

tenía alternativas menos costosas y más estructurantes del territorio gallego.

La asignación de la matriz de viajes prevista para el año 2000 a la red anterior se observa en la figura 5, deduciéndose del cálculo de los niveles de servicios correspondientes que sólo se pueden presentar problemas de nivel insuficiente en la N-634 hasta Ribadeo, y sobre todo en el tramo inicial desde Otur hasta Canero, y en la N-640 entre Lugo y Guntín; así como en los accesos a León por el sur de la N-630 y a Orense por el norte de la N-525.

Otro de los posibles problemas detectados es la congestión de la N-1 entre Burgos y Miranda de Ebro, a pesar de existir una autopista infrautilizada. La firma en 1994 de un acuerdo con la Concesionaria para rebajar los peajes, sobre todo a los vehículos pesados, ha producido un trasvase de éstos que ha elevado su porcentaje en la autopista en un 10% (25% en 1994 y 35% en 1995); pero la IMD de pesados en la carretera N-1 sigue siendo de 4 730 vehículos/día en 1996, lo que, unido a los ligeros, da una IMD total de 8 428 vehículos/día que sigue congestionando la carretera.

También puede observarse que la construcción de la autovía autonómica entre León y Burgos no tiene justificación por tráfico, excepto en el tramo León-Sahagún, que ya tiene en servicio el tramo N-601 a Sahagún y en ejecución el resto. Una vez decidida la ejecución de la Autovía de las Rías Bajas (Benavente-Verín-Orense-Vigo), el cierre del corredor en el sentido Oeste-Este debería hacerse por la N-610 entre Benavente y Palencia, ya que su longitud y coste es inferior y

su tráfico mayor, canalizando todos los de largo recorrido de la mayor parte de Galicia y Norte de Portugal con dirección a Europa.



En la foto, el Transcantabrico.

Aunque se construya la Autovía de la N-120 entre León y Burgos, el modelo permite observar que sólo captaría entre 3 000 y 4 000 vehículos/día en el año 2000, mientras en la N-610 permanecerían de 4 500 a 5 000 vehículos/día. En cambio, si la autovía se construye entre Benavente y Palencia (N-610), los tráficos captados por ella oscilarían entre 5 500 y 7 500 vehículos/día, quedando menos de 1 000 vehículos/día en la N-120, excepto en los accesos a León desde Sahagún y a Burgos.

En todo caso la construcción de las autovías interiores no baja sensiblemente los tráficos en el itinerario costero de la N-634, donde sigue siendo necesaria la construcción de una autovía hasta Ribadeo en el horizonte del año 2005.

La evaluación económica de las diferentes actuaciones se ha realizado teniendo en cuenta, por un lado, los ahorros en costes de funcionamiento, en tiempo y en accidentes entre la situación inicial y la prevista; y por otro lado los costes de inversión y mantenimiento.

Las autovías previstas, exceptuando los tramos Lugo-La Coruña y Orense-Vigo, producen un ahorro de tiempo de 7 391 millones de pesetas en el horizonte del año

2020, con unos beneficios totales de 9 257 millones de pesetas, inferiores a las inversiones previstas. La tasa interna de retorno es inferior al 1%. De ello se deduce que los criterios económicos no son los determinantes en la decisión de dichas inversiones, estando justificadas más por criterios socioeconómicos y territoriales.

Los criterios territoriales utilizan como indicadores la accesibilidad, la pertenencia a redes europeas y el equilibrio regional, medido por la renta de las provincias

atravesadas bajo la media nacional. La autovía de las Rías Bajas obtuvo 16 puntos sobre un máximo de 17 y uno medio de 11 para todas las vías de gran capacidad del PDI, y la Autovía del Noroeste 15 puntos. La Autovía del Cantábrico hasta Oviedo (Lieres) tiene una puntuación de 13.

Los criterios socioeconómicos tienen en cuenta la población en una franja de 20 km, el potencial turístico, la existencia de otras infraestructuras de interés general y la renta media de las provincias atravesadas sobre la media nacional. Los indicadores máximos son 33 con una media de 15, y la Autovía del Cantábrico obtuvo 26 puntos, mientras las de Galicia están por debajo de la media, excepto en el tramo Lugo-La Coruña. ■

Justo Borrajo. Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento.