

Perspectivas de la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco

(Prospects of the Basque Road Network in Basque Autonomous Community)

Francisco Ugartondo, Emilio de
Dirección de Infraestructura del Transporte
Gobierno Vasco
Duque de Wellington, 2 - 7ª planta
01010 Vitoria-Gasteiz

BIBLID [0212-7016 (1997), 42: 2; 355-366]

El artículo ofrece, como dice su titular, una perspectiva de lo que significa la red de carreteras en el País Vasco, presentando aquellos que normalmente no son vistos por el usuario de la misma. Así, se pasa revista a la importancia de las inversiones que se han realizado (150.000 millones de pesetas en los doce últimos años), la complejidad del procedimiento previo a la ejecución de una obra, en la que intervienen procesos de Planificación, Ordenación del Territorio, Medio Ambiente. Finalmente se refieren las obras principales realizadas en los últimos años y un futuro de una red "moderna" en el País Vasco que consistirá en resolver los corredores Vitoria-Gasteiz-Eibar y Durango-Bergara-Beasain y completar la red viaria del Área Metropolitana de Bilbao.

Palabras Clave: Infraestructuras. Marco Legal. Planificación. Financiación. Gestión. Realizaciones. Futuro.

Artikuluaren izenburuak dioenez, Euskal Herriko errepide sareari buruzko ikuspegi bat eskaintzen da lan hone-tan, eskuarki sare horren erabiltzaileak ikusten ez dituen alderdiak erakusten dituela. Horrenbestez, egin diren inber-tsiioen garrantzia (150.000 milioi pezeta azken hamabi urteotan) ikuskatzen da, bai eta obra bati ekin aurreko prozeduraren konplexutasuna, bertan Plangintza, Lurraldearen Antolamendua, Ingurugiro prozesuak esku hartzen bai-tute. Azkenik, hondar urteotan Euskal Herrian egindako obra nagusiak eta etorkizuneko sare modernoa aipatzen dira, azken honetan Gasteiz-Eibar eta Durango-Bergara-Beasain korredoreak erabakitzea eta Bilboko Hirialdeko errepide sare osatzea aurkitzen direlarik.

Giltz-Hitzak: Azpiegiturak. Lege esparrua. Plangintza. Finantzaketa. Kudeaketa. Egiteak. Etorbizuna.

L'article offre, comme l'indique son titre, une perspective de ce que signifie le réseau routiers dans le Pays Basque, en présentant des aspects qui, normalement, passent inaperçus aux yeux des usagers. Ainsi, on passe en revue l'importance des investissements réalisés (150.000 millions de pesetas au cours des douze dernières années), la complexité de la procédure antérieure à l'exécution d'un travail dans lequel interviennent des processus de Planification, Ordonance du Territoire, Environnement. Finalement, on mentionne les principaux travaux réalisés au cours des dernières années et l'avenir d'un réseau moderne dans le Pays Basque qui consisterait à résoudre les voies Vitoria-Gasteiz - Eibar et Durango - Bergara - Beasain et à compléter le réseau routier de la Zone Métropolitaine de Bilbao.

Mots Clés: Infrastructures. Cadre légal. Planifications. Financement. Gestion. Réalisations. Avenir.

1. A MODO DE PRESENTACION

El encargo hecho por esta revista y que agradezco, sobre carreteras en el País Vasco tiene como marco principal la Comunidad Autónoma del mismo nombre, citando sólo de referencia a Navarra y a Laburdi, Zuberoa y Baja Navarra, incluidas éstas en los Pirineos Atlánticos de Francia.

Navarra tiene una trayectoria parecida a Alava, en cuanto que ha ejercido ininterrumpidamente las competencias en la totalidad de la red de su respectivo territorio, incluido en aquel caso además la concesión de la Autopista de peaje de Navarra.

El caso francés no tiene ninguna especificidad, a diferencia del español, siendo a todos los efectos como una región más de Francia, con las Carreteras Nacionales dependiendo de la Administración Central, el resto de los Consejos Generales de los Departamentos y las de peaje mediante concesiones de la Administración Central.

El trabajo que viene a continuación va a hablar, sobre todo, de la trayectoria sufrida por la red de carreteras vascas en los últimos 20 años, así como las perspectivas futuras de una red ya "madura" en cuanto a su extensión y capacidad y sus nuevos planes.

