

Plan de Desarrollo Económico y Social para el periodo 1964-1967. (Continuación.)

RESUMEN DE INVERSIONES

Transporte por carretera

(En millones de pesetas)

CONCEPTO	Año 1964	Año 1965	Año 1966	Año 1967	Total
INVERSION PUBLICA					
Plan de mejoras red azul (10.687 Km.)	1.123,47	1.524,54	1.982,14	2.360,51	6.990,66
Plan de mejoras resto red (61.176 Km.)	589,01	840,44	1.210,04	1.422,00	4.061,49
Redes arteriales	295,95	579,49	985,77	1.253,01	3.114,22
Terminación de la red	179,97	102,36	77,50	97,00	456,83
Otros planes	40,15	29,79	—	—	69,94
Expropiaciones	481,77	350,00	423,64	513,25	1.768,66
Incidencias	564,76	913,50	1.193,95	1.421,23	4.093,44
Señalización	207,80	200,00	200,00	200,00	807,80
Maquinaria	344,00	344,00	240,00	270,00	1.198,00
Edificios	280,00	280,00	430,00	430,00	1.420,00
Conservación	1.341,50	1.541,50	1.541,50	1.541,50	5.966,00
Carreteras y caminos vecinales (red dependiente de las Diputaciones provinciales)	1.630,00	1.811,58	2.163,74	2.428,61	8.033,93
<i>Total inversión pública</i>	7.078,38	8.517,20	10.448,28	11.937,11	37.980,97
INVERSION PRIVADA					
Fabricación de vehículos:					
Turismos	721,00	840,00	986,00	1.200,00	3.747,00
Vehículos industriales	1.487,00	1.540,00	1.638,00	1.720,00	6.385,00
Motocicletas	267,00	270,00	271,00	271,00	1.079,00
Adquisición de vehículos industriales (exclusivamente servicio público)	7.966,30	8.271,90	8.778,00	9.214,00	34.230,20
Instalaciones auxiliares de la carretera	103,00	103,00	103,00	106,00	415,00
<i>Total inversión privada</i>	10.544,30	11.024,90	11.776,00	12.511,00	45.856,20
TOTAL INVERSIÓN	17.622,68	19.542,10	22.224,28	24.448,11	83.837,17

4.2. Transporte por ferrocarril

4.2.1. INVERSIONES PÚBLICAS

RENFE

Las inversiones de la RENFE correspondiente al periodo 1964-67 se integran en el Plan de Modernización de la misma que ha de desarrollarse en un periodo más amplio, durante el decenio 1964-1973. El resumen del programa para el cuatrienio es el siguiente:

INVERSIONES PREVISTAS EN EL PLAN DE DESARROLLO

CONCEPTOS	Millones de pesetas
A. Vía	6.392
B. Estaciones	1.523
C. Material motor (locomotoras diesel)	3.173
D. Automotores y trenes automotores	2.401
E. Material remolcado	3.695
F. Talleres, depósitos, etc.	1.224
G. Telecomunicaciones	228
H. Señalización	875
I. Electrificación	2.925
J. Programa social	430
	22.866
Gastos generales (8 por 100)	1.830
Imprevistos	600
TOTAL GENERAL	25.296

El objetivo principal que se persigue es la renovación y modernización del material y las instalaciones, a fin de cubrir el déficit producido en dicho equipo por el largo proceso de descapitalización, y aumentar la productividad, mejorando los rendimientos.

Como puede apreciarse, un porcentaje muy elevado de la inversión total prevista se concentra en la mejora y renovación de la vía y del material rodante, buscando una progresiva sustitución de la tracción vapor por tracción diesel o eléctrica.

Como realizaciones de mayor importancia pueden señalarse las siguientes:

Renovación de vías	2.760 Km.
Estaciones de clasificación	4
Estaciones-centro	18
Locomotoras diesel	404
Locomotoras diesel para talgos	10
Remolques para talgos	104
Trenes automotores rápidos	30
Ferrobuses	65
Automotores	60
Coches	402
Furgones	61
Vagones	7.500
Locomotoras eléctricas	80
Unidades tren eléctricas (de dos o tres elementos)	71
Instalaciones fijas eléctricas	1.352

Del volumen total de la inversión está ya prevista y aprobada su financiación con créditos presupuestarios por un importe de 15.728 millones de pesetas. La diferencia entre esta cantidad y el total será cubierta, en parte importante, con financiación exterior.

