

LA PLANIFICACION DE CARRETERAS EN ESPAÑA

**Justo Borrajo
Jesús Rubio**

1987.1

La planificación de carreteras en España

JUSTO BORRAJO SEBASTIÁN (*)
JESÚS RUBIO ALFÉREZ (**)

Introducción histórica

Con el «Proyecto Económico» de Ward, se establece en 1761, por primera vez en España, la necesidad de construir una red básica de caminos radiales, dotando, en un breve Real Decreto, de fondos para su construcción, nombrando un responsable, estableciendo prioridades en las actuaciones, y considerando un plazo para la realización de las obras.

Los planes posteriores, de 1860, 1864 y 1877, son menos completos en estos aspectos, limitándose fundamentalmente a realizar catálogos de carreteras a construir por el Estado. En este último año se promulga la Ley de Carreteras, que no fue sustituida hasta 1974 por la actualmente vigente.

En 1911, mediante Real Orden, se suprime el Plan de Carreteras, cuyas previsiones de obras se habían incrementado de una manera irracional, por haber incluido tramos que respondían a intereses particulares para su construcción «a cargo del Estado». Poco después, en 1914, se promulga el Plan Ugarte, en

el cual se contemplan tres grupos de actuaciones: el primero lo componían las carreteras de construcción urgente, que ascendían a 13.500 km.; el segundo se refería a las carreteras de construcción necesaria, y por último se contemplaban los puentes y las travesías. Estas previsiones intentaban ampliar la red existente (48.000 km.), en otros 25.000 km. o más.

El Circuito Nacional de Firmes Especiales, recogido en el gráfico 1, se crea en 1926 para superar la inadaptación de las carreteras de *macadam* a los nuevos vehículos automóviles, cuyo número ascendía en 1925 a 50.000.

El Plan Peña, aprobado en 1939 y cuyas previsiones no se llevaron a cabo, planteó sin embargo la división de las carreteras en nacionales, comarcales y locales con la identificación numérica que ha llegado a nuestros días (1).

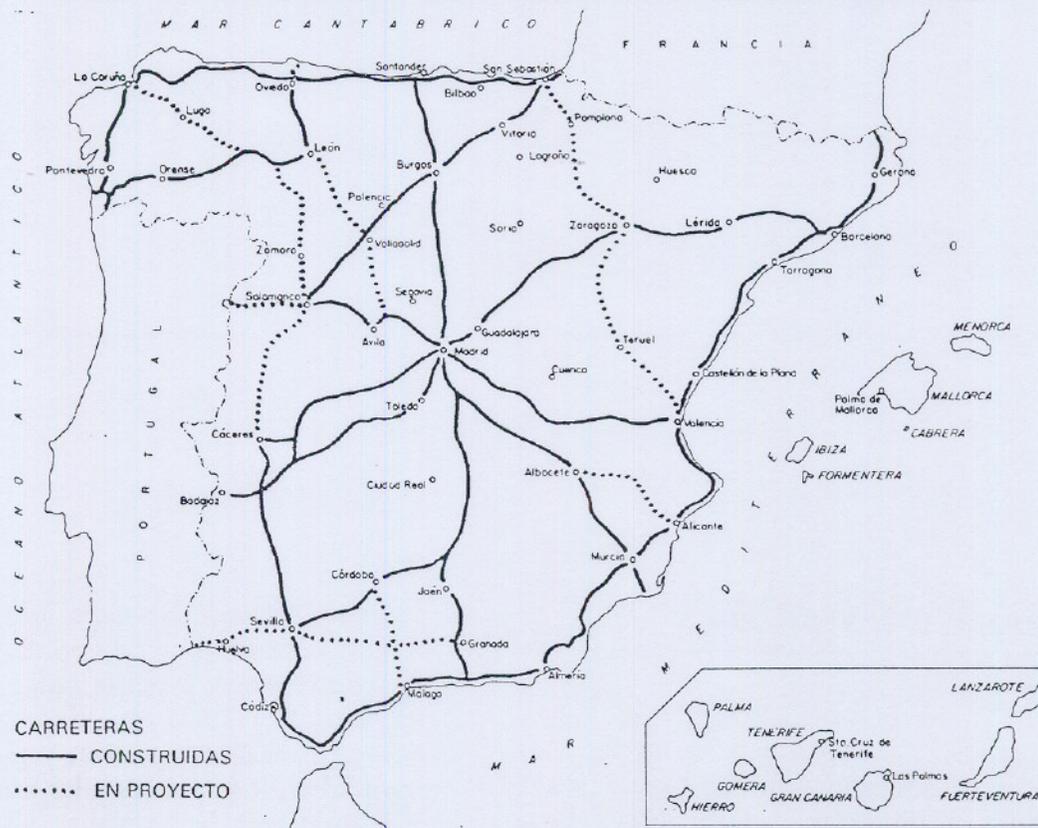
El aumento de las cargas de los vehículos y la voluntad de aumentar las velocidades de recorrido da lugar a que el Plan de Modernización de 1950 se centre en la mejora de las carreteras nacionales.

(*) Dr. Ing. de Caminos, Canales y Puertos.

(**) Ing. de Caminos, Canales y Puertos.

(1) El Plan General de Carreteras (1984-1991) incluye en un apéndice una nueva denominación e identificación de las carreteras estatales, basada en los mismos criterios.

CIRCUITO NACIONAL DE FIRMES ESPECIALES AÑO 1926



En 1961, se aprueba un nuevo Plan, que precede al actualmente vigente, en un momento en que el parque nacional asciende a un millón de vehículos, incluyendo el medio millón largo de motocicletas existentes.

Este plan, con previsiones de actuación en un plazo de quince años, cuenta con una dotación presupuestaria importante, pero en él no se establecen prioridades en las actuaciones, ni mecanismos de seguimiento del mismo, ni se plantea su revisión en caso de que las previsiones básicas no resulten acertadas, como en efecto ocurrió. El crecimiento del tráfico superó las previsiones del Plan, con incrementos anuales en la década de los sesenta, y hasta la primera crisis del petróleo en 1973, entre el 10 y el 16%.

Esta situación hace que, en 1967, se plantee el programa REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos), en el cual se contempla una actuación sobre 5.000 km., en un plazo de cinco años.

Ni este programa, planteado con mayor pragmatismo que el plan anterior, ni las concesiones de autopistas realizadas entre 1966 y 1972 fueron aprobados en las Cortes tal como exigía la vigente Ley de Carreteras de 1877, a pesar de suponer estas concesiones un planteamiento ambicioso para crear una red de autopistas importante en el territorio nacional.

Este planteamiento parcial se refleja en el Avance del Plan Nacional de Autopistas que, a comienzos de los años 70 e indudablemente influido por el gran desarrollo del tráfico de los años anteriores, propone la construcción de 6.430 km. de autopistas. En la actualidad esta red de autopistas asciende a 1.975 km. aproximadamente, incluyendo las que a partir de 1972 se realizan acogidas a la Ley de régimen jurídico de las autopistas en régimen de concesión, aprobada en dicho año.

Por último, se llega a la Ley de Carreteras que sustituye a la de 1877, aprobada en 1974 y

actualmente vigente. En ella, se exige al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (en aquel año únicamente M.O.P.) la realización de un nuevo Plan Nacional de Carreteras en el plazo de dos años, y se insta a las Corporaciones Provinciales a la realización de sus respectivos Planes Provinciales.

No se produce dicho Plan Nacional hasta el actual de 1984/91, siendo la citada Ley de 1974 y su Reglamento de 1977 el marco legal específico vigente en el que se ha desarrollado dicho Plan.

El Plan General de Carreteras 1984/91

Introducción

La voluntad de dar coherencia a las actuaciones en carreteras y de aumentar la transparencia, rigor y control de la gestión, hizo que, sobrepasado el Plan General de Carreteras de 1961 por el extraordinario crecimiento del tráfico de esos años, la Ley de Carreteras de 1974 ordenase la realización de un nuevo Plan.

La configuración de España como un Estado de las Autonomías, más que conveniente, hizo necesario y urgente dicho Plan al repartir la titularidad de las carreteras entre distintas administraciones, por lo que el titular del Departamento de Obras Públicas y Urbanismo asumió, en febrero de 1983, ante el Congreso de los Diputados la realización prioritaria del mismo.

Las carreteras españolas, aunque tienen en la actualidad distintos titulares, como son las Administraciones Central y Autonómicas, siguen formando desde un punto de vista funcional una red única, por lo que es preciso asegurar su continuidad. Además, las actuaciones sobre dicha red deben ser programadas y ejecutadas de forma coordinada y coherente, para obtener una mejor utilización de los recursos disponibles.

En 1980, antes de la iniciación del proceso autonómico, la red a cargo de la Dirección Ge-

neral de Carreteras sumaba 79.631 kilómetros, y al finalizar 1983 dicha red se había reducido a 20.322 kilómetros (cuadro 1), lo que supone un 25%, aproximadamente, de la primitiva red estatal y un 13% del total de vías públicas españolas, sin incluir las de titularidad municipal.