2. MARCO LEGAL Y ADMINISTRATIVO

Como muchos de los lectores conocerán, las carreteras junto con la Hacienda, han sido y son una de las características propias de la foralidad y la autonomía vasca que la han diferenciado históricamente del resto de España.

Toda la red, aún siendo lo que en otros sitios se denominaron "nacionales", ha dependido siempre de la Provincia o Diputación Foral respectiva. En los casos de Bizkaia y Gipuzkoa, se perdió dicha dependencia con los famosos Decretos de 1937 de las "Provincias traidoras". Esta competencia se ha recuperado con la promulgación de la Constitución, Estatuto de Autonomía y Ley de Territorios Históricos.

Hemos mencionado que Alava había mantenido íntegras sus competencias, pero ciertamente hay que señalar que con la implantación de las autopistas de peaje en los años 70, Alava sufrió una cierta "quiebra" en cuanto al nivel de su competencia al convertirse en una mera instancia informativa cuando el Estado proyectase una autopista de peaje pasando por su Territorio. Así la Ley de Carreteras de 1974 y el Decreto 3.140/75, de 7 de noviembre, de su adaptación a Alava dice:

"Artículo 3º.- 1. La Diputación Foral de Alava modificará sus normas fiscales al objeto de otorgar a las autopistas en régimen de concesión iguales beneficios tributarios que los establecidos en relación con los impuestos del Estado por Ley 8/1972, de 10 de mayo.

2. La Diputación Foral de Alava tramitará las autorizaciones, licencias y permisos necesarios en relación con las zonas afectadas por las autopistas, en los tramos de las mismas comprendidos en territorio alavés, y propondrá la resolución correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

3. Por el Ministerio de Obras Públicas se mantendrá informada a la Diputación Foral de Alava de los actos que se adopten en relación con las autopistas de peaje que discurran por su territorio, en cuanto pudieran afectar al mismo.

Artículo 4º.- 1. Extinguidas las concesiones de autopistas de peaje otorgadas por el Estado cuyo itinerario atravesase territorios de la provincia de Alava, las citadas autopistas se regularán de acuerdo con las normas contenidas en este Decreto, en lo que respecta a dicho territorio.

2. Una vez producida la citada extinción de las concesiones, los efectos económicos derivados de la explotación de las autopistas afectarán a la Diputación Foral de Alava en proporción al número de kilómetros que atraviesan la citada provincia.

3. En cualquier caso, por la Diputación Foral no podrá alterarse el régimen de explotación establecido por el Estado para dichas autopistas.”

De esta manera, con la presentación de una nueva figura, las autopistas de peaje, Alava quedaba en cierto modo en un papel secundario.

Así pues, el esquema competencial a lo largo del tiempo ha sido el siguiente:

Hasta 1937: Competencias exclusivas de Alava, Bizkaia y Gipuzkoa en toda la red de carreteras respectiva.

Desde 1937 hasta 1981: Competencias exclusivas de Alava. Por el contrario, las carreteras de Bizkaia y Gipuzkoa dependían de las respectivas Jefaturas Provinciales de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y otras menos importantes de las antiguas Diputaciones Provinciales, que no Forales.

Desde 1981 hasta 1985: Competencias exclusivas de Alava. Para Bizkaia y Gipuzkoa, competencias exclusivas del Gobierno Vasco, además de las marginales de las Diputaciones Forales.

Desde 1985 hasta ahora: Competencias exclusivas de Alava, Bizkaia y Gipuzkoa; excepto lo determinado por el Plan General de Carreteras del País Vasco, aprobado por Decreto del Gobierno Vasco y con la excepción de la competencia sobre las autopistas de peaje existentes que siguen siendo de la Administración Central.

A este respecto, la Ley de Territorios Históricos en su artículo 7º a) 8. Dice:

“Los Órganos Forales de los Territorios Históricos tienen competencia exclusiva, que ejercitarán de acuerdo con el régimen jurídico privativo de cada uno de ellos en:

8. Planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos.

Al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, los Territorios Históricos pondrán en vigor para sus redes las normas técnicas y de señalización que se establezcan en el Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma, y en aquellas carreteras que sean prolongación de las de la Red Estatal o que enlacen con las de otros Entes Públicos extracomunitarios o entre los propios Territorios Históricos, realizarán, como mínimo, aquellas previsiones, objetivos, prioridades y mejoras que se establezcan en dicho Plan General de Carreteras.”