Ferrocarriles de vía ancha y estrecha en construcción por el Estado

En el conjunto de las inversiones ferroviarias se ha concedido especial prioridad a las de la RENFE, anteriormente reseñadas. Como consecuencia de ello, y dada la limitación de los recursos disponibles, sólo ha sido posible incluir en el Plan la financiación de obras ya contratadas en los ferrocarriles de Madrid-Burgos, El Ferrol-Gijón y Baeza-Albacete, así como la de nuevas obras en los dos primeros, que habrán de permitir la terminación de algunos de sus tramos, de manera que pueda iniciarse la explotación de los mismos. Dichos tramos son los siguientes: Madrid-Bustarviejo (58 kilómetros) y Aranda-Burgos (97 kilómetros), en el Madrid-Burgos y Ortigueira-Vegadeo en El Ferrol-Gijón.

La inversión prevista en los tres indicados ferrocarriles se concentra, principalmente, en los años 1964 y 1965 y asciende en total a 798,37 millones de pesetas.

Enlaces ferroviarios

Se prevén inversiones por un total de 1.648,35 millones de pesetas para obras correspondientes a los enlaces ferroviarios de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza y Torrelavega, que se encuentran en curso de realización. Su ejecución habrá de contribuir a una mayor eficacia de la explotación ferroviaria, resolviendo al propio tiempo, en algunos casos, problemas urbanísticos importantes.

Mejoras y variantes

Como los enlaces ferroviarios, contribuyen en bastantes casos, de manera conjunta a mejoras de la explotación ferroviaria y a la solución de problemas urbanísticos. La inversión total prevista para estos fines asciende a 1.080,62 millones de pesetas, en la que están comprendidas obras en varias poblaciones.

Ferrocarriles de vía estrecha. Explotación de ferrocarriles por el Estado

La inversión prevista durante el cuatrienio asciende a 534 millones de pesetas. Tiene por finalidad mejorar y modernizar el material y las instalaciones. La mayor parte de la inversión corresponde a vía, explanación y obras de fábrica (293 millones) y a material motor y móvil (159 millones).

Transportes urbanos. Metropolitanos de Madrid y Barcelona

En ambos casos, es de cuenta del Estado la ejecución de la infraestructura de las nuevas líneas. Las inversiones previstas por este concepto durante el cuatrienio 1964-67 ascienden a 729,37 millones de pesetas para Madrid y 760,34 millones para Barcelona.

En el campo de las realizaciones inmediatas, durante el cuatrienio de vigencia del Plan, se proyecta la construcción o terminación de las siguientes líneas o trayectos del Metropolitano de Madrid: Callao-Puente de Toledo, Puente de Toledo-Carabanchel, Callao-Ventas, Moncloa-Reina Victoria (Cuatro Caminos), Diego de León-López de Hoyos y Legazpi-Usera.

En lo que se refiere al Metropolitano de Barcelona, las líneas o trayectos que se atenderán durante el Plan de Desarrollo son: Fabra Puig-San Andrés-Torras y Bagés; Vilapiscina-Horta, Sans-San Ramón (Coll Blanch), Sagrera-Sans, Fernando-Plaza de España, Lesseps-Vallirana, Enlace ferrocarril Sarriá-Urquinaona.

4.2.2. INVERSIONES PRIVADAS

Ferrocarriles de vía estrecha. Compañías privadas

Las inversiones previstas durante el cuatrienio 1964-67 ascienden a 1.924 millones de pesetas, de los cuales 470 corresponden a vía, explanación y obras de fábrica, importando la parte relativa a vía 399 y afectando a 320 kilómetros. A material motor corresponden 786 millones, de los cuales 667 son de tracción diesel y 119 de tracción eléctrica. A la mejora y renovación de coches, vagones y furgones se destinan 300 millones.

Transportes urbanos. Metropolitanos de Madrid y Barcelona

Las inversiones de carácter privado previstas son las correspondientes a las obras de vía, instalaciones y material motor y móvil de las nuevas líneas, la ejecución de cuya infraestructura es de cargo del Estado. En el caso de Madrid, el importe de las obras y el material indicados ascienden a 550 millones de pesetas, y a 997 millones en el de Barcelona, correspondientes al cuatrienio 1964-1967.

Transportes públicos urbanos de superficie (Autobuses, trolebuses y tranvías)

La inversión prevista asciende a 4.240 millones de pesetas y, en esencia, supone una creciente y progresiva extensión de las líneas de autobuses, que pasan a ser el elemento básico del transporte público de superficie. Esta inversión permitiría la adquisición de unos 1.700 autobuses de 100 plazas y de unos 1.600 de 50 plazas durante el cuatrienio.

Industria de fabricación de material ferroviario

La inversión estimada para el cuatrienio es del orden de 600 millones de pesetas, a fin de modernizar y reforzar la capacidad productiva de sus instalaciones.

RESUMEN DE INVERSIONES

Transporte por ferrocarril

En millones de pesetas

CONCEPTO	Año 1964	Año 1965	Año 1966	Año 1967	Total
INVERSION PUBLICA (excepto RENFE)					
Nuevos ferrocarriles	347,07	379,30	72,00	—	798,37
Enlaces ferroviarios	538,20	414,00	470,15	226,00	1.648,35
Mejoras y variantes	259,08	330,90	259,64	231,00	1.080,62
Metropolitanos (Madrid y Barcelona)	367,77	438,60	341,25	342,09	1.489,71
Ferrocarriles de vía estrecha (explotación de ferrocarriles por el Estado)	125,00	145,00	135,00	129,00	534,00
<i>Total inversión pública</i>	<i>1.637,12</i>	<i>1.707,80</i>	<i>1.278,04</i>	<i>928,09</i>	<i>5.551,05</i>
RENFE					
Financiación con fondos estatales	3.856,61	3.955,50	3.953,00	3.963,00	15.728,11
Otras fuentes de financiación	2.392,00	2.392,00	2.392,00	2.392,00	9.568,00
<i>Total Renfe</i>	<i>6.248,61</i>	<i>6.347,50</i>	<i>6.345,00</i>	<i>6.355,00</i>	<i>25.296,11</i>
INVERSION PRIVADA					
Ferrocarriles de vía estrecha (concesionarios) ...	481,00	481,00	481,00	481,00	1.924,00
Metropolitanos	310,00	370,00	410,00	457,00	1.547,00
Transporte urbano	910,00	990,00	1.099,00	1.241,00	4.240,00
Industrias del material ferroviario	200,00	200,00	200,00	—	600,00
<i>Total inversión privada</i>	<i>1.901,00</i>	<i>2.041,00</i>	<i>2.190,00</i>	<i>2.179,00</i>	<i>8.311,00</i>
TOTAL GENERAL	9.786,73	10.096,30	9.813,04	9.462,09	39.158,16

4.3. Transporte marítimo

Las inversiones programadas responden a concretos objetivos para cubrir el déficit existente. Su materialización permitirá:

- Adecuar nuestros puertos, dotándolos de los elementos de trabajo necesarios.
- Renovar nuestra flota, disminuyendo el elevado porcentaje de buques viejos.
- Proporcionar mayor estabilidad a la explotación de la flota.
- Aprovechar el excedente exportable de nuestros astilleros, permitiéndoles trabajar a un nivel de ocupación competitivo.

4.3.1. INVERSIONES PÚBLICAS

Puertos

Dentro del sector «Transporte marítimo» corresponde a los puertos la casi totalidad de las inversiones públicas programadas.

Con dichas inversiones se alcanzarán los siguientes objetivos:

- Realizar las obras de abrigo necesarias principalmente en los puertos de Barcelona, Bilbao, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Cádiz y Las Palmas.
- Iniciar la construcción del canal Sevilla-Bonanza. Para ello, se han consignado 1.020 millones de pesetas, que comprenden, además de las obras de iniciación del proyecto, la ayuda estatal necesaria para complementar los recursos de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, a fin de garantizar una navegación de 23 ples por la ría durante el periodo de construcción del canal.

- Los dragados de primer establecimiento de los puertos de El Ferrol del Caudillo, Cádiz, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Avilés, La Coruña, Las Palmas, Málaga, Pasajes, Tarragona y Puerto de Santa María.
- Aumentar los muelles existentes en unos 18.000 metros lineales. Los puertos donde más se necesita construir muelles son: Avilés, Barcelona, Bilbao, Gijón, La Luz, Pasajes, Santa Cruz de Tenerife y Santander.
- Construir un nuevo cargadero de minerales en Huelva.
- Completar las instalaciones de superestructura (almacenes, tinglados, etc.). Este tipo de obra afectará especialmente a los puertos de: Barcelona, Avilés, Gijón, Bilbao, La Coruña, Cádiz, Algeciras, La Luz y Las Palmas, Pasajes, Santander, Valencia y Vigo.
- Completar el armamento de nuestros puertos con unas 470 nuevas grúas, más el equipo complementario de palas cargadoras, cintas transportadoras, tractores, etc.
- Renovar casi íntegramente nuestros trenes de dragado y material flotante complementario.
- Obras en puertos agregados, señales marítimas, balizamiento y defensa de costas.

