SE IMPONE UN PLANTEAMIENTO INTEGRAL Y UNITARIO DE TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

INFORME DEL MINISTRO
DE OBRAS PUBLICAS
ANTE LAS CORTES
ESPAÑOLAS





UNO DE LOS PROBLEMAS MAS GRAVES DE LA ECONOMIA ESPAÑOLA, EN MATERIA DE TRANS-PORTES, ES LA INFRAUTILIZACION DE RENFE

- En 1969 Renfe transportó sólo el veinticinco por ciento de las mercancías, mientras el setenta y cinco por ciento restante se hizo por carretera
- En el número anterior de VIA LIBRE dábamos la noticia del informe presentado por el ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, ante la Comisión de Obras Públicas de las Cortes Españolas, el pasado 22 de febrero. Por la gran importancia e interés de dicha intervención, ofrecemos hoy un más amplio extracto de dicho informe, en el que se analiza con detalle y precisión la política del Departamento de Obras Públicas.



INFORME DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS ANTE LAS CORTES ESPAÑOLAS

S la primera vez que se celebra una reunión informativa de esta naturaleza, con asistencia de todos los procuradores que lo deseen, de acuerdo con las normas provisionales publicadas en el B. O. de las Cortes Españolas del pasado día 2 de febrero. A la entrada de la sala se distribuyó a todos los asistentes un eiemplar del «Informe» que el ministro presenta a la Comisión, y que consta de 90 páginas impresas, con numerosos gráficos. En este «Informe» se describe la estructura del Departamento, las actividades previstas para el año en curso, el balance del II Plan de Desarrollo y un anticipo de las directivas para el III Plan. Como introducción al «Informe», el ministro pronunció un discurso, del que destacamos los siquientes aspectos:

Definió el señor ministro la obra pública como la cristalización más física, espectacular y perenne de la política. Ella es la que, junto a las creaciones intelectuales, permanece de los grandes imperios. Son realizaciones rigurosamente colectivas por los años que requieren para su proyección y ejecución, por el número de expertos que participan en su construcción y porque se costean entre todos los ciudadanos. Sólo el hombre que constituye el sostén del Estado puede personificar las obras públicas. Es el caso de Franco, creador del orden político y de las instituciones en las que se han apoyado todas las realizaciones que en los últimos treinta años se han logrado en nuestro país.

PROGRESO
 ECONOMICO Y
 SOCIAL

Pero las obras públicas son, a la vez, el factor condicionante y desencadenante del progreso, económico y social. Una vía es, más que un polo, un eje de desarrollo. En economía, lo primero es llegar. Y esto sólo se logra con las obras de infraestructura: caminos, canales y puertos. Pero los medios que requieren una acción de esta naturaleza son enormes. Nuestro Estado recibió en 1940 una España pobre y en ruinas, en la que había que hacerlo casi todo. El primer ahorro nacional se invirtió en las industrias de base y en las grandes presas de regulación y de aprovechamiento hidroeléctrico. Hoy España cuenta con 516 grandes embalses, que la sitúan en el tercer lugar del mundo, después de Estados Unidos v Japón. Las riberas interiores creadas por estos lagos artificiales casi duplican la longitud de nuestras costas marítimas. Las inversiones totales para obras públicas, incluidas entidades autónomas, fueron, hasta hace poco más de diez años, relativamente reducidas. Todavía en 1961 eran sólo 8.800 millones de pesetas. En 1965 ya son 33.400 millones, y en 1970, 41.000 millones. A esto cabe añadir las inversiones privadas y las de las corporaciones locales, lo que para 1970 arroja cifras importantes. El ministro dijo: «Es una cantidad muy estimable, pero insuficiente para cubrir las necesidades reales.» Los créditos inversores de Obras Públicas representaban, sobre los Presupuestos Generales del Estado para inversiones, el 39 por 100 en 1966; el porcentaje ha ido disminuyendo hasta llegar al 35 por 100 en 1971. Los países del Mercado Común dedicaron a inversiones, en materia de transportes, durante el año 1966, el 4,1 por 100 del producto nacional bruto; España invirtió solamente el 2,4 por 100, es decir, casi la mitad. Si bien, hay que hacer notar que las inversiones del Estado español, en relación con el producto nacional, representan, aproximadamente, los 2/3 de las inversiones públicas de los países del Mercado Común. El ministro dijo que las necesidades estimadas para el III Plan son del orden del doble de los créditos presupuestarios actuales. Especialmente en materia de carreteras se precisan unos 40.000 millones al año para poder hacer en este sector algo parecido a lo realizado en materia de grandes presas. Recordó que en el Informe de la OCDE sobre España, hecho público el pasado día 10, se contenía la siguiente conclusión: «No es de desear que el peso del reajuste caiga, principalmente, sobre las inversiones productivas v especialmente sobre las obras públicas de carácter básico.»