Por consiguiente, una vez promulgada la Ley de Territorios Históricos, nuestra particular constitución interna, y una vez realizadas las transferencias (Decretos 45/85 y 55/85, de 5 de marzo a Gipuzkoa y Bizkaia, respectivamente y 188/86 de 9 de septiembre, de algunos tramos de Alava) para las Diputaciones Forales quedaba por deslindar y definir las competencias del Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales y definir en qué consistía el Plan General de Carreteras. Para ello el Parlamento Vasco promulgó la Ley 2/89, de 30 de mayo, Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco (modificada parcialmente por la Ley 2/91, de 8 de noviembre). Posteriormente, correspondía a las tres Diputaciones Forales promulgar las respectivas Normas Forales de Carreteras, que resumirían su modo de gestionar la red respectiva.

Las Normas se fueron poco a poco estableciendo con el siguiente orden cronológico:

- Norma Foral 20/1990, de 25 de junio, de Carreteras del Territorio Histórico de Alava.
- Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de Carreteras de Bizkaia.
- Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.

Estas Normas tienen pequeñas diferencias entre ellas y sustituyen la Legislación Estatal. En materia de normas técnicas de proyecto, etc., se suele utilizar la Normativa que el Ministerio de Fomento establece debido a su mayor capacidad técnica. No obstante, se hace con carácter voluntario, ya que el País Vasco sólo está obligado a seguir aquella normativa estatal que viene derivada de acuerdos y tratados internacionales. A este respecto, siguen siendo vigentes las Normas Técnicas del País Vasco que se aprobaron con el primer Plan de Carreteras.

3. DESCRIPCION DE LA RED DE CARRETERAS

La longitud de la red de carreteras del País Vasco, en Km, ha evolucionado en los últimos años de la siguiente manera:

	1982	1996
Autopistas de peaje	187	187
Autopistas libres	19	67
Autovías y carreteras desdobladas	89	184
Carreteras convencionales	3.866	3.858
TOTAL	4.161	4.296

Fuente: Diputaciones Forales de Alava, Bizkaia y Gipuzkoa.

Como se observa, no ha variado la longitud de las autopistas de peaje, finalizadas, todas, antes de 1982, habiéndose triplicado por el contrario el número de Km de autovías y carreteras desdobladas, llevándonos a unos niveles superiores a la media europea. Así en la red de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras desdobladas), el índice de Km. por habitante es 203 Km por millón de habitantes y de 59 Km por 1.000 Km² de superficie, frente a 119 y 14, respectivamente de la Europa de los 15.

4. NOMENCLATURA DE LAS CARRETERAS

Hasta hace pocos años, hasta la Autonomía, la denominación de la red de carreteras venía definida por las directrices de la Administración Central. Una vez realizadas las transferencias al Gobierno Vasco y a su vez de éste a las Diputaciones Forales y determinado el terreno de juego sobre el que se desarrollarán las competencias del Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales, procedía una organización propia que afectase también a su nomenclatura.

La Ley del Plan, en sus artículos 5º y 6º, establece una jerarquización en cuatro niveles:

- *La Red de Interés Preferente*, equivalente a la antigua Red Nacional y que seguirá llamándose con una "N" seguida de un número de uno o tres dígitos cuya lógica es

su denominación geográfica dentro de España. En los planos se representará con color rojo.

- *La Red de Interés de la Comunidad Autónoma o Red Naranja*, cuya denominación será del indicativo provincial (A, BI o GI), seguido de un número de tres dígitos correspondiente al mismo criterio que las N.
- *La Red Comarcal o Red Verde*, con el indicativo provincial (A, BI o GI), seguido de cuatro dígitos, el primero de los cuales es un “2”.
- *La Red Local*, con el indicativo provincial (A, BI o GI), seguido de cuatro dígitos, el primero de los cuales es un “3” si es la red amarilla o un “4” si es la red “gris”, en el caso de que exista.

