad y equidad territorial todos los territorios del país sin crear agravios comparativos y cumpliendo los principios de igualdad por razón del lugar de residencia que establece el artículo 19 de la Constitución.
- Los 20.000 kilómetros de la Red actualmente existente, son en principio suficientes para el cumplimiento de los objetivos que IU asigna a esta infraestructura, no considerándose en general necesarias grandes actuaciones para incrementar ni su longitud ni su capacidad.
- Sin embargo, consideran prioritario la conservación adecuada de la Red y la mejora de numerosos tramos. Solamente deberían realizarse aquellas obras que, en puntos muy determinados, resulten precisas por razones de seguridad, tales como la supresión de puntos negros y de coherencia territorial y fluidez, actuaciones en el medio urbano.
- En lugar de ejecutar proyectos megalómanos, las mayores inversiones y esfuerzos técnicos, se deben dedicar al objetivo de conservación en buen estado del total de la red, potenciando el PROGRAMA PRESUPUESTARIO 513 E de Conservación y Explotación de Carreteras, que incluye el importante concepto de la SEÑALIZACIÓN, crucial para la seguridad y la correcta orientación de los usuarios de las vías, y de los equipamientos de ayuda y descanso con que estas han de contar
- Desarrollo de toda una política a medio y largo plazo para alcanzar acuerdos operativos con las Comunidades Autónomas a fin de establecer conexiones cómodas y seguras entre sus respectivas Redes de Carreteras y la Red de Interés General del Estado. De este modo, se evitan obras innecesarias y redundantes, haciendo de las redes estatal y autonómicas un conjunto armónico e integrado al servicio de todos los ciudadanos.
- El Ministerio responsable de las infraestructuras del transporte debe establecer acuerdos con Comunidades Autónomas y Municipios, destinados a la realización de obras de mejora de las redes viarias de las periferias urbanas y metropolitanas, y, en su caso, para las actuaciones relacionadas con los accesos viarios a los Puestos de Interés General y a los Aeropuertos.

OTROS PLANTEAMIENTOS

- Todas las carreteras son jurídicamente públicas y se ajustarán por el momento a la definición que establece el artículo 2 de la vigente Ley de Carreteras de 29 de julio de 1988.
- Deben fomentarse las oportunas reformas legales y administrativas conducentes a que los transportes realizados mediante el denominado *modo carretera*, soporten debidamente los costes de las infraestructuras públicas que utilizan
- Hay que implantar la normativa adecuada para controlar la siniestralidad viaria sobre todo en las áreas exteriores de los cascos urbanos, exigiendo rigurosamente el cumplimiento de las limitaciones de velocidad y sancionando severamente cualquier forma o manifestación de conducción temeraria o innecesariamente arriesgada
- Se desarrollarán estrategias generales de transporte de mercancías asignándose a los distintos modos aquellas partes del tráfico global que resulten más adecuadas para cada uno de ellos, en especial para el transporte de productos peligrosos y/o altamente contaminantes.

LAS PROPUESTAS DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL

José Segura, Portavoz del PSOE en la Comisión de Infraestructuras del Congreso

“El Plan Intermodal de Servicios e Infraestructuras de Transportes convertiría a España en una importante plataforma logística con proyección al resto de Europa y el Magreb”.

Las inversiones en materia de conservación y mantenimiento son “manifiestamente mejorables”, declaró José Segura, Portavoz del PSOE en la Comisión de Infraestructuras del Congreso. De hecho, para el Partido Socialista estas inversiones deberían rondar los 1.000 millones de euros anuales. Una partida que se contempla en el programa del PSOE en materia viaria, denominado “Plan Intermodal de Servicios e Infraestructuras de Transportes” (10.000 millones de euros en diez años).

En opinión del representante socialista, “con este Plan España podría convertirse en una importantísima plataforma logística europea con enorme proyección de cara al resto de Europa y a los incipientes países del Magreb”. Las palabras claves que el PSOE anuncia para conseguir esta meta giran en torno a movilidad sostenible, intermodalidad de los transportes y equilibrio territorial, siempre teniendo en cuenta la participación de todos los agentes implicados, desde usuarios a gestores de transportes e infraestructuras hasta legisladores y otras entidades relacionadas con el sector.

Por otro lado, José Segura se mostró claramente inclinado al fomento del transporte urbano y metropolitano público. Y es que, como declaró, “las carreteras no sirven por sí mismas, necesitan el apoyo de los demás modos de transporte para garantizar la movilidad de los ciudadanos”.

En el ámbito interurbano, el representante socialista manifestó que la planificación de carreteras ha de responder a las verdaderas necesidades de cada región, sosteniendo que “la construcción de vías de gran capacidad y las ordinarias no debe contraponerse a la necesidad de incrementar las partidas de conservación y mantenimiento de aquellas carreteras ya construidas”.

Segura concluyó su intervención destacando la necesidad de actuar de manera urgente en los Tramos de Concentración de Accidentes, de fomentar las nuevas tecnologías aplicadas al transporte, de modificar la actual estructura de tarificación del sector de las carreteras, y de desarrollar plataformas intermodales de transportes.

POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS. Planteamiento general:

- Correcta conservación de todas las infraestructuras, con especial atención al mantenimiento de unos adecuados niveles de seguridad.
- Intermodalidad o integración entre redes (por ejemplo, entre la red ferroviaria de Alta Velocidad de nueva construcción y la red ferroviaria convencional; entre servicios ferroviarios y de carretera, etc.) estableciendo los nodos de intercambio adecuados para viajeros y mercancías.
- Aumento de los estándares de diseño de las autopistas y autovías más antiguas y de aquellos tramos de carreteras de una sola calzada cuyas características de diseño original sean obsoletas.
- Mejora de los enlaces y la conectividad de toda la red viaria, con especial atención a una correcta integración de las redes locales con la red de gran capacidad.
- Apoyo a los operadores, que en última instancia son los que concretan las posibilidades ofrecidas por las infraestructuras en servicios útiles para los ciudadanos y las empresas.

VERTEBRACIÓN TERRITORIAL

- Corrección de los desequilibrios territoriales en materia de accesibilidad, mediante actuaciones puntuales de mallado de las redes terrestres y el aprovechamiento de las posibilidades de intermodalidad.
- Actuaciones de integración urbana de las infraestructuras, lineales o nodales.
- Recuperación ambiental de entornos degradados por infraestructuras existentes.
- Recuperación para usos ciudadanos de infraestructuras en desuso y de los espacios ocupados por ellas.
- Utilización óptima de las infraestructuras existentes mediante la implantación de nuevas tecnologías de la información.
- Cambio de un modelo radial a otro equilibrado que dé prioridad a las relaciones de proximidad y los enlaces cómodos de nuestras ciudades con otras Comunidades y con las regiones europeas, sin por ello aprisionar el territorio con una malla asfixiante de infraestructuras de gran capacidad.
- Mayor atención a las redes secundarias y al desarrollo de nodos que constituyan auténticas plataformas intermodales mediante la cooperación entre administraciones. Estas actuaciones se plantearán con carácter inmediato en:
 - Corredor del Mediterráneo (de Algeciras a la Jonquera) que sirve a los tres grandes puertos del Mediterráneo (Algeciras, Valencia y Barcelona).
 - Corredor del Ebro, del litoral mediterráneo a la Cornisa Cantábrica, que potencia la plataforma logística de Zaragoza.
 - Corredor de la Plata, del litoral cantábrico a Andalucía, que vertebra las conexiones transfronterizas con Portugal.
 - Corredor del Cantábrico, que permite la conexión de la Comunidad Vasca con la Gallega.
 - Corredor del Duero, que une Castilla y León con Oporto, en un extremo, y con el Corredor del Ebro, en el otro.
 - Corredor del Atlántico, que una las Comunidades Autónomas vinculadas a ese litoral.

COOPERACIÓN TRANSFONTERIZA

- Impulsar desde esta óptica autonómica las conexiones que unen las regiones fronterizas de la Península Ibérica con Francia, Portugal y el Norte de África. Esta cooperación servirá para la potenciación de sus economías, la apertura de nuevos mercados y el crecimiento social de sus colectivos ciudadanos.
- Mayor diálogo con Francia.
- Cooperación con países no comunitarios con los que la propia Unión Europea viene definiendo mecanismos globales de cooperación económica.

PIRINEOS

- Alcanzar el 15-30% de cuota de transporte por ferrocarril en las travesías de los Pirineos y aproximarse así a las cuotas transalpinas. Para ello será necesario ampliar las conexiones ferroviarias hispano-francesas de mercancías, dando prioridad a la nueva travesía de alta capacidad a través de los Pirineos (túnel central).
- Planificar nuevas conexiones ferroviarias con Europa, para que se incorporen a las redes transeuropeas y a la lista de proyectos prioritarios.