Navegación y construcción naval

La necesidad de que nuestros armadores obtengan sus buques en condiciones competitivas y el aprovechar el excedente exportable de nuestros astilleros centra el problema en que éstos puedan ofrecer sus buques a precio internacional.

Aparte de las medidas de carácter fiscal, se considera que la prima a la construcción naval debe volver a alcanzar el 9 por 100 establecido en la Ley de 12 de mayo de 1956, que quedará reducido al 6 por 100 cuando el equipo propulsor sea de importación.

4.3.2. INVERSIONES PRIVADAS

Marina Mercante

La Ley de 12 de mayo de 1956 de Protección y Renovación de la Flota Mercante y disposiciones complementarias determinan que el 80 por 100 del valor de los buques será financiado por medio de crédito naval, una vez descontado el importe de las primas a la construcción naval. El 20 por 100 restante será financiado por los propios armadores.

Teniendo en cuenta las posibilidades de financiación se prevé la construcción en el cuatrienio de 1.026.000 toneladas de Registro Bruto de buques mercantes, distribuidas de la siguiente forma:

	Total TRB
1964	237.000
1965	250.000
1966	263.000
1967	276.000
TOTAL	1.026.000

La previsión de la financiación es la siguiente:

	En millones de pesetas			
	1964	1965	1966	1967
Crédito oficial (1)	4.500,00	4.750,00	5.000,00	5.250,00
Primas a la construcción	521,62	550,00	580,13	610,00
Inversión privada (2)	875,00	950,00	1.025,00	1.100,00
Inversión total				
MARINA MERCANTE	5.896,62	6.250,00	6.605,13	6.960,00

(1) Incluye crédito naval y crédito a la exportación.
(2) No incluye la inversión de armadores extranjeros.

Diques secos y flotantes

El fomento a la reparación de buques extranjeros y la insuficiencia de medios de carena para buques nacionales exige la construcción de nuevos diques:

La inversión prevista es la siguiente:

	Millones de pesetas				
	1964	1965	1966	1967	TOTAL
Inversión total	165	228	254	254	901
Financiación:					
Crédito a largo plazo	132	182	203	203	720
Inversión privada	33	46	51	51	181

RESUMEN DE INVERSIONES

Transporte marítimo

(En millones de pesetas)

CONCEPTO	Año 1964	Año 1965	Año 1966	Año 1967	Total
INVERSION PUBLICA					
Puertos:					
Obras de infraestructura en puertos y elementos auxiliares	1.008,86	1.809,35	2.795,87	2.972,29	8.586,37
Armamento y utillaje	632,31	1.197,01	818,82	767,30	3.415,44
Conservación (1)	605,00	660,00	720,00	800,00	2.785,00
Construcción naval:					
Primas a la construcción naval (2)	521,62	550,00	580,13	610,00	2.261,75
Total inversión pública	2.767,79	4.216,36	4.914,82	5.149,59	17.048,56
INVERSION PRIVADA					
Diques secos	165,00	228,00	254,00	254,00	901,00
Construcción naval (3)	5.375,00	5.700,00	6.025,00	6.350,00	23.450,00
TOTAL GENERAL	8.307,79	10.144,36	11.193,82	11.753,59	41.399,56

(1) Fondos propios de las Juntas de Obras del Puerto.

(2) Se refiere a la inversión financiada con fondos estatales.

(3) Se incluye el crédito oficial y la aportación de armadores nacionales.

4.4. Transporte aéreo

4.4.1. INVERSIONES PÚBLICAS

Las infraestructuras de nuestros aeropuertos y las superestructuras de nuestras rutas aéreas absorben casi la totalidad de las inversiones públicas que se programan para el próximo cuatrienio. A ellas se añaden cantidades relativamente menores para la adquisición de material necesario para la explotación de los aeropuertos y de material de vuelo destinado a la creación, por el Ministerio del Aire, de un parque de helicópteros para usos civiles y al servicio de las necesidades del propio Ministerio del Aire y de otros Departamentos, Organismos y Servicios de la Administración.