5. MARCO ECONOMICO-FINANCIERO

Las obras de carreteras, tanto las de obra nueva como las de conservación, en la red de carreteras del País Vasco están costeadas y financiadas con cargo a los fondos de las Diputaciones Forales; con ayuda, en algunos casos, del Gobierno Vasco. Para Alava, esto es así desde siempre, y para Bizkaia y Gipuzkoa lo es desde 1985, con un antecedente entre 1981 y 1985 que las financió el Gobierno Vasco con algún convenio con la respectiva Diputación Foral.

Las inversiones realizadas en los últimos años tanto en pesetas corrientes como constantes se pueden ver en los cuadros anejos. En ellos se puede observar la evolución de los gastos en infraestructuras. En unos primeros momentos, la ausencia de proyectos impedía realizar fuertes inversiones; a continuación unos años de fuerte gasto coincidiendo con la bonanza económica, y por fin una fortísima restricción presupuestaria debido a la necesidad de cumplir los objetivos de Maastrich.

La participación del Gobierno Vasco en este proceso ha sido secundaria. No obstante ha participado con las siguientes cantidades:

Plan Europa 93 (1989-93):	20.000 MM Pts.
Convenio para el Valle del Urola (Sólo con la D.F.G.):	850 MM Pts.
Fondo para la Recuperación del Empleo (1993-94):	7.476 MM Pts.
Euskadi XXI (1996-97. Sólo con la D.F.B.):	2.160 MM Pts.

6. LOS COSTES DE CONSTRUCCION

Por desgracia, uno de los apartados en los cuales la especificidad vasca se hace más patente es el apartado de los costes de construcción. Por orografía y por razones medioambientales, los costes en el País Vasco (especialmente en Bizkaia y Gipuzkoa) son varias veces mayores a los del resto de España.

A modo de ejemplo, se puede ver en el siguiente cuadro, la diferencia con otras Comunidades Autónomas y el Estado, en cuanto a coste medio por Km. y en millones de pesetas de 1995.

CUADRO Nº 1. INVERSIONES EN CARRETERAS. PESETAS CONSTANTES 1996

AÑO	ALAVA			BIZKAIA			GIPUZKOA			C.A.P.V.		
	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL
1985	2.481,53	945,79	3.427,33	3.090,21	3.778,11	6.868,32	5.697,23	2.356,05	8.053,28	10.887,89	6.840,54	17.728
1986	1.933,69	981,91	2.915,59	3.296,72	3.101,84	6.398,06	4.131,44	2.513,29	6.644,74	9.045,27	6.373,47	15.418,73
1987	1.397,63	448,87	1.846,50	7.136,78	3.337,91	10.474,69	4.736,82	2.732,48	7.469,30	12.822,44	6.298,80	19.121,25
1988	1.218,73	504,51	1.723,24	2.461,77	3.163,83	3.702,00	4.376,49	2.378,19	6.754,68	7.784,53	5.842,07	13.626,60
1989	2.967,46	968,09	3.935,55	8.438,45	6.397,42	14.835,87	6.161,86	2.249,30	8.411,16	16.973,69	9.289,67	26.263,36
1990	4.154,54	565,67	4.720,21	13.557,33	6.651,02	20.208,35	9.965,78	2.566,35	12.532,14	26.741,69	9.452,22	36.193,91
1991	5.523,54	170,32	5.693,86	14.294,58	7.371,86	21.666,44	10.074,33	2.775,65	12.849,98	28.881,59	9.968,92	38.850,51
1992	3.746,41	1.299,82	5.046,23	16.609,51	4.500,95	21.110,46	13.753,97	3.152,10	16.906,07	32.956,42	8.650,12	41.606,54
1993	5.497,00	972,33	6.469,33	15.260,00	4.415,75	19.675,75	15.545,91	3.072,42	18.618,33	35.075,27	8.174,40	43.249,67
1994	5.311	569	5.879	17.282	3.591	20.873	16.286	3.010	19.296	24.336	20.156	44.492
1995	3.321	630	3.952	10.549	2.226	12.775	12.077	3.093	15.170	25.947	5.949	31.897
1996	2.884	519	3.403	7.000	3.500	10.500	9.211	2.455	11.666	19.095	6.474	25.569
TOTAL	40.436,37	8.575,54	49.011,91	118.976,56	52.035,82	169.088,27	112.018,60	32.353,44	144.372,04	250.547,20	103.463,94	354.016,54

