

El Plan Director de Infraestructuras: una visión desde la perspectiva del Gobierno Vasco

JOSU BERGARA

Consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco

RESUMEN: Una visión de la planificación a largo plazo que propone el PDI, desde la óptica del Gobierno Vasco. El trabajo llama la atención sobre la necesidad de armonizar con las actuaciones, que sobre las mismas materias, realiza la autonomía.

En el artículo se pormenorizan actuaciones que podrían dar lugar a posibles alegaciones al PDI.

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco ha asistido al cambio de filosofía en el tratamiento de la planificación de las infraestructuras que se ha operado en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y ha podido apreciar su esfuerzo en la coordinación de los diferentes modos de transporte, llevado a un documento marco cuya credibilidad tan sólo está empañada por lo largo de su plazo, las indeterminaciones de su temporización y financiación, y su sujeción a los inciertos avatares políticos de los próximos lustros.

Las competencias del Gobierno Vasco en materia de Carreteras y de Puertos le significan como aportadores de su propia

planificación en esta materia, con la única excepción de los puertos de Bilbao y Pasajes.

En materia de ferrocarriles, donde el alcance de las transferencias a la Comunidad del País Vasco no llegan a los servicios incluidos en la red estatal, la preocupación por la solución a los deficientes accesos desde Bilbao y San Sebastián a la Meseta y al resto de Europa han coincidido en el tiempo con un nuevo posicionamiento europeo ante el ferrocarril y el replanteamiento general de esta importante infraestructura en el Estado Español. En el Plan Director se incluye una nueva red ferroviaria en el País Vasco que responde a las necesidades infraestructurales indicadas.

También se explicita en el documento el esquema de una colaboración en el Plan de Transportes del área metropolitana de Bilbao, muy meritoria dada la complejidad de alguna de sus actuaciones, como pueden ser el Metro de Bilbao, recuperación de suelo urbano, etc.

Por otra parte, la existencia de un Plan Director de infraestructuras que recoja tan sólo aquellas que son competencia del Gobierno Central puede distorsionar la visión del conjunto del Estado induciendo a errores de armonización y valoración general, aparte de prestarse a olvidos en la consideración de los esfuerzos inversores de las administraciones no estatales, y que podrían ser graves en el caso de aportaciones económicas desde el exterior.

Esta introducción permite estructurar la valoración del Plan Director de Infraestructura en los siguientes puntos:

- Expresión de la consideración positiva a la filosofía de una planificación de infraestructuras que responda a un concepto integral de transporte estatal, concretada posteriormente en sus correspondientes desarrollos sectoriales.
- Subrayado del especial significado del Plan Director de Infraestructuras del País Vasco donde una competencia tan importante como la de la Planificación de Carreteras es de la Comunidad Autónoma.
- Incidencia en la inconveniencia de presuponer que la situación competencial y administrativa de los Puertos de Bilbao y Pasajes se mantendría en el plazo de horizonte del Plan.
- Consideración como muy acertada de la inclusión en el Plan de los compromisos que, en materia de ferrocarriles y aeropuertos, fueron acordados por anteriores Gobiernos, Central y Vasco.
- Indicación de que no se incluye en el Plan la solución de pequeñas carencias que afectan a un tratamiento uniforme en las infraestructuras ferroviarias de nuestra Comunidad Autónoma y que dan lugar a las alegaciones posteriores.
- Anuncio de la mejor disposición del Gobierno Vasco para participar activamente en el debate del futuro ferroviario de la Península, planteado repetidamente por el Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes y para un futuro próximo.

- Agradecimiento por la disposición, expuesta en el Plan, de concertar actuaciones con las Administraciones Vascas en materia de transporte intermodal, cuya competencia corresponde a las mismas.

- Oportunidad de la inclusión, dentro del listado de Actuaciones del Plan Intermodal del Transporte de Bilbao, del epígrafe "Futuro Convenio Metro de Bilbao", que podría suponer la reconsideración de la negativa del Gobierno Central a participar directamente en la financiación del Metro y la retirada de las acciones judiciales en trámite.

- Consideración como de gran importancia de la división del Plan en etapas, obligadamente yuxtapuestas, que permitan periodificar las actuaciones, marcar criterios de priorización y establecer condicionantes de vecindad para las planificaciones que son competencias de las Instituciones de Euskadi.

- Finalmente, la explicitación de la preocupación del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno de Euskadi ante la falta de referencia al desarrollo de las planificaciones infraestructurales que son competencia de las Instituciones de las Comunidades Autónomas y que podría estar explicitada en un anexo al plan.

Consecuentemente con la valoración expresada, la visión del Plan de Infraestructuras desde el País Vasco obligaría a las siguientes alegaciones al mismo.

1. El tramo ferroviario Miranda de Ebro-Vitoria no se encuentra incluido ni en la "Y" VASCA ni en los "Planes de Actuaciones Estructurales" hacia Euskadi.

Parece claro que dicho tramo no se debe diferenciar en cuanto a sus características del Valladolid-Miranda de Ebro, por lo que sus parámetros se deberán mejorar para elevar su velocidad de diseño a 200 Km/h.

2. En el listado de actuaciones del Plan Intermodal de Transporte se hace mención a la Línea 1 del Metro y no a la totalidad de su Plan de Construcción que incluye dos líneas y la posibilidad de una tercera.

Hay que indicar que la puesta en servicio de la Línea 2 del Metro podría hacer innecesaria una importante parte del listado de actuaciones, que están condicionadas por

el mantenimiento del servicio de cercanías de Renfe entre Bilbao y Santurtzi.

Por igual motivo, en el apartado de tendencias se debería decir que la construcción de las dos líneas del Metro puede propiciar un cambio en el sistema de transporte.

3. Las competencias planificadoras en ordenación del territorio le corresponden a la Comunidad Autónoma, quien también ostenta las incluidas en la resolución de la

Problemática del Transporte del Área Metropolitana de Bilbao, si bien se coincide sustancialmente con las tendencias, problemas y estrategia para la concentración incluida en el documento.

Por ello, la iniciativa de la redacción de Planes de Transporte le corresponde a las administraciones vascas, quienes marcarán dentro de sus competencias las políticas sectoriales que consideren oportunas sujetas a las tramitaciones legales pertinentes.