Cuadro 1
CARRETERAS EXISTENTES, EN 1985,
SEGUN TITULARIDAD Y CATEGORIA

Titularidad y categoría	Kilómetros
Red de la Administración Central (1)	20.322,7
Autopistas libres	176,5
Autopistas de peaje	1.797,8
Autovías y carreteras con calzadas separadas	548,1
Carreteras con calzada única	17.800,3
Red de las Comunidades Autónomas (2) .	74.734,0
Red de las Diputaciones y Cabildos	54.513,7

(1) Incluye autopistas de peaje, incluso los 99,7 kilómetros de la Autopista de Navarra.

(2) En las Comunidades Autónomas uniprovinciales las carreteras de las Diputaciones han pasado a la Comunidad.

Si desde el punto de vista de la longitud la Red de Interés General del Estado (R.I.G.E.) es de reducida importancia, no ocurre así si se considera su utilización, ya que por la misma circula del orden del 60% del tráfico que circulaba por la antigua red estatal.

En los países del Mercado Común es frecuente que los planes de carreteras formen parte de planes de transporte más amplios, en los que se establece una estrategia conjunta, bien para todos los modos existentes: carretera, ferrocarril, navegación, aviación y oleoducto; o bien para parte de los mismos, por ejemplo los transportes terrestres. En definitiva, se trata de que cada modo juegue el papel que le corresponda en la satisfacción de las necesidades de transporte de la sociedad, teniendo en cuenta todos los modos existentes.

En España, debido fundamentalmente a la estructura administrativa existente, se han realizado planes sectoriales, como el reciente Plan de Transporte Ferroviario o el Plan General de Carreteras que nos ocupa.

Todo Plan de Carreteras pretende establecer qué hacer, cómo y cuándo hay que actuar sobre la red de carreteras de un país, superando una mera declaración de intenciones o la redacción de un documento técnico que no comprometa a la ejecución de las actuaciones planificadas. Por otra parte, las Leyes Presupuestarias anuales son el único marco legal existente para comprometer inversiones, sin que exista ningún otro cauce para asumir presupuestos con cargo a anualidades futuras. Por ello, todo Plan es la expresión de la voluntad política existente en un momento dado de realizar unas determinadas actuaciones con un horizonte temporal determinado y, si el mismo se presenta ante el Parlamento, y es aprobado con el consenso de las distintas fuerzas políticas, este compromiso público es la mejor garantía de que las Leyes Presupuestarias contendrán las dotaciones necesarias para llevar a cabo las actuaciones programadas.

El Avance del Plan General de Carreteras 1984/91 fue terminado y dado a conocer en julio de 1984, siendo sometido posteriormente a informe de las Comunidades Autónomas y di-

fundido públicamente con solicitud de sugerencias. Con las alegaciones recibidas y la redacción de nuevos documentos técnicos se finaliza definitivamente, en 1985, el Plan General de Carreteras con modificaciones al alza respecto a la programación inicial, tanto en el número de kilómetros contemplados en cada uno de los programas como en su valoración. Así, de una inversión prevista, en el Avance, de 736.000 millones de pesetas se pasa a una valoración total de 809.000 millones de pesetas, ambos en pesetas de 1983 (cuadro 2).

La redacción definitiva del Plan fue aprobada, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y por el Consejo de Ministros, en diciembre de 1985. Posteriormente, en marzo de 1986, en el Pleno del Congreso de los Diputados, se aprobaron 12 resoluciones sobre el mismo que, en sus puntos fundamentales, solicitan del Gobierno que se dote de los mecanismos planificadores necesarios para disponer en todo momento de una adecuada planificación, junto con un seguimiento de la misma que permita establecer el grado de cumplimiento de las previsiones

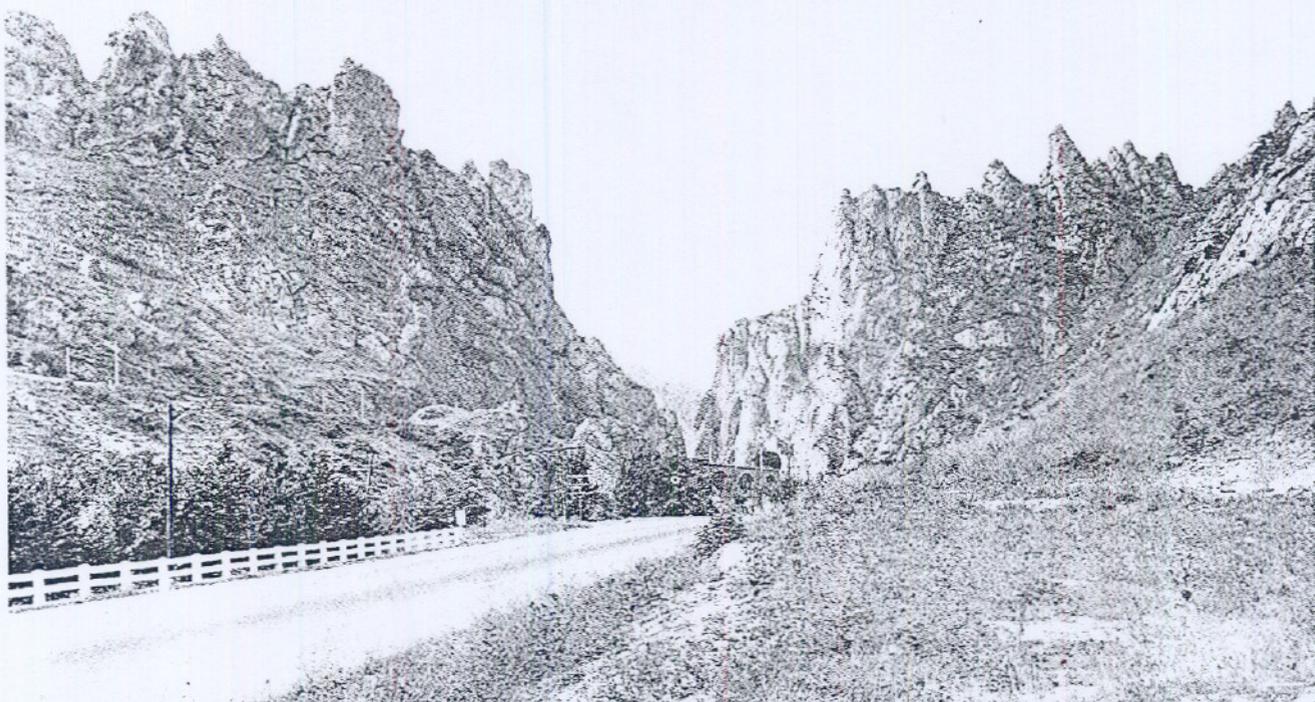
Cuadro 2
PRESUPUESTO DE INVERSION ESTIMADO EN LAS COMUNIDADES AUTONOMAS
POR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS

Comunidad	R.I.G.E. (1)		Progr. de actuación		Presupuesto	
	Km.	%	Km.	%	Millones de pesetas	%
Andalucía	2.651,4	13,0	2.565,8	13,9	127.000	15,7
Aragón	2.040,6	10,0	1.878,0	10,2	58.000	7,2
Asturias	624,6	3,1	604,5	3,2	26.000	3,2
Cantabria	387,4	1,9	387,4	2,1	26.000	3,2
Castilla-La Mancha	2.912,7	14,3	2.908,3	15,8	115.000	14,2
Castilla y León	4.115,4	20,3	3.888,9	21,1	137.000	16,9
Cataluña	1.736,7	8,6	1.153,2	6,2	59.000	7,3
Comunidad Valenciana ..	1.532,8	7,6	1.284,6	6,9	82.000	10,1
Extremadura	1.194,0	5,9	1.194,0	6,4	46.000	5,7
Galicia	1.596,9	7,9	1.505,5	8,1	58.000 (2)	7,2
La Rioja	394,9	1,9	276,4	1,5	5.000	0,6
Madrid	454,0	2,2	439,5	2,3	45.000	5,6
Murcia	353,6	1,7	353,6	1,9	25.000	3,1
Navarra (3)	140,2	0,7	—	—	—	—
País Vasco (3)	187,5	0,9	—	—	—	—
ESPAÑA	20.322,7	100,0	18.403,7	100,0	809.000	100,0

(1) Incluye autopistas de peaje.

(2) Habría que añadir los 18.000 millones de pesetas de la autopista Santiago-Pontevedra, a la que el M.O.P.U. aporta 7.500 millones de pesetas.

(3) Incluye únicamente las autopistas de concesión estatal.



del Plan. Se recomienda también el máximo esfuerzo de coordinación con las planificaciones de las Comunidades Autónomas, y que todo Plan contenga un programa de conservación que garantice la no descapitalización del patrimonio viario; instando al Gobierno a remitir a las Cámaras la reforma de la legislación vigente sobre carreteras, para su adaptación a las necesidades y características de este Plan, así como a la realidad autonómica que el mismo contempla.