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO Nº 2. INVERSIONES EN CARRETERAS. PESETAS CORRIENTES

AÑO	ALAVA			BIZKAIA			GIPUZKOA			C.A.P.V.		
	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL	CONSTRUCCION	CONSERV. Y EXPLOT.	TOTAL
1985	1.325	505	1.830	1.650	2.017,3	3.667,3	3.042	1.258	4.300	6.017,0	3.780,3	9.797,3
1986	1.123,3	570,4	1.693,7	1.915,1	1.801,6	3.716,7	2.400	1.460	3.860	5.438,4	3.832,0	9.270,4
1987	879,3	282,4	1.161,7	4.490	2.100	6.590	2.980,1	1.719,1	4.699,2	8.349,4	4.101,5	12.450,9
1988	802	332	1.134	1.620	2.082	3.702	2.880	1.565	4.445	5.302	3.979	9.281
1989	2.066	674	2.740	5.875	4.454	10.329	4.290	1.566	5.856	12.231	6.694	18.925
1990	3.092	421	3.513	10.090	4.950	15.040	7.417	1.910	9.327	20.599	7.281	27.880
1991	4.378	135	4.513	11.330	5.843	17.173	7.985	2.200	10.185	23.693	8.178	31.871
1992	3.133	1.087	4.220	13.890	3.764	17.654	11.502	2.636	14.138	28.525	7.487	36.012
1993	4.845	857	5.702	13.450	3.892	17.342	13.702	2.708	16.410	31.997	7.457	39.454
1994	4.910	526	5.436	15.979	3.320	19.299	15.058	2.783	17.841	23.288	19.288	42.576
1995	3.209	609	3.818	10.192	2.151	12.343	11.669	2.988	14.657	25.070	5.748	30.818
1996	2.884	519	3.403	7.000	3.500	10.500	9.211	2.455	11.666	19.093	6.474	25.569

Fuente: Diputaciones Forales de Alava, Bizkaia y Gipuzkoa.

Tipo de obra	Gipuzkoa	Cataluña	Castilla-León	M. FOMENTO
Acondicionamiento de carretera	172	-	35	-
Nueva Carretera	625	300	150	-
Autovía	1.350 (terreno ondulado)	515	300	400-1.000

Las cantidades para Alava son, sin embargo, más parecidas a las de otras Comunidades Autónomas.

7. PLANIFICACION

La Ley de Territorios Históricos configura nuestro esquema competencial entre el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales.

En aquélla, se les reconoce a las Diputaciones Forales la competencia exclusiva de “planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación a excepción de lo que regule el Plan General de Carreteras” aprobado por el Gobierno Vasco. Esta figura, la del Plan, fue desarrollada por la Ley 2/89, de 30 de mayo, Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco y en ella se define, entre otras cosas, la red sobre la cual deben definirse las obras a realizar dentro del Plan, denominándola Red Objeto del Plan (Figura 1). Esta red es la red principal de carreteras, red que soporta del orden del 70% de los tráficos de la red, aunque sólo tenga el 25% de su longitud.

Varios artículos de esta Ley fueron objeto de un Recurso de Inconstitucionalidad por parte de la Administración Central, aún pendiente de sentencia, del cual destacamos dos de ellos: la inclusión en la red alavesa del tramo de la N-I en el Condado de Treviño y la competencia sobre las autopistas de peaje, una vez extinguido el período de explotación que disfrutaban las empresas concesionarias. En cuanto al primer tema, la Diputación Foral de Alava construyó y ha mantenido dicho tramo desde siempre y ha sido precisamente ahora cuando al haberlo incluido definitivamente en el Catálogo de la Red, la Administración Central lo reclama. En estos momentos, y antes de que se resuelva dicho recurso de inconstitucionalidad, la Diputación Foral de Alava y el Ministerio de Fomento han establecido un convenio para la construcción de una variante en la “Legua del Rey”, en los términos municipales de La Puebla de Arganzón y Treviño del Condado de Treviño, perteneciente a la Provincia de Burgos.

Respecto al 2º tema, las autopistas de peaje, no fueron objeto de transferencia una vez aprobado el Estatuto de Autonomía al no llegarse en su momento a un acuerdo. Más aún, entendemos que el hecho de estar bajo concesión no cambia el concepto de competencia, y de acuerdo con las competencias forales, son carreteras que están dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco, especialmente la Bilbao-Behobia y por lo tanto integradas dentro del mismo régimen que el resto de las carreteras vascas.