Por la cuantía de las inversiones que se precisan para el desarrollo completo de los aeropuertos, por el prolongado plazo de amortización que debe considerarse en relación con las infraestructuras aeronáuticas y por el largo proceso que se sigue desde que se inicia el estudio para determinar la localización correcta de un aeropuerto hasta que éste puede estar en servicio, siquiera sea en condiciones mínimas de seguridad y capacidad, un plan de aeropuertos no puede circunscribirse a aquello que puede realizarse en un plazo de cuatro años.

Con algunas variantes, puede afirmarse otro tanto de un plan de rutas aéreas. En este caso concurren, además de forma imperativa, compromisos contraídos por el Estado español ante los demás Estados participantes de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Por estas razones, el programa establecido para este cuatrienio es, de una parte, una continuación del plan de aeropuertos y rutas aéreas iniciado con la Ley de 26 de diciembre de 1958, y a su vez deberá prolongarse en programas sucesivos a partir del año 1968.

Las cantidades asignadas incluyen gastos relativos a estudios de carácter general o específico destinados al desarrollo del plan, coste de proyectos y dirección de obras.

Las inversiones que se programan se destinan a:

Completar los campos de vuelo, plataformas de estacionamiento, edificio-estación y servicios de Barcelona, Madrid, Palma de Mallorca, Las Palmas, Tenerife, Málaga, Valencia, Fernando Poo, Sevilla e Ibiza.

Estudiar la oportunidad y, en su caso, realizar el proyecto e iniciar la construcción de aeropuertos de nuevo emplazamiento en Alicante, Menorca, Costa Brava, Oviedo, Almería y Murcia.

Preparar la operación de aviones reactores de corto radio de acción en los aeropuertos de San Sebastián, Bilbao y Santiago.

Mantener con obras menores el estado de seguridad y eficacia de otros aeropuertos.

Completar los equipos de instalaciones de la red general y Ayudas y Control de la Navegación Aérea, de acuerdo con los Planes Regionales de la Organización Internacional de Aviación Civil, vigentes para España.

4.4.2. COMPAÑÍAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Se prevén las inversiones de las empresas de navegación aérea, que comprenden, de una parte, la adquisición de aviones para la modernización y ampliación de sus flotas, y de otra, las destinadas a la adaptación de las empresas a su nuevo material y al mayor volumen de actividad y modernización de sus dispositivos de mantenimiento del material, operaciones y ventas.

Iberia, S. A., y Aviaco, S. A.

Programa de adquisiciones de material de vuelo:

Aviones para transporte a grandes distancias: completar su flota hasta ocho unidades de DC-8.

Aviones para transporte a distancias medias: completar su flota hasta doce unidades de *Caravelle*.

Aviones para transporte interior y exterior a distancias cortas: Adquisición para sustitución de su actual flota de aviones con motor de émbolo:

— Hasta 15 unidades de un reactor de corto radio de acción (10 antes de 1967).

— Hasta 20 unidades de un avión convencional de pequeño tonelaje (10 antes de 1967).

Para la adquisición de este material, así como para los otros fines señalados, se consideran necesarias las inversiones privadas que se indican a continuación.

INVERSIONES DE IBERIA Y AVIACO

	Total millones de pesetas	1964	1965	1966	1967
Adquisiciones de material de vuelo en el extranjero de Iberia y Aviaco (INI)	5.108	1.490	750	1.108	1.760
Construcción de hangares	100	50	50	—	—
Edificios terminales	400	100	100	100	100
Utillaje, organización de operaciones y mantenimiento ...	860	160	200	300	200
Organización comercial (nuevos locales, sistema de ventas, etc.)	420	120	100	100	100
TOTAL	6.888	1.920	1.200	1.608	2.160

Otras empresas de navegación aérea

En la actualidad existen en España otras dos empresas de transporte aéreo de muy reducido volumen y que realizan servicios especiales de carácter

marginal. La Ley de Navegación Aérea no excluye la posibilidad de creación de otras empresas. Se estiman las inversiones totales de estas empresas en cuatrocientos millones de pesetas a lo largo del cuatrienio.