La definición de la Red de Interés General del Estado (R.I.G.E.)

Para la definición de la Red de Interés General del Estado, la Constitución y los Estatutos de Autonomía han constituido el soporte jurídico básico. Así, la Constitución señala que el Estado tiene competencia exclusiva en obras públicas de interés general, o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma, mientras que las Comunidades pueden asumir competencias en carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad.

Realizadas las transferencias en materia de carreteras a las Comunidades Autónomas de

Cataluña, País Vasco y Galicia en 1980 y 1982 (2), una de las primeras tareas del Plan General de Carreteras consistió en el establecimiento de unos criterios generales para realizar las transferencias de carreteras al resto de Autonomías. Los criterios adoptados para que una carretera formase parte de la red estatal fueron:

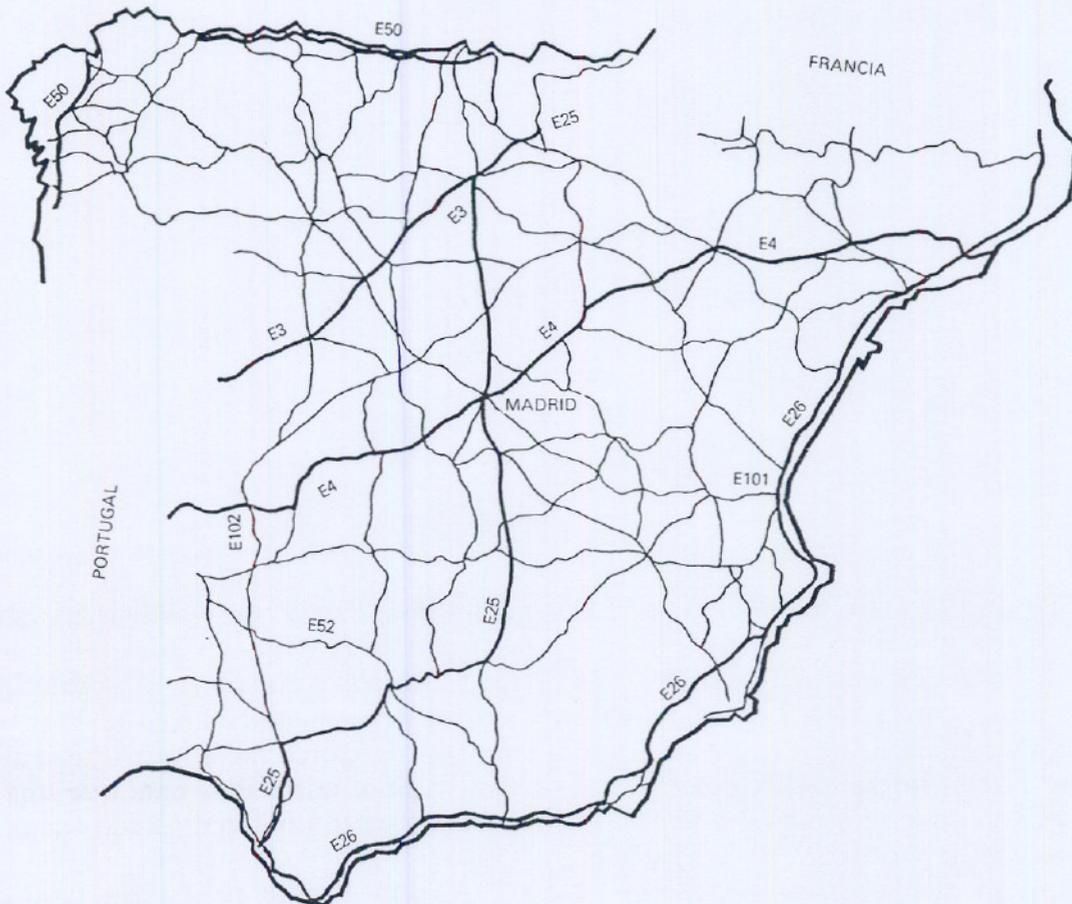
- Formar parte de un itinerario de tráfico internacional.
- Soportar un tráfico importante de largo recorrido (más de 1.000 vehículos/día), un volumen considerable de vehículos pesados (más de 200 vehículos/día), o una carga apreciable de mercancías peligrosas.
- Constituir un acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.
- Ser un acceso a los principales pasos fronterizos.

Además, como criterios generales se establecieron los siguientes:

- Que la red resultante constituya una malla cerrada y homogénea, que se reparta de manera equilibrada entre las distin-

(2) Con anterioridad a estas transferencias la gestión de las carreteras en Alava y Navarra dependía de las Diputaciones respectivas.

Gráfico 2.
RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO



tas Comunidades Autónomas y sin vacíos importantes.

—Que se establezcan ejes norte-sur y este-oeste para evitar la estructura actual marcadamente radial, al ser alternativos a los ejes que soportan en estos momentos las mayores intensidades de tráfico.

Sobre la base de estos criterios se concretaron, en reuniones bilaterales, las carreteras que en cada caso debían transferirse. La red estatal resultante (gráfico 2 y cuadro 2) comunica, como es lógico, las poblaciones y centros de actividad económica más importantes, y representa un porcentaje del total de carreteras principales (25%) que es inferior al existente en países de nuestro entorno tales como Francia (48%), Alemania Federal (38%) o Italia (33%).

Directrices y objetivos

Las directrices del Plan son:

- a) Dotar al territorio nacional de las carreteras necesarias, asegurando su integración en el medio natural, histórico y social.
- b) Contribuir a mejorar el equilibrio territorial y social.
- c) Planificar y gestionar la red estatal de carreteras con criterios económicos, aprovechando al máximo lo existente y asegurando un uso eficaz de los recursos disponibles.

Estas directrices se concretaron en los objetivos siguientes:

En lo relativo al tráfico, adecuar el nivel de servicio de la red a la función de cada itinerario

en el sistema de transporte y a su demanda de tráfico, aumentar la seguridad de la circulación, homogeneizar las condiciones de circulación en grandes itinerarios y reducir el impacto ambiental del tráfico de paso en las poblaciones.

Por lo que se refiere al territorio, mejorar los principales itinerarios de larga distancia entre las diferentes regiones, e incrementar la accesibilidad a aquellas zonas cuyo déficit condiciona su desarrollo.

Finalmente, en lo relativo a la economía, optimizar la planificación y gestión de la red de carreteras, incrementando la eficacia y agilidad de la Administración, prestando especial atención a la conservación y modernización de la red existente, integrando las carreteras en el

medio natural y social, y rehabilitando el patrimonio histórico.

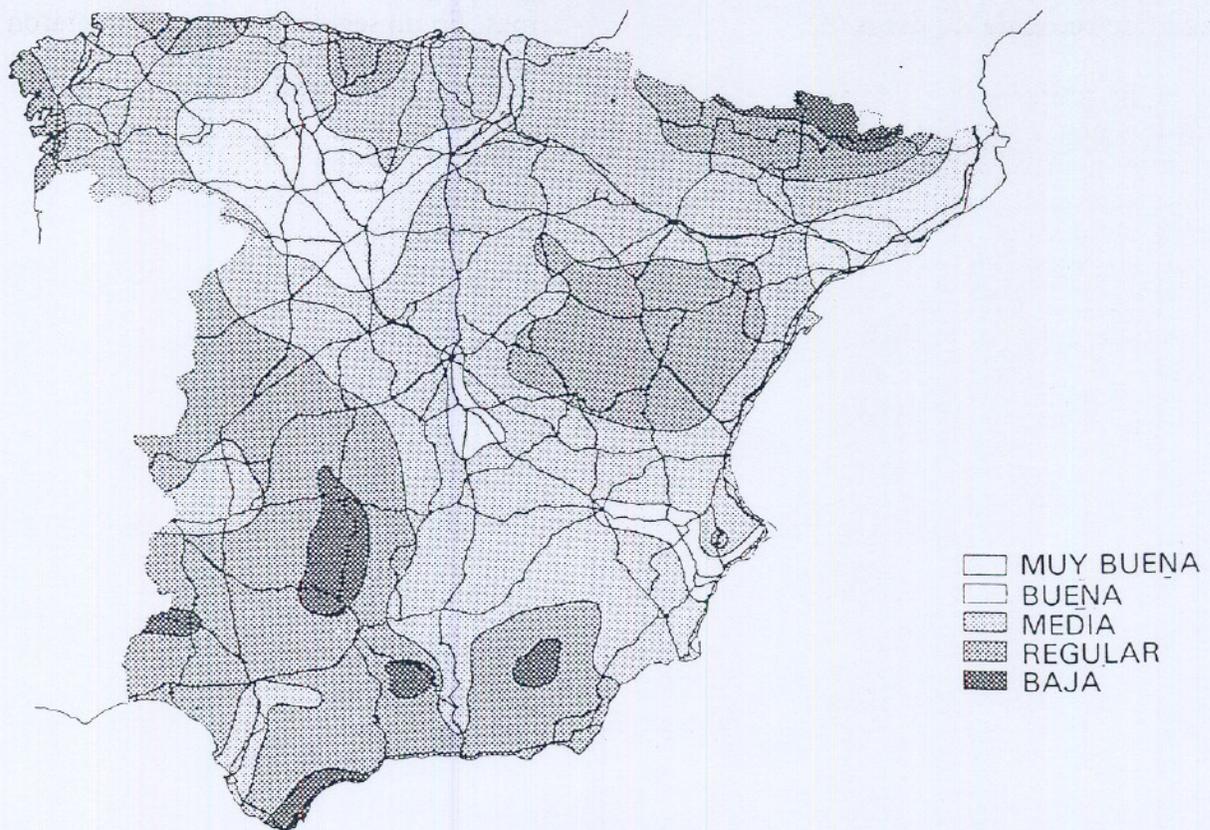
Análisis y diagnóstico

El análisis de la Red de Interés General del Estado se ha realizado desde tres puntos de vista: La oferta viaria; el uso de las carreteras, y los efectos derivados de dicho uso.