A pesar de estas dificultades, se ha estado planificando estos últimos años aprobándose el primer Plan con período 1987-98, aprobado en 1989 con efectos retroactivos a 1987. De acuerdo con la ley, este plan a doce años, debe revisarse cada seis, de tal manera que el siguiente Plan, aprobado en diciembre de 1992, contemplaba un nuevo horizonte 1993-2004. De acuerdo con eso, se prevé aprobar en 1998 un nuevo Plan 1999-2010.

Este Plan enmarca los planes que las respectivas Diputaciones Forales deben redactar para la totalidad de su red respectiva, siendo, como es lógico, obligatorio para su parte de la Red Objeto del Plan lo establecido en el Plan General.

En estos momentos, se tienen ya aprobados los Avances del Plan Integral de Carreteras de Alava y el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa, previsto asimismo cada uno de ellos con un horizonte de 12 años.

Las Diputaciones Forales están obligadas a realizar las obras que dice el Plan con las características técnicas que se indican en los Programas y con la prioridad que se indica en el mismo. Para ver la marcha del Plan se realiza un informe anual de seguimiento que es analizado por la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco formada por miembros del Gobierno Vasco y de las tres Diputaciones Forales.

El Plan asimismo puede establecer normas técnicas y de señalización (competencia, también, objeto de Recurso de Inconstitucionalidad), aunque siguen siendo vigentes las del primer Plan aprobado en 1989.

8. LAS AUTOPISTAS DE PEAJE

En la Comunidad Autónoma del País Vasco existen tres empresas Concesionarias del Estado de Autopistas de Peaje: Europistas, que tiene en explotación la Bilbao-Behobia, A-8; Vasco-Aragonesa, que tiene la Bilbao-Zaragoza, A-68, y Eurovías, que tiene la Burgos-Armiñón, A-1.

Europistas se concedió el 14 de marzo de 1968 y finaliza su plazo el 6 de junio del 2003; Vasco-Aragonesa se concedió el 2 de noviembre de 1973 y finaliza su plazo el 11 de noviembre del 2011, y Eurovías se concedió el 30 de mayo de 1974 y finaliza el 31 de agosto del 2017 después de dos prórrogas. En las tres empresas el accionariado además de repartido en Bolsa en el primer caso, está participado por cajas de ahorro, bancos y empresas constructoras e industriales.

Se tiene a veces la idea de que las tarifas de estas autopistas son las más caras de España y de Europa. Esto es sólo parcialmente verdad: concretamente, la Bilbao-Behobia tiene tres tipos de tarifas, según los tramos, y así hay tramos entre los más baratos y otros entre los más caros. Por ejemplo, las tarifas, en pesetas y por Km eran en 1996:

	Tramo	Veh. ligero	Veh. pesado 1	Veh. pesado 2
Europistas:	Basauri-Durango	13,58	23,87	26,52
	Durango-S.S. Oeste	17,65	31,03	34,48
	S.S. Este-Behobia	11,00	23,87	26,52
Eurovías:	Burgos-Armiñón	12,66	12,66-24,03	12,66-26,06
Vasco-Aragonesa:	Bilbao-Zambrana	19,10	35,01	39,67
	Zambrana-Autopista Navarra	13,98	24,57	29,48

A la cantidad que resulte de multiplicar las cantidades anteriores por la distancia debe añadirse el coste del IVA del 16%.

Recientemente, en 1997, el Gobierno Central ha actualizado estas tarifas rebajando el IVA del 16 al 7% y subiendo las tarifas arriba mencionadas un 2,5%, con lo que el precio final ha sido rebajado en un 5% aproximadamente con relación a las de 1996.

En el caso de Gipuzkoa, la Diputación Foral, por razones tanto de equilibrio territorial como por razones de descongestionar la red paralela que es de su competencia, ha establecido una subvención, denominada "peaje social" a los residentes gipuzcoanos que sean usuarios reiterados de la autopista Bilbao-Behobia. En 1993 el descuento iba desde el 10% si el número de utilizaciones mensuales es de 10 a 15, hasta el 30%, si fuese de más de 35, y sólo para el tramo San Sebastián-Behobia. Recientemente se ha acordado que para 1998 se amplíe al tramo San Sebastián-Eibar.