	Total millones de pesetas	1964	1965	1966	1967
Material de vuelo	400	100	100	100	100

RESUMEN DE INVERSIONES

Transporte aéreo

En millones de pesetas

CONCEPTO	Año 1964	Año 1965	Año 1966	Año 1967	Total
INVERSION PUBLICA					
Obras de infraestructura en aeropuertos	1.073,47	1.119,30	1.442,00	1.381,58	5.016,35
Equipos e instalaciones de protección de vuelo, control y ayudas a la navegación y comunica- ciones	581,51	490,39	293,48	369,77	1.735,15
Material auxiliar de aeropuertos	58,50	58,50	58,50	58,50	234,00
Parque civil de Helicópteros	117,00	136,50	136,50	136,50	526,50
Conservación	108,71	117,07	128,20	140,20	494,18
Total	1.939,19	1.921,76	2.058,68	2.086,55	8.006,18
COMPAÑIAS DE NAVEGACION AEREA:					
Iberia y Aviaco:					
Adquisición de material de vuelo	1.490,00	750,00	1.108,00	1.760,00	5.108,00
Construcción de hangares y edificios terminales.	150,00	150,00	100,00	100,00	500,00
Utilillaje	160,00	200,00	300,00	200,00	860,00
Organización Comercial	120,00	100,00	100,00	100,00	420,00
Otras Empresas:					
Adquisición de material de vuelo	100,00	100,00	100,00	100,00	400,00
Total	2.020,00	1.300,00	1.708,00	2.260,00	7.288,00
TOTAL GENERAL	3.959,19	3.221,76	3.766,68	4.346,55	15.294,18

4.5. Transporte por tuberías

Se prevé una inversión de la Empresa Nacional Calvo Sotelo por un importe de 800 millones de pesetas durante el periodo del Plan, distribuidos por anualidades de 200 millones de pesetas para realizaciones en el oleoducto Málaga-Puertollano, y otras instalaciones.

4.6. Transporte postal

Las inversiones programadas para la consecución de los fines ya señalados en el capítulo de objetivos ascienden a 1.356,55 millones de pesetas, de los cuales se destinan 195,89 a construcción, modernización y racionalización de edificios, 841,81 millones para motorización de la red de correo rural, mecanización de servicios y correo aéreo y 318,85 a construcción de coches-correo.

RESUMEN DE INVERSIONES

Transporte postal

En millones de pesetas

CONCEPTO	Año 1964	Año 1965	Año 1966	Año 1967	Total
INVERSION PUBLICA					
Construcción, modernización y racionalización de edificios	93,76	45,66	25,55	30,92	195,89
Motorización de la red de correo rural	25,00	25,00	25,00	25,00	100,00
Mecanización de servicios y correo aéreo	265,00	166,81	170,00	140,00	741,81
Construcción de coches correo	95,50	87,40	80,45	55,50	318,85
TOTAL INVERSION	479,26	324,87	301,00	251,42	1.356,55

5. MEDIDAS DE ACTUACION SOBRE EL SECTOR

Para conseguir los objetivos programados, además del acondicionamiento de las estructuras que se pretende obtener mediante las inversiones anteriormente previstas, es necesario adoptar una serie de medidas de distinto orden inspiradas en el principio de coordinación de los diversos sistemas de transporte.

Una política coordinada de los transportes, que podría basarse, en parte, en los principios generales preconizados por los países integrantes del Mercado Común, habida cuenta de las diferencias estructurales.

Considerando el Plan cuatrienal de Transportes como etapa en la que han de ponerse a punto las estructuras de los distintos sistemas, se estima conveniente adoptar diversas medidas, a fin de conseguir una mayor flexibilidad en la adaptación del sector a su función. Las medidas que se proponen son las siguientes:

5.1. Transporte por carretera

1.º Revisión y recopilación de la legislación vigente de carreteras y su adaptación al momento actual, intensificando la coordinación entre la acción del Estado y de las Diputaciones.

2.º Realizar los estudios necesarios para complementar el Plan General de Carreteras con un plan de autopistas que incluya, además de los itinerarios adecuados, los sistemas de explotación, financiación y organización más convenientes.

3.º Establecer una adecuada coordinación distribuyendo los tráficos con criterio económico entre los distintos medios de transporte, que permita la supresión del canon de coincidencia.

4.º Revisión de la Ley de Ordenación de los Transportes por Carretera de 27 de diciembre de 1947 para adaptar su contenido a las necesidades presentes y futuras del transporte.

5.º Normalización contable de las empresas de transporte por carretera.

6.º Normalización por la Administración de los documentos o cartas de porte en la contratación del transporte.

7.º Seguro obligatorio eficaz en mercancías porteadas y revisión del seguro obligatorio de viajeros.