El análisis de la oferta viaria se ha abordado distinguiendo cuatro aspectos fundamentales: la geometría (trazado y sección transversal), el firme, la señalización, y el estudio de la estructura de la red mediante indicadores de accesibilidad. Este último aspecto se introdujo para superar los análisis de tramos aislados y obtener un diagnóstico del conjunto de la red.

Gráfico 3.

ACCESIBILIDAD DESDE CADA NUCLEO AL RESTO AÑO 1984



Cuadro 3

Corredor	VIAJEROS				MERCANCIAS				
	Viaje/ año (10 ⁶)	Reparto modal %			Tm/año (10 ⁶)	Reparto modal %			
		Avión	FF.CC.	Crta.		Cabo- taje	Olco- ducto	FF.CC.	Crta.
Madrid-País Vasco y Cantabria (por Burgos)	6,6	8,3	23,3	68,4	13,7			6,5	93,5
Madrid-Aragón y Cataluña	7,6	18,8	24,7	56,5	13,5		7,5	3,2	89,3
Madrid-Levante (1)	12,3	4,7	12,9	82,4	6,6			7,7	92,3
Madrid-Andalucía	6,4	21,3	35,8	42,9	4,7			5,6	94,4
Madrid-Extremadura	2,1	0,8	13,1	86,1	1,3			5,1	94,9
Madrid-Galicia y Asturias	5,7	8,0	29,0	63,0	8,9			25,1	74,9
País Vasco-Cataluña	2,8	6,5	18,1	75,5	8,5			11,9	88,1
Irún-Fuentes de Oñoro (2)									
Levante-Andalucía	3,4	10,0	7,0	83,0	7,5	28,0		3,0	69,0
Cornisa Cantábrica (3)					12,0	26,5		1,9	71,6
Costa Mediterránea	7,4	4,6	10,5	84,9	17,2	14,6		5,9	79,5
Ruta de la Plata	1,4		11,5	88,5	3,0	19,5		14,7	65,9

(1) Sin datos sobre el transporte de mercancías en algunas de las relaciones internas del corredor.

(2) Sin datos fiables. Su estudio se ha hecho en base a la observación de los tráficos por carretera.

(3) Sin datos en algunas de las relaciones por carretera.

La geometría y la señalización se han obtenido inicialmente de un preinventario corregido con los datos del inventario de características físicas y geométricas que, desde 1984, se está realizando mediante un proceso semiautomatizado de recogida de datos (3).

Se ha promovido, además, la realización de un Inventario de puentes y de un Catálogo del patrimonio histórico de puentes construidos con anterioridad a 1936. Todo ello, unido a la evaluación visual de firmes realizada en 1982 y a los estudios de accesibilidad (gráfico 3), permitió realizar el análisis de la oferta viaria en el año base del Plan (1984).

(3) Para ello, se utiliza un vehículo dotado de unos sistemas de medida consistentes en un odómetro (distancias), un goniómetro (radio de curvatura del eje en planta), un giróscopo doble (pendiente de la rasante y peraltes), dos sensores ópticos (anchuras de calzada y arcenes), un teclado para registro manual suplementario de datos y una pantalla de visualización de los datos registrados. Además, dispone de un sistema de registro gráfico con cámara de vídeo, magnetoscopio y monitor de vídeo; y de un sistema de registro alfanumérico, que consta de un microordenador, una unidad de almacenamiento en soporte magnético y otra que sincroniza los tres sistemas anteriores.

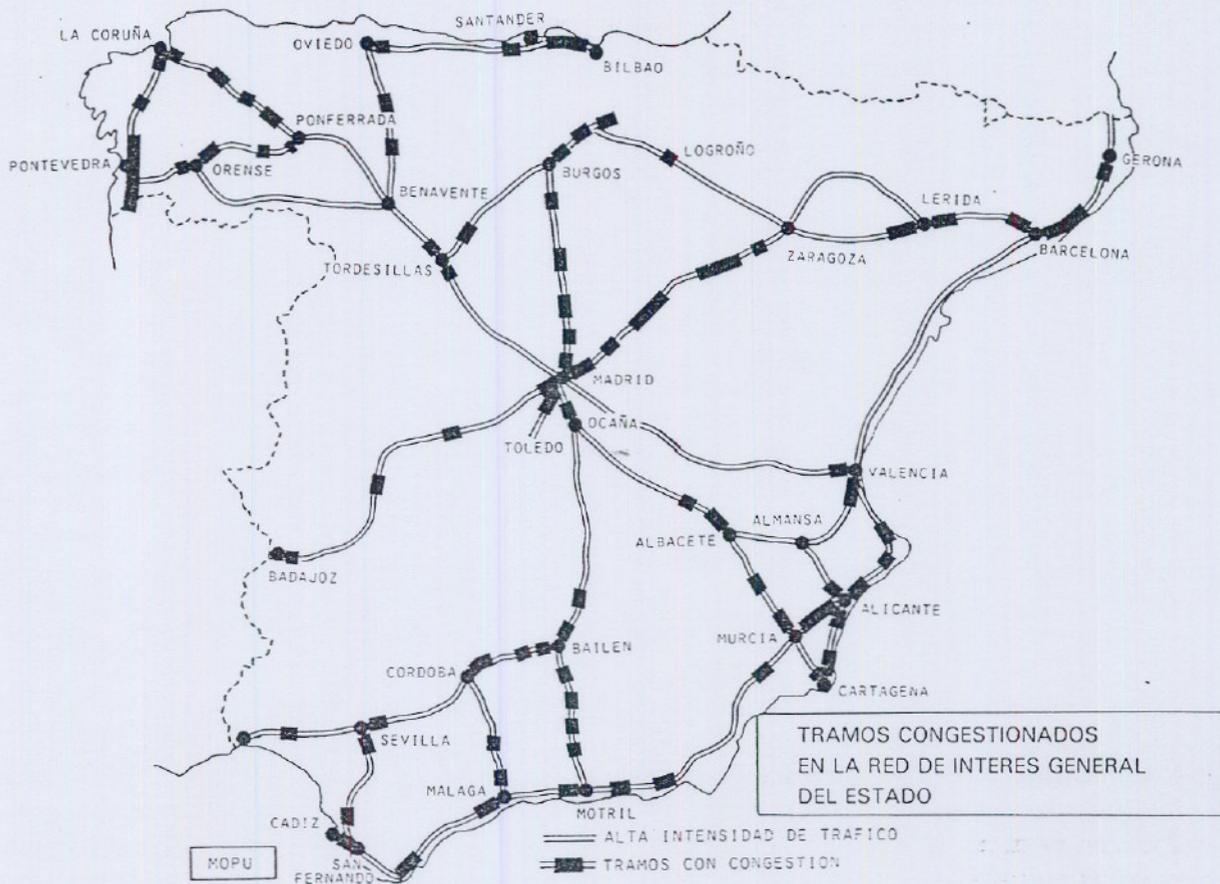
Diferentes programas informáticos permiten la producción de tablas con las características concretas de una sección, resumir por tramos o por itinerarios determinados datos o realizar esquemas de la carretera con indicación de los parámetros inventariados.

Para el examen que del uso de las carreteras se hace, se procedió por aproximaciones sucesivas. Primero, se analizan mediante 28 encuestas pantalla (más de 48.000 entrevistas), los principales flujos entre Comunidades Autónomas. En un segundo paso, se detectaron y estudiaron los 12 corredores de transporte más importantes de la nación teniendo en cuenta todos los viajes que en los mismos se realizan, sea cual sea el modo utilizado (cuadro 3).