PRIMERO, EL INTERES NACIONAL

El ministro enumeró, a continuación, los criterios generales que inspiran su gestión: subordinación de la programación de las obras públicas a los criterios de política general del Plan de Desarrollo; establecimiento de las prioridades con arreglo a su rentabilidad económica y social, dando preferencia a los intereses nacionales sobre los locales; concentración de las acciones en planes conjuntos, evitando la dispersión; cooperación económica con la iniciativa privada mediante concesiones, y con las corporaciones locales; saneamiento financiero, de modo que la deuda flotante no rebase el 10 por 100 de la inversión total; y utilización de los recursos tecnológicos nacionales con preferencia a los extranjeros.

En materia de acción legislativa, el ministro aludió a los proyectos de ley que afectan a Obras Públicas y que últimamente habían sido remitidos a las Cortes: el de RENFE, el del trasvase y el del puerto terminal de Villagarcía. Anunció que tenía ya a nivel de anteproyecto la Ley General de Autopistas de Peaje. También están en avanzado nivel de elaboración las normas de Defensa de la Carretera. Está en estudio un nuevo Plan de Carreteras que sustituya a la Ley de 26 de diciembre de 1961; y se propone actualizar la legislación en materia de transporte, a cuyo efecto se están constituyendo los correspondientes grupos de expertos para preparar sus bases.

ECONOMIA SOCIAL DE MERCADO

Se refirió luego el ministro a los principios que inspirarán su política del transporte. Señaló, entre ellos, la planificación, ya que, entre el mercado libre y la nacionalización total, la experiencia imponía un criterio intermedio: el de la economía social del mercado. Postuló también un planteamiento integral y unitario de todos los medios de transporte. Principio importante debe ser también el del coste social mínimo mediante la máxima utilización de las inversiones. Dentro de este contexto señaló que uno de los problemas más graves que tenía planteados la economía española, en materia de transportes, era la infrautilización de la RENFE, que en 1969 sólo transportó el 25 por 100 de las mercancías, mientras que el 75 por 100 restante se hizo por carretera. En la URSS, el ferrocarril transporta el 92 por 100; en Alemania, el 62 por 100, y en Francia, el 55 por 100. Se impone una planificación. Simultáneamente hay que racionalizar el transporte por carretera evitando la clandestinidad, estableciendo unas dimensiones razonables para las empresas, controlando rigurosamente las cargas, reglamentando el acceso a la profesión y ordenando las tarifas.

GRANDES OBRAS

Finalmente, el ministro se refirió a las obras más importantes de reciente lanzamiento o de inmediata puesta en marcha. Citó, entre ellas, el superpuerto de Bilbao, que será el primero de España y el de mayor capacidad; la extensión del ferrocarril subterráneo a Sevilla; la ampliación de los Metropolitanos de Madrid v Barcelona, cuya longitud se está doblando; los enlaces ferroviarios de Madrid y Barcelona; la transformación de los ferrocarriles Tabernes-Gandía y Málaga-Fuengirola, y la terminación del último tramo Vegadeo-Luarca de la línea ferrol-Gijón. Aludió, entre otras obras hidráulicas, al pos-trasvase Tajo-Segura, que se iniciará este año y que, con una inversión del orden de 6.000 millones por parte de Obras Públicas, permitirá la construcción de los canales principales, a fin de utilizar las aguas que llevará el acueducto desde el Tajo. Se han iniciado los estudios para el trasvase del Ebro, que será la obra hidráulica de mayor envergadura de la Historia de España. Está en marcha el Plan General de Abastecimientos y Saneamientos de la Costa Brava. Se ha iniciado una nueva fase de abastecimientos de agua a Madrid con la utilización del sistema Guadarrama-Aulencia. Y en materia de

carreteras, este año se subastarán los 400 últimos kilómetros de los 5.000 que se incluyen en los diez itinerarios del llamado Plan Redia. Ahora se está preparando un nuevo Programa de Red Básica, que incluirá un total de 10.000 kilómetros. Ya están lanzados los Planes de Acceso de Galicia, Asturias, Costa Brava y Costa del Sol. El mes próximo se iniciará con la provincia de Madrid un programa de acondicionamiento de carreteras en las cercanías metropolitanas. Entre las autopistas de concesión preferente para el próximo futuro, figuran el enlace de la autopista del Norte con Vitoria y los tramos Zaragoza-Barcelona, Vigo-Pontevedra, Valencia-Alicante y Tudela-Pamplona. Está en avanzado nivel de elaboración el Plan Nacional de Autopistas.

UNA ESPAÑA DIFERENTE

El ministro concluyó pidiendo a las Cortes su colaboración para la empresa de dotar a España de la red básica de comunicaciones que el actual desarrollo económico y social del país exige. «A nuestra generación -dijo- le ha correspondido. por vocación y por circunstancias históricas, la decisiva misión de crear la infraestructura de la España pos-industrial. Nunca se había hecho tanto en tan poco tiempo. Leguemos esa gigantesca obra bien hecha a nuestros hijos. Ellos sí recibirán, de verdad, una España diferente.»

A continuación, se inició el turno de ruegos y preguntas, en el que se formularon 73 por 27 procuradores, a todos los cuales contestó puntualmente el ministro por espacio de más de tres horas.