INTERMODALIDAD

- Puesta en marcha de un Plan Intermodal de Servicios e Infraestructuras de Transporte (PISIT) para la planificación de las infraestructuras en los próximos 10 años. Este Plan se realizará de acuerdo con los siguientes criterios básicos:

- Definición de objetivos estratégicos e instrumentales claramente definidos, en base a los retos medioambientales, económicos, sociales y territoriales del sector, para posibilitar un seguimiento transparente de su cumplimiento.
- Elaboración de las propuestas sobre la base de estudios intermodales por ámbitos: corredores interurbanos y áreas metropolitanas.
- Evaluación de alternativas de actuación, que deberá incluir necesariamente criterios funcionales y de accesibilidad, de cohesión y equilibrio territorial, ambientales, de rentabilidad socioeconómica y de viabilidad financiera con una metodología definida para la identificación de prioridades de actuación.

FINANCIACIÓN

- Establecimiento de un marco normativo que favorezca la transparencia en la formación de los precios de transporte, distribuyendo de manera equitativa entre los usuarios y el conjunto de la sociedad los costes por el uso de las infraestructuras, mejorando la posición de los agentes más débiles en el mercado del transporte frente a la actividad de agentes dominantes, y garantizando unas condiciones de competencia leal entre modos y operadores. La pieza esencial de este marco normativo será una **Ley de Financiación del Transporte y Ordenación de los Sistemas Tarifarios**.
- Desarrollo de un marco estable de financiación y gestión del transporte urbano y metropolitano, sobre la base de una actuación concertada de todas las Administraciones, con una apuesta firme de la potenciación del carácter público de los servicios que se prestan para la movilidad ciudadana.
- Los puertos y aeropuertos, como nodos de transporte de mercancías y viajeros, son esenciales para la consolidación de este planteamiento intermodal, por lo que hay que reformar su marco de gestión.

INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

- La construcción de nuevas vías de gran capacidad se compatibilizará con otras actuaciones en carreteras. Esto no significa que no haya que seguir acometiendo nuevas vías de gran capacidad, pero las nuevas actuaciones deberán integrarse en la planificación intermodal del sistema de transportes, y responder a rigurosos criterios funcionales, de rentabilidad socioeconómica y de cohesión territorial.
- En seguridad vial, el objetivo prioritario será la reducción a la mitad del número de muertos en carretera en el 2010. Para ello, se promoverá la integración de los criterios de seguridad en las etapas de planificación, proyecto y explotación, mediante instrumentos como las **auditorias de seguridad**.
- La conservación primará sobre la ampliación de la capacidad.
- Mejora de los estándares de diseño de las autopistas y autovías más antiguas, y de aquellos tramos de carreteras de una sola calzada cuyas características de diseño original sean obsoletas
- Mejora de los enlaces y las conexiones de toda la red viaria, con especial atención a la integración de las redes locales con la red de gran capacidad. Establecimiento de un programa específico para la integración urbana de las infraestructuras viarias existentes (travesías, circunvalaciones y accesos).
- Suspensión de manera urgente del otorgamiento de nuevas vías de peaje en concesión, para evitar que hipotequen aun más las posibilidades de actuación. El nuevo modelo de gestión y financiación se apoyará en los siguientes principios:
 - La red convencional se explotará sin peaje. Esta red debe ser considerada como una oferta mínima de accesibilidad y por tanto financiada por los contribuyentes en general a través de los impuestos.

- El momento y el ritmo de aplicación de la tarificación por el uso de las infraestructuras viarias se adoptará de modo que no se produzcan efectos negativos relevantes sobre las empresas y los ciudadanos y siempre a modo de trasposición de normativa europea homogeneizadora. Para ello se evaluarán las posibilidades de modificación de algunos elementos de la fiscalidad específica que grava el transporte por carretera, en especial los impuestos fijos, como el de matriculación y el de circulación.
- Integración de las variables ambientales desde las primeras etapas de planificación, mediante la evaluación ambiental estratégica de planes y programas.
- Incorporación de objetivos ambientales concretos para los planes y programas de carreteras. Se realizará un seguimiento de su cumplimiento mediante indicadores objetivos.
- Establecimiento de criterios de diseño y explotación que minimicen los posibles impactos negativos y permitan aprovechar las posibilidades de las carreteras para contribuir a la mejora ambiental mediante actuaciones compensatorias (recuperación ambiental de trazados abandonados, rehabilitación ambiental de las franjas de dominio público de carreteras existentes, etc).
- Esfuerzo inversor en autovías libres de peaje en aquellas comunidades que concentren una mayor proporción de autopistas de peaje. Se constituirá un fondo de transición para la mejora de la movilidad y la homogeneización de los peajes de gestión autonómica dotado con los impuestos que generan las autopistas en cada Comunidad Autónoma, con las aportaciones estatales que se establezcan y con las que aporten las empresas concesionarias.
- Duplicar la red de manera que en aquellas áreas geográficas en las que solamente se disponga de una vía de alta capacidad deberá ser libre de peaje y en aquellas en las que el tránsito de vehículos lo justifique y exista una de peaje, la de nueva construcción deberá estar libre de peaje.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