Finalmente, se estudiaron los tráficos que afectan a las distintas carreteras existentes en dichos corredores (gráfico 4), diferenciando el tráfico de vehículos pesados y el transporte de mercancías catalogadas como peligrosas por el riesgo potencial que implican. También las autopistas de peaje y las carreteras en zona urbana fueron objeto de estudios diferenciados, debido a los problemas específicos que plantean su régimen de explotación diferente y su situación económico-financiera en el primer caso, y la integración en un entorno en el que confluyen múltiples fuerzas y necesidades las segundas.

Por último, para analizar la red desde el punto de vista de los efectos derivados del uso de la carretera, se consideran dos de sus princi-

Gráfico 4.



pales efectos externos: los accidentes (34.521 accidentes con víctimas, y 3.922 muertos en 1984) y el posible daño a espacios naturales protegidos.

Previsión de las variables básicas

En 1980 se realizó, por la Dirección General de Carreteras, una previsión de tráfico y motorización en la que se contemplaron tres evoluciones posibles: máxima, media y mínima. Los datos disponibles permiten afirmar que incluso los valores inferiores de las previsiones son más elevados que las cifras reales, tanto en parque como en tráfico.

En el Plan General de Carreteras se constataba para las variables básicas, de las que depende el tráfico, lo siguiente:

1. Una evolución de los grupos de población que da lugar, hasta la década de los

años 90 al menos, a una incorporación mayor de personas al grupo potencial de activos que las que lo abandonarán.

2. El programa económico a medio plazo del Ministerio de Economía y Hacienda marcaba como objetivo un crecimiento medio anual del Producto Interior Bruto del 3-3,5%, frente al 6,2% de media en el período 1970/73. Respecto al consumo privado nacional, más relacionado con el tráfico, el objetivo era un incremento moderado, inferior al 2%.
3. La implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido (I.V.A.) en 1986, con un tipo impositivo del 33% para los automóviles, no parecía que iba a suponer una mejora de los índices de crecimiento del parque de vehículos.
4. El Plan Energético Nacional de 1983 preveía un crecimiento anual acumulativo

del 1,1% para gasolinas y naftas, en el período 1982/92. En lo referente al consumo de gasóleo se preveía un crecimiento del 3,2%, siempre que no aumentara la fiscalidad sobre este producto.

5. Los aumentos de tráfico previstos para RENFE en el contrato-programa Estado-RENFE, en el trienio 1984/86 se cifraban en un 15% en viajeros y un 14,7% en mercancías. En ambos casos, es la carretera la que actualmente absorbe, de forma mayoritaria, la demanda (cuadro 3), y los crecimientos conocidos hasta el momento son inferiores en viajeros, y negativos en mercancías excepto contenedores.
6. Para obtener un equilibrio de explotación de los servicios aéreos interiores y el equilibrio de resultados de los Aeropuertos Nacionales, estaba previsto un crecimiento real de las tarifas aéreas del 20-25% en el período 1983/86, lo que desplazaría tráficos a la carretera y al ferrocarril. Sin embargo, el indicador relativo a pasajeros interiores de 1985 respecto a 1984 era de un crecimiento del 2,7%.
7. En lo relativo a los transportes marítimos, la Dirección General de Puertos estimaba un aumento del 2,6% en el tráfico portuario del período 1986/90. Este incremento podía tener incidencia en el transporte de mercancías por carretera.

El incremento del tráfico de mercancías por cabotaje fue del 3,4% en 1985 respecto a 1984.

8. Los cambios tecnológicos y políticos que más podían afectar a la automoción y la carretera eran:
 - a) La mejora del rendimiento energético.
 - b) La adopción de disposiciones más exigentes respecto a la contaminación por automóvil.
 - c) Los efectos sustitutorios entre transporte por carretera y telemática.

Teniendo en cuenta todas las variables anteriores, y mediante un modelo de simulación econométrica de la demanda (S.E.D.), se llegó a la previsión del parque de vehículos ligeros, según combustible utilizado, del cuadro 4.

Para la previsión del parque de camiones se utilizó el informe «European Trucks Forecast Report» (1984). El parque de autobuses no experimentaría crecimientos notables al ser el más envejecido y, por tanto, en el que era de esperar un número de bajas mayor (cuadro 4). La previsión apuntaba al mantenimiento de los 40.000 autobuses actuales hasta 1987, para crecer lentamente hasta unos 43.000 en 1991.

Finalmente, las previsiones de tráfico realizadas a partir de las de parque, y si se mantiene la tendencia decreciente del kilometraje medio

Cuadro 4
PARQUE DE PENINSULA Y BALEARES DE VEHICULOS LIGEROS,
DISTRIBUIDO SEGUN COMBUSTIBLE
(En miles)

Años	Gasolina			Gasóleo	Total vehículos ligeros
	Turismos	Derivados	Total	Turismos	
1984	7.058	547	7.605	456	8.061
1985	7.116	569	7.685	571	8.256
1986	7.214	588	7.802	636	8.438
1987	7.325	608	7.933	690	8.623
1988	7.450	633	8.083	735	8.818
1989	7.567	657	8.224	781	9.005
1990	7.677	679	8.356	825	9.181
1991	7.785	699	8.484	866	9.350

PREVISION DE PARQUE DE CAMIONES (P.M.A. <2 Tm.) Y TRACTORES. 1984-1991
(En miles)

Año	Camiones según intervalos de P.M.A. Tm.				Tractores industriales
	2,01-3,50	3,51-7,50	7,51-15,0	>15	
1984	348,3	138,9	52,8	96,9	32,6
1985	352,0	133,9	51,2	90,9	35,3
1986	356,7	129,6	50,1	85,5	38,2
1987	359,9	125,4	49,0	80,0	40,7
1988	361,0	121,6	49,0	74,8	42,7
1989	363,1	118,6	47,4	70,1	45,2
1990	364,5	115,9	46,8	65,5	47,3
1991	366,9	113,4	46,2	63,4	49,0

Y *vb v*; D.R.I. Europe. European Trucks Forecast Report. Mayo 1984, excepto para 1991.

PARQUE NACIONAL DE AUTOBUSES
(En miles)

1984	40,1	1988	41,8
1985	40,3	1989	42,3
1986	40,6	1990	42,9
1987	41,2	1991	43,2

recorrido por los vehículos, han llevado a establecer un crecimiento máximo del tráfico conjunto de ligeros y pesados del 2% anual acumulativo entre 1984 y 1991, sin que ello suponga la no existencia de incrementos mayores en itinerarios determinados. Sin embargo, las siempre difíciles tareas de prognosis se hacen aún más problemáticas en tiempo de crisis, por lo que es necesaria una revisión continua de las mismas. Así, el descenso del precio de los carburantes ha podido producir una quiebra de la previsión anterior que todavía no ha sido evaluada.

Programas de actuación

Establecidas las directrices y objetivos del Plan General, las necesidades que se deducen del análisis y diagnóstico de la red, y las previsiones de las variables básicas de las que depende el tráfico, las actuaciones que de todo ello se derivan se han agrupado en los programas de actuación siguientes:

- Programa de autovías.
- Programa de acondicionamiento de la red (A.R.C.E.).

—Programa de reposición y conservación (R.E.C.O.).

—Programa de actuaciones en medio urbano y de accesos a puertos y aeropuertos de interés general.

Todos estos programas se dividen en dos fases de cuatro años, cubriendo en total el período 1984-1991, con una inversión global superior a los 800.000 millones de pesetas de 1983.

El programa de autovías pretende establecer una red estatal de carreteras de gran capacidad que, completando la red de autopistas existente, estructure y equilibre el territorio.

La importancia que, dentro del Plan General de Carreteras, se consideró que debía tener este programa hizo que previamente se estudiaran las distintas alternativas existentes en cuanto a las características de este tipo de vías de gran capacidad.

El principal dilema se planteó entre la utilización al máximo posible de la infraestructura existente, efectuando una duplicación de cal-

zada y convirtiendo la carretera convencional actual en una autovía, o en construir una nueva carretera con calzadas separadas, bien fuera tipo autovía o autopista. Para evaluar una alternativa frente a la otra, se han estudiado los aspectos económicos, de seguridad, de reparto de tráfico en corredores de transporte y de influencia del peaje, llegándose a las conclusiones generales siguientes:

1. El coste de construcción de una autovía que utilice al máximo posible la carretera existente para un sentido de la circulación, suprimiendo cruces con otras carreteras, mediante pasos a distinto nivel, y travesías de poblaciones, es del orden de la tercera parte que el de una autopista, aunque sus características geométricas y funcionales sean ligeramente inferiores.
2. El incremento de seguridad conseguido con una misma inversión es un 50% mayor con este tipo de autovías que con autovías o autopistas de nuevo trazado.
3. Las autopistas de peaje no resuelven el problema del escaso nivel de servicio por tráfico en la carretera convencional existente, pues sólo en casos excepcionales soportan en España más del 50% del tráfico total del corredor correspondiente.
4. La construcción de estas autovías permite escalonar temporalmente las inversiones de forma más favorable, ya que no se sobredimensiona la capacidad de la infraestructura vial.