9. RELACION CON LA ORDENACION DEL TERRITORIO Y EL MEDIO AMBIENTE

Con la promulgación de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco se ha resuelto, al menos sobre el papel, la discusión sobre la compatibilidad entre la Ordenación del Territorio y los planes de infraestructuras, en general. Así, esta Ley establece la figura de las Directrices de Ordenación Territorial (D.O.T.), documento que establece todas las determinaciones que vayan a afectar a actuaciones en suelo del País Vasco. De las D.O.T. dimanán los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales.

Los planes de obras de carreteras son Planes Territoriales Sectoriales (P.T.S.) y adquieren la forma de Plan General de Carreteras del País Vasco para la red principal, de la que se derivan a su vez los Planes de cada Territorio. Estos Planes Territoriales Sectoriales desarrollan las D.O.T. y deben ser compatibles con ellas. Según ésto, todas las obras, explícitamente (art. 14, Norma Foral de Bizkaia), o implícitamente, deben estar incluidos en el P.T.S. correspondiente. De esta manera la coordinación infraestructuras-ordenación del territorio está garantizada.

En materia de medio ambiente, el esquema actual es el siguiente:

Las Normas Forales de Carreteras prevén que antes de aprobar un Proyecto de Construcción y en todo lo que suponga un proyecto de nuevo trazado de carretera, el Organismo Ambiental debe realizar una Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.) y aprobar el Proyecto de Medidas Correctoras que debe contemplar la obra. La D.I.A. contemplará aquellos impactos compatibles, moderados, severos y críticos que tenga el proyecto.

10. OBRAS MAS IMPORTANTES EN LOS ULTIMOS QUINCE AÑOS

Estos últimos quince años se han ido realizando una serie de obras que han ido en buena parte conformando itinerarios nuevos transformándose la vieja carretera en autopista o autovía en la mayoría de los casos o en nuevo trazado en otros.

Así, por Territorios podemos conformar los siguientes nuevos itinerarios:

En Alava, el corredor Madrid-Irún por la N-I se ha transformado en autovía, en la práctica una autopista, con la construcción de la Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz y la nueva autovía Vitoria-Salvatierra-Eguino (ver foto). Otros ejes sobre los que se ha actuado son la A-625 del Valle de Ayala con la construcción de las variantes de Llodio y Luyando, así como el acceso a la Rioja Alavesa, N-124 con la construcción de la variante de Salinillas y el Túnel de las Conchas de Haro. Está en obras la variante del puerto de Azázeta que mejorará la conectividad de la capital con la comarca de la Montaña Alavesa.

En Bizkaia, los esfuerzos han venido dirigidos hacia muchos frentes. Así se finalizó definitivamente la conexión con Cantabria mediante autopista libre, denominada la Solución

Ugaldebieta en sus fases I, II, III y IV con los puentes emblemáticos de Rontegui, La Arena y Pobeña (ver fotos). También se soluciona en parte en la Margen Derecha del Nervión con la Solución Eskugalde que contempla asimismo el desdoblamiento de la carretera de La Avanzada, el Corredor de Uribe Kosta y la Conexión Kukularra-Enekuri y de aquí al enlace de Derio del Corredor del Txori-Herri. Son obras que han transformado el Área Metropolitana de Bilbao, que también ha iniciado su reestructuración interna mediante nuevos puentes sobre la ría como son el Puente Euskalduna en Deusto y San Adrián-Miraflores en la zona de las Minas. Otros corredores que han visto su definitiva transformación son las obras de la nueva autovía del Cadagua, la BI-638, entre Barakaldo y Balmaseda con el tramo ya construido de Kastrexana a Zalla. Finalmente, otras obras más distribuidas en el resto de la red, como son el desdoblamiento de la N-634 entre El Gallo y Erletxes, las variantes de Amorebieta, Otxandio, Durango, Markina, ...

En Gipuzkoa, la obra principal realizada ha sido la Autovía A-15 desde Aduna hasta el límite con Navarra, que ha resuelto definitivamente la conexión Pamplona-San Sebastián (ver foto). Asimismo, el corredor N-I, Madrid-Irún tiene desdoblado o en autovía desde San Sebastián hasta Olaberria. El resto de las obras realizadas han ido orientadas a resolver travesías de poblaciones como son, en el Valle del Deba, las variantes de Eskoriatza, Aretxabaleta, Arrasate, Bergara, Osintxu y Soraluze. Especial significado tiene el túnel de Azkarate que conectando Azkoitia con Elgoibar “desenclava” el Valle del Urola.