8.º Revisión de la Reglamentación laboral para conductores y exigencia del descanso dominical.

9. Establecer una adecuada vigilancia para el cumplimiento de las obligaciones en las contrataciones de concesiones y autorizaciones.

10.º Estudiar la reestructuración de las concesiones.

11.º Establecer las disposiciones que faciliten la concentración de empresas de acuerdo con los servicios a realizar y las dimensiones óptimas de las mismas.

12.º Revisar el vigente sistema de impuestos sobre el transporte por carretera con objeto de gravar a los vehículos por su incidencia en el coste de infraestructura y equilibrar el trato de los transportes profesionales y propios.

13.º Promulgar el nuevo Código de la Circulación.

14.º Transformar el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera convirtiéndolo en órgano de estudio para la coordinación de los transportes.

15.º Revisión de la fiscalidad en la carretera, a fin de simplificar la imposición.

5.2. Transporte ferroviario

1.º Participación de la RENFE en las decisiones para nuevas construcciones de ferrocarriles o variaciones de las existentes.

2.º Reforzar la autonomía de gestión de la RENFE en la formulación de sus presupuestos de explotación y de inversiones dentro de las directrices generales de la coordinación de los transportes.

3.º Regular, mediante los acuerdos necesarios, las relaciones financieras entre el Estado y la RENFE, principalmente en lo que se refiere a indemnizaciones por compensación de tarifas preferenciales, prestaciones de la RENFE a la Administración del Estado, cargas impuestas a la explotación, etc.

4.º Estudio de la rentabilidad en la explotación de los ferrocarriles de vía estrecha.

5.3. Transporte marítimo

1.º Aplicar las medidas fiscales y crediticias adecuadas para que los astilleros y armadores nacionales puedan encontrarse en condiciones de competencia con los extranjeros.

2.º Conceder exención arancelaria a la importación de buques en los casos en que la Administración deduzca su necesidad.

3.º Agilizar el crédito naval con el fin de que puedan admitirse peticiones por plazos y porcentajes inferiores a los vigentes.

4.º Aplicar medidas que faciliten la reestructuración y concentración de empresas constructoras y navieras.

5.º Dotar a los puertos de una organización adecuada para que, con criterio comercial, mejoren su funcionamiento y aumenten su rendimiento.

6.º Promulgar la legislación para la concesión y financiación de diques secos a particulares.

7.º Establecer un sistema ágil de tarifas portuarias, basadas en los costes reales de los servicios prestados, que permita atender a los gastos de explotación, conservación y depreciación.

8.º Simplificar y refundir, en la medida posible, los gravámenes portuarios y los trámites administrativos, especialmente en la navegación de cabotaje.

5.4. Transporte aéreo

Las medidas que se proponen se orientan especialmente a la organización administrativa de los Servicios y a la coordinación de este sistema con los restantes medios de transporte.

5.5. Transporte por tuberías

Promulgar la legislación adecuada para la regulación de las concesiones de transporte por tuberías.

5.6. Transporte postal

Estudiar la posible implantación de la Administración de Correos de otros servicios previstos en los Acuerdos de la Unión Postal Universal, tales como cheques postales, bonos postales de viaje, giro postal internacional, etc.

XXIII. TELECOMUNICACIONES

1. SITUACION ACTUAL

Los servicios de telecomunicación en la actualidad se encuentran explotados en sus diversas modalidades por una serie de entidades (1), con una intervención más o menos directa por parte del Estado.

El régimen jurídico a que deben someterse los organismos oficiales, para el establecimiento de redes y explotación de servicios propios, precisa ser actualizado, pues en ciertos casos los organismos oficiales actúan «de hecho» como otorgadores de concesión comprendidas en el Sector de Telecomunicación.

A la Dirección General de Correos y Telecomunicación corresponde la jurisdicción sobre concesionarios de servicios de correspondencia pública telegráfica y sobre concesionarios privados de telecomunicación en general, incluso radioaficionados.

Asimismo es la encargada de regir y llevar a cabo dentro del ámbito del territorio nacional la explotación de los servicios postales y telegráficos y el intercambio de estos servicios entre España y los demás países. No obstante, en la actualidad otras entidades (Compañía Telefónica Nacional de España y Empresa Nacional de las Telecomunicaciones, etc.) alquilan a su vez a otras gran cantidad de circuitos.