Como consecuencia de todo ello, se decidió que las vías de gran capacidad a construir fuesen estas autovías que utilizan la carretera convencional existente. Los itinerarios incluidos en el programa de autovías suman un total de 3.250 km., con una inversión de 330.000 millones de pesetas de 1983 (100 millones de pesetas/km. aproximadamente).

El programa de acondicionamientos propone actuaciones sobre 6.635 km. de carreteras, con objeto de mejorar sus condiciones geométricas y nivel de servicio. Las características

geométricas mínimas normales serán las correspondientes a una velocidad de proyecto de 80 km./h., con sección transversal de 7,0 m. de calzada y 1,5 m. de arcenes pavimentados. En este programa se incluye también la supresión de más de 200 travesías conflictivas de poblaciones con menos de 50.000 habitantes.

La valoración del programa es de 240.000 millones de pesetas, a razón de unos 35 millones de pesetas/km. (1983).

La inversión en variantes tiene rendimientos muy altos por ahorro de tiempo, de energía y de costes de circulación de los vehículos. En algunos casos estudiados, el tiempo ahorrado con una determinada inversión aplicada a una variante es de cuatro a seis veces superior al conseguido por la construcción de una duplicación de calzada o autovía.

El programa de reposición y conservación pretende que el conjunto de la red estatal alcance y mantenga las debidas condiciones de capacidad portante y de sección transversal de su plataforma, así como de señalización y de otros elementos auxiliares. Las características geométricas mínimas normales serán las correspondientes a una velocidad de proyecto de 60 km./h., con sección transversal de 7,0 m. de calzada y arcenes pavimentados de 1,0 metros.

La valoración del programa es la siguiente:

	Millones ptas.
—Mejora y pavimentación de 8.320 km.	70.000
—Conservación ordinaria	50.000
—Mejora de la seguridad de la circulación	12.000
—Señalización	8.000
Total	140.000

Finalmente, el programa de actuaciones en medio urbano y de accesos a puertos y aeropuertos debe garantizar la adecuada continuidad de los itinerarios estatales a su paso por 60 de las principales poblaciones mayores de

50.000 habitantes, así como el acceso a las mismas y a los puertos y aeropuertos de interés general del Estado.

La valoración global de este programa es de 90.000 millones de pesetas de 1983.

Los efectos de estos programas sobre los puestos de trabajo se han estimado, a partir de los datos de empleo por millón de pesetas y tipo de obra, en la creación de 4.337 nuevos empleos directos y 5.853 indirectos en la primera fase del Plan, y de 6.515 y 8.404, respectivamente, en su segunda fase.

La incidencia del Plan en el empleo se concreta en dar trabajo a más de 36.000 personas/año, de las cuales unas 3.000 son de nuevo empleo, lo que representa unos 3 millones de pesetas de 1983 por puesto de trabajo.

Seguimiento del Plan

La gestión de lo planificado es fundamental para que un Plan se cumpla, sobre todo si se piensa en la gran inercia de las obras públicas, en las influencias socio-políticas para cambiar el planeamiento y en la necesaria coordinación con otros instrumentos de planificación, sobre todo con los planes urbanos.

Para evitar los problemas anteriores y que el Plan General de Carreteras se convierta en un mero documento técnico, la Dirección General de Carreteras ha establecido un seguimiento constante del mismo, tanto en el área de la gestión previa a la ejecución, como en esta misma. Así, de cada uno de los programas de actuación se ha elaborado un Plan de Proyectos con su programación temporal correspondiente, y un seguimiento de las actuaciones iniciadas, en curso y terminadas en cada año.

El Programa de Autovías, debido a los mayores problemas de gestión que conlleva, ha tenido un desarrollo más lento que los Programas de Acondicionamiento y Reposición y Conservación. A finales de 1986 están en servicio 92,1 kilómetros de autovías y en ejecución 526 km., con unos costes medios por kilómetro de 132,9 y 120,6 millones de pesetas corrientes de cada

año (1984/86), sin incluir expropiaciones. La diferencia de costes medios anteriores es debida a que en los tramos en servicio existen más variantes de población en las que se construyen las dos calzadas nuevas, mientras los tramos en ejecución son más duplicaciones en terreno llano. En fase de contratación se incluyen otros 255,1 km. con un coste medio de 206,8 millones de pesetas./km. en proyecto.

Como puede apreciarse, los costes se ajustan bastante bien a la previsión del Plan, aunque existe una ligera tendencia al alza, ya que el coste medio de todos los proyectos realizados es de 153,4 millones de ptas./km., aunque este valor habría que deflactarlo para pasarlo a pesetas de 1983 y poder comparar cantidades homogéneas. También parece oportuno resaltar que un 30%, aproximadamente, de las autovías proyectadas son de nuevo trazado en su totalidad, es decir, no utilizan la carretera actual para un sentido de circulación, siendo su coste medio en este caso mucho mayor: 237,2 millones de ptas./km.

En el Programa de Acondicionamientos se han terminado 1.622 km., entre 1984 y 1986, con un coste medio de unos 18 millones de pesetas./km., inferior al inicialmente previsto. Dentro de este programa se han puesto en servicio variantes de población de menos de 50.000 habitantes.

En el Programa de Reposición y Conservación se ha mejorado la plataforma de 2.918 kilómetros (35% del total previsto) en los tres primeros años de vigencia del Plan, siendo el programa de más rápido desarrollo. El coste medio por kilómetro ha sido de unos 9 millones de pesetas, prácticamente igual al previsto.

Finalmente, el Programa de Actuaciones en Medio Urbano es el que más problemas plantea, al confluir en él las competencias y necesidades distintas de los Ayuntamientos y de la Dirección General de Carreteras. En general, se tiende a la firma de Convenios de Colaboración, en los que participan estos dos organismos y a veces la Comunidad Autónoma correspondiente. En estos momentos existen convenios firmados en Málaga, Granada, Sevilla, Madrid

y Valladolid, y acuerdos parciales, aunque sin tratamiento formal de convenio, en bastantes ciudades.

Durante los tres primeros años de vigencia del Plan se han terminado 30 actuaciones en ciudades, de las que 13 han consistido en variantes de circunvalación y el resto en mejora de los accesos.

La inversión total ha sido de unos 13.000 millones de pesetas, un 14% del total previsto.

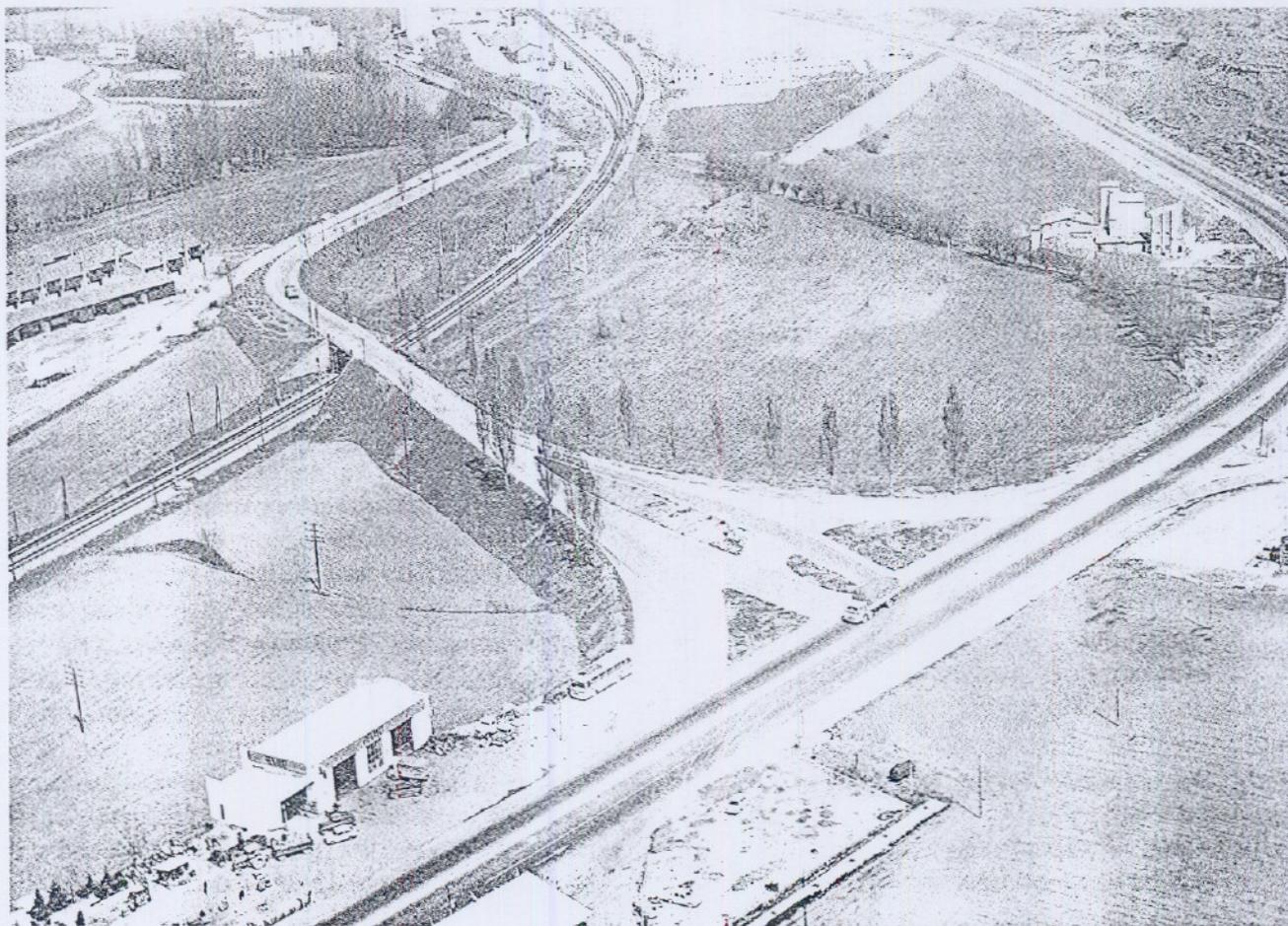
La planificación de carreteras en las Comunidades Autónomas

