



BOLETIN DIGITAL ECONOMIA GUIPUZCOANA CAMARA DE GIPUZKOA

CULMINACION DE LOS GRANDES EJES DE COMUNICACIONES POR CARRETERA

El Diputado para las Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Javier Zuriarrain, aspira a culminar en esta legislatura los principales ejes de comunicación por carretera, actuaciones que tendrán una incidencia directa en el desarrollo económico y empresarial de Gipuzkoa.

Preguntas:

-¿Cuáles son los principales proyectos y actuaciones que tiene previsto acometer en la presente legislatura?

A lo largo de los próximos años vamos a asistir al proceso de culminación de los grandes ejes de comunicación por carretera de Gipuzkoa. Me refiero, básicamente, a la autopista AP-1 (Eibar-Vitoria), cuya finalización está prevista para finales de 2007, además de la construcción de un tercer carril en la autopista A-8 desde Ventas de Irun hasta Zarautz. Posteriormente, en la siguiente legislatura, ese tercer carril llegará hasta Eibar (Malzaga). Por otro lado, está el eje Beasain – Durango, la construcción de la autovía del Urumea y el segundo cinturón de Donostialdea. Todas estas grandes obras conocerán un avance sustancial durante esta legislatura (2003-07) y llegarán a su fin a lo largo de la siguiente (2007-11).

Además de estas grandes obras, hemos elaborado un ambicioso plan de actuación para reforzar aún más las actuaciones de conservación, mantenimiento y seguridad vial de las carreteras secundarias. No hay que olvidar que de los 1. 200 kilómetros de carretera que componen la red viaria guipuzcoana, más de 850 corresponden a la red local y comarcal. Estas carreteras “modestas” puede que no acaparen tantos titulares de prensa como las grandes vías, pero suponen un elemento fundamental de vertebración del territorio y de su población, por lo que hay que redoblar los esfuerzos para mantenerlas en condiciones óptimas. Esta es, claramente, una apuesta por mejorar la calidad de vida de los guipuzcoanos, especialmente de los que residen o trabajan en pequeños núcleos de población.

Pero tampoco podemos olvidar a quienes viven en las grandes poblaciones, claro. Por ello, además de las soluciones a los accesos por carretera a San Sebastián que aportarán el 2º cinturón y la autovía del Urumea, estamos dispuestos a abordar para la discusión las problemáticas que se plantean en Carlos I, así como la del barrio de Añorga, entre otras.

-¿Cómo afectarán estos proyectos al desarrollo económico de Gipuzkoa y su entorno?

Entiendo que el impacto es doble. En primer lugar, un territorio desarrollado económica y socialmente es como un organismo vivo de cierta complejidad: precisa de un sistema circulatorio en condiciones para que su funcionamiento se desarrolle adecuadamente. Es decir, todas las actuaciones de mejora y de aumento de la capacidad de la red viaria guipuzcoana inciden directamente en la mejora de las comunicaciones y, por tanto, en el desarrollo económico de nuestra sociedad.

Además de ello, está el impacto directo sobre la economía que supone la actividad de un departamento netamente inversor como el nuestro. Hasta el 2011, está previsto que la suma de las inversiones realizadas por el Departamento para las Infraestructuras Viarias y por la Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras Bidegi se acerque a los 2.000 millones de euros. Es una cantidad muy importante, un esfuerzo inversor ingente en construcción de infraestructuras viarias para Gipuzkoa, que evidentemente va a incidir muy positivamente en las empresas del sector y en la totalidad de nuestro tejido económico.

-A su entender, ¿Cuáles deben ser los criterios que marquen la gestión de las obras públicas y los aspectos que han de primar en las adjudicaciones?

La gestión de las obras debe estar marcada por el desarrollo de las mismas dentro de los plazos establecidos, así como por el cumplimiento escrupuloso de los presupuestos y de las especificaciones de los proyectos. Todo ello dentro del máximo respeto al medio ambiente. Entre los aspectos a primar dentro de los procesos de adjudicaciones, yo destacaría el empleo por parte de las empresas de las técnicas más modernas, la disponibilidad de personal cualificado en número adecuado a los requerimientos de la obra, así como la formación de UTEs potentes, con la suficiente solvencia técnica y económica como para dar confianza a la administración que adjudica esas obras.

-Algunos proyectos de infraestructuras afectan a más de un territorio, ¿existe la suficiente coordinación institucional que agilice la ejecución de estas obras?

Este es un aspecto muy necesario en este campo de las infraestructuras, que a mi entender se da muy satisfactoriamente. Si miramos a nuestros vecinos, vemos que tenemos un acuerdo con Alava para construir y gestionar conjuntamente la autopista Eibar-Vitoria. También tenemos un acuerdo, con un año de recorrido ya, con Vizcaya, para gestionar la autopista A-8. En lo que respecta a Navarra, acabamos de lograr, tras 150 años de contencioso, el acuerdo para la reforma de la carretera de Endarlatza, para satisfacción y alivio de los habitantes de la zona del Bidasoa. Por



último, estamos actualmente en contacto con las autoridades francesas para que supriman el peaje de Biriadou, a fin de evitar las kilométricas retenciones que se producen con tanta frecuencia en ese punto fronterizo. Es una iniciativa que hemos impulsado recientemente desde la Diputación de Gipuzkoa y que espero que llegue a buen puerto, en beneficio de todos. Es otra forma de seguir haciendo Europa.