- Potenciar su uso como columna vertebral del transporte intermodal de mercancías. Se diseñará un paquete de actuaciones para conseguir el equilibrio modal, facilitando un trasvase de mercancías al ferrocarril. Con ello se persigue:
 - Crear las capacidades necesarias, tanto en términos de infraestructuras como de tecnificación del sector, con particular atención a los estrangulamientos que pudieran producirse en los tráficos internacionales.
 - Dar la suficiente transparencia y equidad al sistema.
 - Transformar el actual papel del Operador Público, de manera que los actuales operadores de mercancías de RENFE se conviertan en auténticos operadores logísticos de alcance europeo, promoviendo una política de alianzas tanto a nivel interno como externo.
 - Promover las condiciones del cambio en los operadores de carretera, potenciando la tecnificación del sector. Elaborar un paquete de medidas que garantice que el valor añadido que aporta la llegada de la Alta Velocidad a las ciudades, no se limite a éstas y su área de influencia, sino que distribuya los beneficios económicos y sociales.
- Dotar al país, a largo plazo, de una red ferroviaria especializada y totalmente interoperable con la red europea (ancho UIC y señalización ERTMS).
- Los proyectos para el desarrollo de la red de alta velocidad garantizarán velocidades de proyecto iguales o superiores a los 300 km/h,
- Racionalizar la construcción de nuevas líneas y redefinir las políticas de adquisición de material.
- Realizar una gestión más eficiente y moderna de los servicios para abaratar precios.
- Renovar toda la red convencional de modo de que tenga traviesas bivalentes en el año 2015 (total interoperabilidad con la red ferroviaria europea).

LAS PROPUESTAS DEL PARTIDO POPULAR

Fernando López-Amor, Presidente de la Comisión de Infraestructuras del Congreso y diputado

“Entre 2000 y 2010 se destinarán 44.000 millones de euros a carreteras, una gran noticia ya que el Plan de Infraestructuras se inició en un momento económico difíciles”.

Fernando López-Amor se mostró satisfecho con los logros del Plan de Infraestructuras del Gobierno: “Sin duda alguna, es el único programa que se está cumpliendo, tanto a nivel de plazos como de inversión”. En este sentido, López-Amor destacó que el impulso inversor del dicho Plan asciende al 1’7% del PIB; más concretamente, entre 2000 y 2010 se destinarán 44.000 millones de euros a carreteras, “una gran noticia si se tiene en cuenta que el Plan de Infraestructuras se inició entre los años 1996 y 2000, cuando la coyuntura económica atravesaba momentos difíciles”.

Por otra parte, el Presidente de la Comisión de Infraestructuras señaló que “a la finalización del Plan de Infraestructuras todas las capitales de provincia estarán comunicadas por autovía, lo que permitirá romper con la estructura radial de la red de carreteras heredada de los Gobiernos socialistas”. En este sentido, el representante del PP se congratuló del hecho de que en 1996 hubiese 6.000 kilómetros de vías de gran capacidad, mientras que en 2010 se contará con más de 13.000.

Con respecto a la seguridad vial, López-Amor declaró que el índice de peligrosidad de las carreteras españolas se sitúa en la tercera posición en las estadísticas europeas, por detrás de Finlandia y Dinamarca. Concretamente, y según datos aportados por el representante popular, nuestras carreteras registran actualmente 151 muertos por millón de vehículos, una cifra que ha descendido un 50% en los últimos diez años.

Uno de los aspectos más sensibles en el mundo de las carreteras es el que atañe a la conservación y el mantenimiento. En este sentido, Fernando López-Amor destacó que, hasta el momento, el Plan de Infraestructuras ha destinado a este capítulo más de 1.500 millones de euros.