Introducción

La existencia de un Plan General de Carreteras no es suficiente para resolver los problemas de coordinación entre las administraciones responsables de las distintas redes de carreteras.

Más bien, al contrario, la existencia de un documento de Plan, con propuestas elaboradas sobre la red de interés general (o red estatal), que no es autosuficiente y exige ser contemplada en conjunto con las carreteras autonómicas, ha servido de punto de partida para una coordinación entre las administraciones, dado que dicha red estatal es la principal de las comunicaciones en todas las Comunidades Autónomas, salvo en el País Vasco, Baleares y Canarias, donde las transferencias de carreteras han sido completas, y en Navarra con un régimen foral anterior a las autonomías.

Esta necesidad de coordinación se ha concretado, en lo que a planeamiento se refiere, en unos acuerdos sobre jerarquización y nomenclatura de las carreteras de titularidad autonómica adoptados por todas las Comunidades Autónomas. Se ha acordado una división funcional de las carreteras que consta de cuatro niveles, identificables por los siguientes colores: rojo para la red estatal y naranja, verde y



Cuadro 5
LOS PLANES DE CARRETERAS AUTONOMICOS
(Diciembre 1986)

Comunidad	Denominación del documento	Vigencia	Presupuesto
Andalucía	Plan General de Carreteras de Andalucía	1987-2000	266.775 M. ptas.
Aragón	Plan Regional de Carreteras de Aragón	1985-2000	Sin determinar
Asturias	Plan Regional de Carreteras	1985-1996	54.113 M. ptas. de 1985
Baleares	No está prevista su redacción		
Canarias	En redacción el Plan de Carreteras (prevista su terminación en junio de 1987)		
Cantabria	Primera etapa del Plan Regional de Carreteras	1987-1996	25.000 M. ptas. de 1986
Castilla-León	Avance del Plan Regional de Carreteras	1985-1994	58.700 M. ptas. de 1985 (de ellos 44.000 propios)
Castilla-La Mancha	En redacción el Plan de Carreteras		
Cataluña	Plan de Carreteras de Catalunya	1984-2000	326.911 M. ptas. de 1982
Extremadura	Plan de Carreteras en redacción		
Galicia	Plan de Carreteras de la C. A. de Galicia	1985-1992	67.575 M. ptas. de 1984
Madrid	Plan de Carreteras	1986-1993	69.633 M. ptas. de 1985 (más 29.486 M. ptas. del MOPU)
Murcia	Plan Regional de Carreteras	1984-1994	22.000 M. ptas.
Navarra	Avance del Plan	1988-1997	55.100 M. ptas. de 1986
Com. Valenciana	Plan de Carreteras	1988-1995	50.800 M. ptas. de 1986
Rioja	Realizado un primer documento. Plan en redacción		
País Vasco	Avance del Plan General de Carreteras del País Vasco. En redacción	1987-1998	14.000 M. ptas. de 1985 anuales

amarillo para los tres niveles de las redes autonómicas (4).

Además de la coordinación en cuanto a funcionalidad y nomenclatura de las carreteras, cuyo cambio se hacía obligado tras la terminación del proceso de transferencias, se han creado también grupos específicos de trabajo de conservación y explotación de carreteras, y de normativa básica. Conviene recordar, en cuanto a

(4) La red naranja, cuya denominación varía según las Comunidades Autónomas (básica, principal, primaria, etcétera), es la de mayor importancia estructural y funcional en la red de carreteras transferidas a las distintas Comunidades. Esta red ha de tener una cierta continuidad, en muchos casos a través de varias Comunidades, debiendo procurarse por tanto una homogeneidad en las características de cada una de las carreteras que conforman dicha red. Para su definición e identificación, existe un acuerdo reciente adoptado en una de las reuniones de coordinación de los Directores Generales de Carreteras de todas las Administraciones, por el cual esta red naranja, además de su identificación funcional por el color, mantendrá la numeración que le corresponda a cada carretera siguiendo los mismos criterios que la red estatal, alterando las letras que preceden a los números por una o dos iniciales identificativas de la Comunidad Autónoma correspondiente.

este último tema, que únicamente Cataluña y el País Vasco tienen, por sus Estatutos de Autonomía, capacidad para establecer normativa básica, respetando siempre los convenios internacionales existentes.

Planes de carreteras de las Comunidades Autónomas

A raíz de la publicación del Plan General de Carreteras (1984-91), y con anterioridad en el caso de Cataluña, en las distintas Comunidades Autónomas se han realizado documentos análogos aunque con distinto nivel de análisis. En casi todas las Comunidades se han planteado unas propuestas de actuación en un determinado plazo, y se ha realizado una evaluación económica, habiéndose aprobado en los correspondientes Parlamentos, en gran parte de los casos, los documentos del Plan.

Un resumen de la planificación realizada hasta diciembre de 1986 se recoge en el cuadro 5. Se exponen muy brevemente los programas de actuación de los planes que han sido presen-

tados públicamente en las diversas Comunidades Autónomas.

Andalucía

Las inversiones y programación de actuaciones se realizan sólo sobre la red principal y se diferencian según se realicen en la red básica (1850 km.) o en la red intercomarcal (4.956 kilómetros).

El horizonte temporal es de 20 años para poder alcanzar en toda la red principal las características normalizadas. La inversión necesaria es de 266.775 millones de pesetas (de 1986), de los cuales 116.226 millones de pesetas corresponden a la red básica y el resto a la intercomarcal.

La programación de actuaciones se limita a los dos primeros cuatrienios (1987/90 y 1991/94), con una hipótesis de inversiones mínima y máxima de 65.640 y 128.400 millones de pesetas en los 8 años. Estas cantidades se elevan respectivamente a 122.440 y 184.400 millones de pesetas si se considera, además de inversiones en creación de infraestructura, las correspondientes a conservación.

Las actuaciones se han agrupado en los cinco tipos siguientes:

- Desdoblamiento de calzada.
- Carreteras de nuevo trazado.
- Acondicionamientos:
 - Tipo I: con modificaciones de trazado entre el 30 y el 70% de la longitud.
 - Tipo II: con modificaciones de trazado entre el 10 y el 30% de la longitud.
- Mejora de la plataforma.

Aragón

Se plantean seis programas de actuación.

- Acondicionamiento.
- Refuerzo del firme.
- Conservación.
- Variantes de núcleos urbanos.
- Nuevas infraestructuras.
- Seguridad vial.

Estos programas de actuación no contemplan un conjunto de obras en cada uno de ellos, sino que se establecen para que posteriormente se vayan determinando los programas de actuación a corto plazo. El documento del Plan es, por tanto, insuficiente en cuanto a establecer un marco claro de cuáles son las obras que se van a acometer y en qué plazos.

Asturias

El Plan Regional contempla los siguientes programas:

Programa de actuaciones	Kms.	Millones pes. constantes de 1986
Nuevas carreteras . . .	40,7	5.054
Acondicionamientos generales	228,8	10.541
Acondicionamientos parciales	242,4	4.399
Mantenimiento y Refuerzo del firme . .	1.160,0	13.360
Total	1.671,9	33.354

El período considerado es de 1986 a 1991, aunque en estos años se prevé dedicar a la ejecución del Plan una cantidad de 27.600 millones de pesetas, cantidad que se completa con partidas presupuestarias anteriores a este período, y con partidas de 1992 y 93 para terminar obras que hayan sido comenzadas durante el período de vigencia del Plan.

De los cuatro programas indicados, se consideran prioritarios los de Acondicionamientos parciales y de Mantenimiento y refuerzo de firmes, dado el estado de deterioro que sufre la red.