11. EL FUTURO DE LAS CARRETERAS VASCAS

El esfuerzo realizado en los últimos años, desde la consecución de la Autonomía, ha sido muy importante. Desde 1985 y en pesetas constantes, se ha invertido más de 300.000 millones de pesetas, de las cuales más de 200.000 han sido de nueva construcción. Se han ido resolviendo la mayoría de los problemas de capacidad, de accesibilidad y de peligrosidad que históricamente ha presentado la red vasca de carreteras. Queda alguna operación importante como el Corredor Vitoria-Gasteiz - Eibar, pero puede considerarse que el gran impulso de modernizar la red ya se ha realizado.

Lógicamente, seguirán presentándose problemas que exijan un nivel importante de actuaciones en nueva infraestructura, pero el futuro está en una mejor gestión de la infraestructura existente tanto en cuanto al control como en cuanto a la explotación. La conversión de nuestras carreteras en carreteras “inteligentes” debe ser la próxima tarea que la Administración de carreteras del País Vasco debe acometer. Hay que mantener un activo que vale varios cientos de miles de millones de pesetas. Sin embargo, las muy conocidas condiciones de convergencia del Tratado de Maastrich han ido restringiendo muy notablemente los presupuestos ordinarios destinados a carreteras e infraestructuras en general como ya se ha visto en el cuadro de inversiones y en los presupuestos previstos para los próximos años.

En este orden de cosas se va avanzando en materia de promoción y contratación de obras que ayuden a descargar el presupuesto como es la creación por la Diputación Foral de Bizkaia de la sociedad Bizkaiko Bideak, S.A., y la futura concesión del Túnel de Artxanda. La posible creación de una Agencia Vasca de Infraestructuras (A.V.I.) que sirva para aunar esfuerzos de los tres Territorios Históricos y, en su caso, del Gobierno Vasco es otra idea barajada. Un antecedente de esta posible A.V.I. ha sido la sociedad DEBASA, Deba Bailarako Autobidea, S.A. formada al 50% por el Gobierno Vasco y 25% para cada una de las Diputaciones Forales de Alava y Gipuzkoa y cuyo objeto social es la promoción de la

autopista Vitoria-Gasteiz - Eibar, aunque siga residiendo la competencia en carreteras exclusivamente en las Diputaciones Forales.

En medio de la polémica sigue la posibilidad de cobrar peaje "blando" en nuestras autovías como manera, además, de que el muy importante tráfico de paso que utiliza nuestra red colabore algo a su conservación y mantenimiento.

En cuanto al desarrollo futuro de la red, como hemos dicho en otro sitio de este artículo, la situación de partida es ya de madurez. Quiere decirse que las principales relaciones tienen ya un nivel de solución relativamente adecuado. Quedan por resolver definitivamente el proyecto de autopista Vitoria-Gasteiz - Eibar y construir el Corredor Durango-Bergara-Beasain. Algunas comarcas tienen una deficiente accesibilidad con comarcas vecinas que es preciso resolver así como la accesibilidad global del Bilbao Metropolitano. En lo que afecta al vigente Plan General de Carreteras del País Vasco 1993-2004 se puede ver en la figura 2 la imagen final de la red principal una vez se ejecuten todas las obras que están programadas.

El futuro, por lo tanto, de la accesibilidad al transporte dependerá no sólo de la carretera sino también de otros modos como el ferrocarril que está esperando nuevamente un porvenir más halagüeño que el presente.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. "Plan General de Carreteras del País Vasco 1993-2004". 1992.
2. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. "Sistema General de Comunicaciones de Uso Viario". 1996.
3. Deba Bailarako Autobidea, S.A. DEBASA. "Libro Blanco. Autopista Urbina-Maltzaga". 1994.
4. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente. "Directrices de Ordenación del Territorio". 1997.
5. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. "Normas Técnicas y de señalización". 1990.
6. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. "Valor patrimonial de la Red de Carreteras del País Vasco". 1989.
7. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. "La red de caminos y carreteras del País Vasco en la historia". 1990.