SEGURIDAD VIAL

- Implantación, en el plazo de dos años, de un sistema de permiso de conducción por puntos con un modelo análogo al establecido por nuestros socios comunitarios.
- Impulsar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un Plan Nacional de Evacuación Urgente Sanitaria, a fin de situar el tiempo máximo de evacuación de las personas accidentadas en 30 minutos.
- Fomentar la colaboración de las empresas para potenciar la formación continuada de sus conductores profesionales.
- Crear un cuerpo o escala de técnicos de tráfico, que se encargue de las tareas de examinador para la obtención del permiso de conducción, la investigación de accidentes y la coordinación de la educación vial.
- Incorporar la educación vial en los planes de estudios.
- Sensibilizar al colectivo juvenil mediante campañas publicitarias y promover la figura del conductor responsable como aquel que se abstiene de beber y conduce al resto del grupo.
- Poner en marcha la inspección técnica de ciclomotores.
- Promover la inclusión de un ideograma en los medicamentos que alerte a los pacientes de sus efectos sobre la conducción.
- Incentivar la modernización de nuestro parque de vehículos y actualizar el Registro de Vehículos.
- Promover una publicidad responsable que no fomente el uso indebido de los vehículos de motor.

- Poner en marcha un sistema de investigación de las causas de los siniestros, que permita un mejor conocimiento de sus factores desencadenantes y concomitantes.
- Impulsar un conjunto de medidas para garantizar la seguridad y el respeto de los motoristas y ciclistas.
- Adaptar las protecciones viales en las carreteras más frecuentadas y de alta siniestralidad.
- Garantizar un nivel elevado de seguridad en los túneles mediante la aprobación de una normativa, de acuerdo con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, así como en los pasos a nivel.
- Incluir sistemas de gestión de tráfico en todas las carreteras previstas en el Plan de Infraestructuras del Transporte 2004/2007.
- Generalizar los centros locales de Gestión de Tráfico.

INFRAESTRUCTURAS

1. LA INVERSIÓN

- Finalizar el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 y elaborar un nuevo Plan con horizonte de ejecución 2013, manteniendo en los próximos cuatro años un ritmo de inversión superior al promedio de nuestros socios comunitarios.

2. CALIDAD EN LA RED DE CARRETERAS

- Otorgar carácter prioritario al mantenimiento y conservación de nuestras redes de carreteras, para su modernización y puesta al día en los estándares de calidad.
- Adaptar el trazado de las autovías de primera generación a los estándares actuales, equiparándolas en condiciones de calidad y seguridad a las autopistas.
- Culminar el programa de autopistas de peaje introduciendo sistemas de pago dinámicos.
- Completar, en la próxima legislatura, el mallado de la red de carreteras de alta capacidad con nuevas conexiones transversales.
- Impulsar las conexiones con Francia y Portugal y construir nuevas rutas alternativas desde Portugal hacia el este de la Península, con un nuevo eje por el norte y otro por el sur.
- Impulsar medidas para disminuir las tasas de accidentes y de congestión en las carreteras españolas.
- Endurecer los controles de velocidad y mejoraremos nuestra actual política de señalización.
- Invertir para reducir la congestión viaria en torno a los grandes núcleos urbanos y en las zonas costeras, en colaboración con las Comunidades Autónomas y los Entidades Locales.

3. CONEXIONES TRANSFRONTERIZAS

- Impulsar la eliminación de los estrangulamientos de las interconexiones con el resto de la Unión Europea para fomentar la libertad de circulación y mercado único.
- Impulsar la coordinación con el desarrollo de la red transeuropea de transporte, concediendo un papel destacado a las nuevas conexiones internacionales de nuestras redes terrestres.
- Seguir impulsando como proyecto prioritario la permeabilización de los Pirineos por carretera y conexión ferroviaria, a través de proyectos como:
 - Recuperación del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau.
 - Nuevo paso ferroviario a través del Pirineo central, especialmente dirigido al tráfico de mercancías.
 - Ampliación de la Autopista atlántica.
 - Ampliación de la Autopista del Mediterráneo.
 - Pamplona-Orthez.
 - Zaragoza-Somport-Pau.
 - Lleida-Viella-Toulouse.
 - Barcelona-Puigcerdá-Toulouse.