Cantabria

En el documento titulado Primera Etapa del Plan de Carreteras, presentado en febrero de 1986 y en el que se hace una catalogación, clasificación y diagnóstico de toda la red, se contemplan únicamente una serie de actuaciones urgentes, bien por ser problemas graves, de resolución posible a corto plazo, o bien por ser problemas evidentes de fácil solución.

Se remite a futuros documentos del Plan, en los que se dotará de contenido a los programas de actuación enunciados en este primer documento (5).

La valoración total de las actuaciones es de 25.000 millones de pesetas de 1986, divididas en dos fases, 1987/90 y 1991/96, con una inversión de 10.900 y 14.100 millones de pesetas, respectivamente.

Castilla-León

Los programas que contempla el Avance del Plan Regional con sus valoraciones son los siguientes:

	Millones pras. de 1985
I. Obras de vertebración regional y accesibilidad comarcal (incluye obra nueva, variantes de población, acondicionamientos, obras de fábrica, supresión de pasos a nivel, con presupuestos diferenciados)	19.915
II. Obras de mejora y reposición	19.655
III. Actuaciones en Medio Urbano (accesos y acondicionamientos de travesías)	1.425
IV. Conservación y explotación.	17.705
Total	58.700

Para el conjunto de los programas, las inversiones por etapas en millones de pesetas de 1985 son:

- (5) Los programas son los siguientes:
1. Programa de Acondicionamientos.
 - 1.1. Nuevas carreteras.
 - 1.2. Acondicionamientos de Trazado.
 - 1.3. Acondicionamientos de Plataforma.
 - 1.4. Acondicionamientos de Firmes.
 - 1.5. Acondicionamientos de Obras de Fábrica y Estructuras.
 - 1.6. Supresión de Pasos a Nivel.
 2. Programa de Actuaciones en Medio Urbano.
 3. Programa de Conservación y Explotación.
 - 3.1. Conservación y Reposición.
 - 3.2. Señalización y Balizamiento.
 - 3.3. Seguridad Vial.
 - 3.4. Conservación y Explotación por gestión directa.
 4. Programa de Medios, Normas y Métodos de Gestión.

Millones pras.

1.ª Etapa (1985/1989)	27.815
2.ª Etapa (1990/1994)	30.885
Total	58.700

Se contemplan actuaciones por valor de 18.000 millones más, como programa reserva, no incluidas en los programas por limitaciones presupuestarias.

De los 58.700 millones presupuestados, 44.000 serían recursos propios de la Comunidad, y el resto se prevé que sean de otras instituciones (Comunidad Económica Europea, etcétera).

Cataluña

Las inversiones están detalladas por itinerarios, indicando en cada obra prevista a qué organismo corresponde la inversión.

La inversión total considerada se repartiría por organismos de la siguiente manera:

	Millones pras.
Administración Central	91.881
Generalitat	222.857
Diputaciones	1.506
Corporación Metropolitana de Barcelona	10.667
Total	326.911

Lo que arroja un total presupuestado en 1982, de 326.911 millones de pesetas, que suponen una inversión anual de unos 20.000 millones de pesetas, ya que el horizonte del Plan es el año 2000.

Galicia

El Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Galicia, realizado en 1984, actúa en 4.500 km. de red en sus 8 años de vigencia (1985-1992), con una inversión total de 65.000 millones de pesetas de 1984. Incluye los programas siguientes:

	Millones ptas.
—Obra nueva	33.611
—Reposición	22.304
—Actuaciones en medio urbano ..	5.203
—Conservación ordinaria	3.591
Total	64.709

que, junto con los capítulos de personal, estudios, maquinaria e instalaciones, da un total de 67.575 millones de pesetas constantes (de 1984), como presupuesto total del Plan.

Madrid

Las inversiones a realizar en los ocho años de vigencia del Plan por parte de la Comunidad de Madrid, ascienden a 69.633 millones de pesetas de 1985, divididas en los siguientes programas:

	Millones ptas.
1. Creación de infraestructura:	
Nuevas carreteras	7.719,4
Desdoblamiento de calzada ..	3.050,2
Circunvalaciones y enlaces ...	5.491,1
2. Acondicionamientos	37.176,1
3. Conservación	12.432,1
4. Programas complementarios ..	3.764,2
Total	69.633,1

De este presupuesto 10.059 millones están contemplados como inversión complementaria a la incluida en los años de vigencia del Plan.

Murcia

Los programas están evaluados sin especificar el año a que se refieren los presupuestos estimados, aunque previsiblemente será 1984, ya que el Plan se plantea con un plazo de 10 años, con 1994 como horizonte. El Plan ha sido aprobado por el Consejo de Gobierno en mayo de 1986, y por la Asamblea Regional en noviembre del mismo año, aprobando esta última ocho resoluciones acerca del desarrollo, seguimiento y financiación del Plan.

	Millones ptas.
1. Acondicionamiento, Mejora y Creación de Infraestructura ..	14.400
2. Actuación en Medio Urbano ..	1.800
3. Reposición y Conservación de la red	5.800
Total	22.000

Existe, además, un programa de seguridad vial que no tiene valoración pues las actuaciones del mismo se incluyen en los tres programas anteriores, según el tipo de obra a que correspondan.

Navarra

El Avance del Plan de Navarra contempla una inversión de 55.100 millones de pesetas, a realizar durante el período 1988-97, en los siguientes programas:

	Millones ptas. de 1986
Redes de gran capacidad	7.400
Mejora y acondicionamiento	30.200
Reposición y pavimentos	8.000
Conservación y explotación	5.300
Actuaciones complementarias ...	4.200
Total	55.100

País Vasco

Los programas considerados en el Avance son los siguientes:

- Obra nueva.
- Acondicionamiento.
- Variantes.
- Conservación.

La inversión total prevista es de 14.000 millones (1985) anuales, y la realizan las correspondientes Diputaciones según dispone la Ley de Territorios Históricos, aunque el Gobierno Vasco realiza la planificación para la red principal de carreteras del País Vasco con un importe de 9.000 millones de pesetas anuales y el resto,

hasta 14.000 millones de pesetas, es planificado, además de invertido, por las Diputaciones.

Comunidad Valenciana

El Plan, concluido en diciembre de 1986, se extiende a las carreteras de titularidad autonómica (2.973 km.) y a las de titularidad de las Diputaciones (3.725 km.), encontrándose a principios de 1987 en trámite de aprobación.

La jerarquización establecida define una Red Viaria Básica Comunitaria, que junto con la Red Estatal constituye la malla viaria principal. Dentro de esta Red Viaria Básica Comunitaria se distinguen una serie de ejes vertebradores del territorio, en los cuales se plantean las grandes mejoras de trazado. En el resto de la red se da prioridad a la reposición y conservación.

Las inversiones necesarias en el período de vigencia del Plan (1988-1995), en la red de titularidad autonómica, se estiman en 50.800 millones de pesetas (1986) desagregados en los Programas siguientes:

	Millones pras.
1. Grandes ejes vertebradores . . .	18.000
2. Mejora de accesibilidad de las comarcas del interior	5.300
3. Actuaciones en áreas urbanas.	7.000
4. Modernización de itinerarios básicos	9.500
5. Mejora y conservación de la red	7.000
6. Medios materiales	4.000
Total	50.800

Nuevo marco legal y administrativo

Los Reales Decretos de transferencias en materia de Carreteras a las Comunidades Autóno-

mas, como desarrollo de la Constitución, hacen que las normas a aplicar en determinados aspectos que afectan a la carretera puedan diferir de unas Comunidades a otras.

Concretamente, por lo que se refiere a defensa de la carretera que incluye las reservas y limitaciones impuestas a las propiedades colindantes, Galicia y Navarra han publicado leyes de aplicación en sus respectivas Comunidades. Son la Ley de limitaciones a la propiedad en las carreteras no estatales de Galicia, de 21 de junio de 1983, y la Ley Foral de defensa de las carreteras de Navarra, de 10 de octubre de 1986.

En Asturias, el Gobierno Regional ha remitido a la Junta General del Principado el Proyecto de Ley de Ordenación y Defensa de las carreteras, en noviembre de 1986, publicada en el Boletín Oficial de fecha 13 de diciembre de 1986.

En cuanto a normativa básica, ya se ha indicado que únicamente Cataluña y el País Vasco tienen capacidad para realizar su propia normativa, aunque cumpliendo siempre las normas técnicas que dicte el Estado, con carácter general, en aplicación de convenios o acuerdos de carácter internacional. El resto de las Comunidades, junto a la Administración Central, han creado una comisión de coordinación específica para estos temas, entre los que en estos momentos se están tratando los referentes a señalización y secciones transversales de carreteras, dentro de las modificaciones que se están planteando para actualizar la vigente Instrucción de Carreteras.

La Administración Central está elaborando una Ley de Modificación de la actual Ley de Carreteras, para adaptarla a la situación legal actual, una vez concluido el proceso de transferencias en materia de carreteras.