La Compañía Telefónica Nacional de España explota el servicio telefónico y los complementarios en toda la Península, islas adyacentes y plazas de soberanía, arrendando a distintas entidades oficiales y privadas, circuitos telefónicos y telegráficos para su uso exclusivo. Sus relaciones con el Estado se rigen por el contrato aprobado en Decreto de 31 de octubre de 1946, siendo el Gobierno el que fija las tarifas del servicio telefónico.

La Empresa Nacional de Telecomunicaciones, nacida por fusión de la Compañía Internacional de Radio Española, S. A., y Transradio Española, S. A., abarca las actividades que ambas llevaban a cabo anteriormente, teniendo dentro del Sector una gran importancia, dado el carácter primordial de los servicios internacionales de telecomunicación.

La Dirección General de Radiodifusión y Televisión cuenta con sus redes propias de comunicación. Asimismo disponen de redes para su uso exclusivo otros organismos: Dirección General de Protección de Vuelo, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Dirección General de Seguridad, Dirección General de la Guardia Civil y los Servicios de transmisiones de los tres Ejércitos.

Por último, cuenta con red propia la Telefónica Municipal de San Sebastián.

Los servicios de telecomunicación mencionados, con exclusión de los correspondientes a los Ejércitos de Tierra y del Aire, tienen en funcionamiento 1.950.000 teléfonos y 4.600 teletipos en sus diversas variedades. La longitud de la red expresada en kilómetros es la siguiente:

Kilómetros

Circuitos telefónicos... ..	1.898.038
— telegráficos... ..	834.511
— imagen... ..	2.175

La mano de obra empleada por el conjunto del sector asciende a 33.000 personas.

2. PRINCIPALES PROBLEMAS QUE AFECTAN AL SECTOR

En la actualidad los servicios más importantes están explotados por entidades estatales o en régimen especial. Tanto en uno como en otro caso la actividad se realiza sin apenas intervención técnica del Estado, siendo notoria la falta de coordinación en este campo. Por ello el problema más urgente es el de la debida y racional coordinación y fusión de servicios, tanto de los explotados por las grandes Empresas como por organismos oficiales en los que, principalmente en cuanto a vías de enlace se refiere, debe evitarse su superposición, que trae como consecuencia la poca utilización de su capacidad total. La coordinación ha de tener lugar no sólo entre servicios de telegrafía y telefonía, sino también en los de radiodifusión y televisión, enfocándose todo el problema de la coordinación citada con arreglo a las directrices del Decreto número 3.060/1962, de medidas preliminares para el Desarrollo Económico.

Un problema complementario, pero de gran trascendencia, es el de la actualización de la legislación en curso, para facilitar así y fomentar el desarrollo de una manera ordenada, cumpliendo los compromisos internacionales contraídos por la Nación y realizando una explotación que sea racional y acorde con los medios disponibles.

Para alcanzar un nivel semejante al adquirido por los principales países europeos sería necesario extender y desarrollar ciertos servicios que en la actualidad son indispensables, dentro del desarrollo económico nacional (como el de la telefotografía); crear otro como el servicio telefónico móvil marítimo portuario en ondas métricas; el servicio telegráfico de correspondencia pública con aviones, etc., y en especial facilitar el desarrollo del servicio Télex, de tanta importancia en la actualidad y para el que existe una gran demanda, imposible de atender con los medios actuales, debiéndose asimismo resolver de una manera satisfactoria la coordinación de las comunicaciones oficiales, así como el actual déficit de los servicios telefónicos.

Igualmente habrá que estimular la investigación en este campo para permitir un mayor desarrollo de la industria nacional, dedicando para ello especial atención a la enseñanza técnica superior de telecomunicación.

Sería también de extremado interés la organización de servicios de control técnico para la comprobación de emisoras y frecuencias, en evitación de perturbaciones que tanto influyen en su rendimiento.

A la vista de la multiplicidad de problemas existentes en este Sector, su gran complejidad, la mínima intervención técnica en las concesiones oficiales y la anticuada legislación, parece aconsejable una reestructuración de la Administración en estas ramas.

(Continuará.)

(1) Dirección General de Correos y Telecomunicación, Compañía Telefónica Nacional de España, Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Dirección General de Radiodifusión y Televisión, Dirección General de Protección de Vuelo, Agencia EFE, Ayuntamiento de San Sebastián, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Transmisiones del Ejército, Estado Mayor de la Armada, Jefatura de Transmisiones del Aire, Estado Mayor de la Guardia Civil, Dirección General de Seguridad, Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial; Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.