- Alta velocidad sur en su vertiente atlántica: Valladolid-Vitoria-Dax, conectado con el resto de la red europea de alta velocidad.
 - Tren de alta velocidad sur, en su vertiente mediterránea: Barcelona-Montpellier-Nîmes, que incluye el tramo Figueras-Perpignan.
- Completar importantes corredores de conexión entre España y Portugal, como:
 - La Autopista Cáceres-Puente de Alcántara-Santarem.
 - La alta velocidad ferroviaria Lisboa-Badajoz-Madrid,
 - ampliando el proyecto Tren de Alta Velocidad-Sur.
 - Nueva línea de alta velocidad Oporto-Aveiro-Salamanca-Valladolid.
 - Nueva línea de alta velocidad Vigo-Oporto.
 - Nueva línea de alta velocidad Faro-Huelva-Sevilla.
 - Culminar las vías de alta capacidad Málaga-Algeciras, que complementaremos con la transformación en vía de alta capacidad de la actual carretera costera N-340, entre Cádiz y Algeciras por Tarifa.
 - Impulsar una nueva línea ferroviaria de gran capacidad, especialmente dedicada a mercancías, que configure un gran eje ferroviario Algeciras-Madrid-Zaragoza-Francia, que podrá competir eficazmente en el transporte de mercancías a muy larga distancia.

4. LIBERALIZACIÓN FERROVIARIA

- Fomentar la competencia efectiva entre operadores ferroviarios mediante la liberalización del transporte ferroviario, comenzando por el transporte internacional de mercancías a través de la red transeuropea, y su posterior extensión a todo el transporte internacional de mercancías y al transporte de viajeros.
- Mantener la gestión de la red de infraestructuras en una entidad pública empresarial para garantizar el desarrollo y la modernización de la red, así como la seguridad en el transporte.

5. RED DE ALTA VELOCIDAD Y MEJORA DE LA RED CONVENCIONAL

- Desarrollar la inversión en los cinco corredores ferroviarios de Alta Velocidad: Andalucía, Noreste, Levante y Eje Mediterráneo, Norte-Noroeste y Extremadura.
- Potenciar el máximo rendimiento de la red de alta velocidad, que actualmente se encuentra en plena fase de desarrollo, planteando extensiones respecto a las previsiones iniciales del Plan de Infraestructuras en el marco del Plan ampliado con horizonte de ejecución.
- Liberar capacidad en las líneas convencionales, impulsando el desarrollo de una red especialmente dedicada a mercancías, en el marco de la liberalización del transporte ferroviario, ya efectiva para el
- tráfico internacional de mercancías en la red transeuropea.
- Poner en marcha un amplio programa de inversiones en la red convencional, fomentando su interoperabilidad.
- Eliminar los pasos a nivel y mejorar los sistemas de seguridad.
- Compatibilizar la circulación de trenes en ancho ibérico y en ancho europeo para potenciar el tráfico internacional de mercancías.
- Especializar líneas dedicadas al tráfico de mercancías, que permitan la circulación de trenes más largos y con mayores gálibos que los actuales.
- Fomentar una gestión de los servicios que asegure su eficacia y calidad, sobre todo en términos de regularidad.
- Desarrollar un plan de integración del ferrocarril en las grandes ciudades, mediante el soterramiento de las vías en la llegada del AVE a las grandes ciudades.

6. DESARROLLO SOSTENIBLE, INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE Y ACTUACIONES EN ENTORNOS URBANOS

- Fomentar una mejor conexión de los distintos modos de transporte para aumentar la seguridad, reducir la congestión y el nivel de emisiones y alentar el ahorro energético.
- Impulsar las actuaciones en el marco del programa de actuaciones en entornos urbanos, que incluye la mejora de la red de cercanías, cuya demanda se sitúa alrededor de un millón y medio de viajeros diarios.
- Potenciar la construcción de nuevos aparcamientos disuasorios junto a las estaciones de ferrocarril, que hagan de la intermodalidad entre el vehículo privado y el ferrocarril de cercanías una alternativa viable.
- Complementar la intermodalidad en el tráfico de viajeros con la intermodalidad de carretera-ferrocarril-puertos en el transporte de mercancías. Construir nuevas líneas para mercancías cuando sea necesario para evitar la coincidencia con los servicios de cercanías en las principales ciudades.
- Fomentar el reequilibrio modal a favor del transporte marítimo, con la adecuación de los accesos viarios y ferroviarios a los principales puertos marítimos.
- Impulsar la elaboración de estudios y la formación de más especialistas para llevar a cabo adecuadamente una política intermodal a nivel nacional, regional y municipal.

