

**GIPUZKOAN EZARRI
BEHARREKO ERREPIDEEN KUDEAKETA-SISTEMA
AZTERTZEKO TALDE TXOSTENGILEAK 2010ko
martxoaren 4an egindako bileran
txosten hau onartu zuen**

**La PONENCIA PARA
ANALIZAR EL SISTEMA DE
GESTIÓN DE CARRETERAS A
IMPLANTAR EN GIPUZKOA, en
su reunión celebrada el día 4 de
marzo de 2010 aprobó el
siguiente**

TXOSTENA

INFORME

LURRALDEKO BIDE-SAREAREN KUDEAKETARI BURUZKO TXOSTENA

Gipuzkoak, azken urte hauetan, ahalegin handia egin du bere bide-azpiegituren sarea nabarmen handitu eta hobetzeko, bereziki gaitasun handiko sareari dagokionez, “Gipuzkoako biribilgunea” izena eman zaiona osatzeko.

Halako ahalegin izugarriaren emaitzak –ez bakarrik datu erlatibotan, kontuan hartuta dauzkan tamaina eta ezaugarri geografiko eta demografikoak, baizik eta baita absolutotan ere, horretarako erabili diren inbertsioen, giza baliabideen, baliabide materialen eta lursailen volumenagatik–, inolako zalantzariak gabe, honako hauek dira: iaz AP-1 errepide osoa zirkulazioarentzat irekitzea; Donostiako bigarren ingurabidea, Urumeako saihestidean eta ekialde-mendebalde korridorean – Zumarraga-Urretxu bidezatia gauzatzen ari dela– emandako aurrerapausoak; Urretxu-Antzuola laster hastea; eta azken hau Bergarara iristeko jarraitutasun-proiektua, AP-1 eta N-1 errepideen arteko zeharkako lotunea bukatzeko.

Horrekin guztiarekin, Gipuzkoak

INFORME SOBRE LA GESTIÓN DE LA RED VIARIA DEL TERRITORIO

Gipuzkoa, en estos últimos años, se ha empeñado en ampliar y mejorar de manera sustancial su red de infraestructuras viarias, en especial la de alta capacidad, para completar la que se ha venido a denominar como "rotonda de Gipuzkoa".

La expresión de tan ingente esfuerzo, no solo en términos relativos, dada su dimensión y características geográficas y demográficas, sino incluso absolutos, por el volumen de inversión y los recursos humanos, materiales y de suelo dispuestos a tal fin, es sin lugar a dudas la apertura al tráfico el pasado año de la totalidad de la AP-1, la puesta en servicio en el presente, del Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián, los avances de la Autovía del Urumea y los del corredor este-oeste, con el tramo Zumarraga-Urretxu en ejecución, el próximo inicio del Urretxu-Antzuola y el proyecto de continuidad hasta su llegada a Bergara, rematando el enlace transversal entre la AP-1 y la N-1.

Con todo ello, Gipuzkoa dispondrá

benetako bide-azpiegituren sare egokia edukiko du denbora luzerako, lurrealdean mugitu ohi den barneko nahiz kanpoko zirkulazioarentzat, eta, horrela, Gipuzkoako gizartea eta erakundeek aspalditik eduki duten nahia eta eskaera beteko da.

Ahalegin hori ezinezkoa izango zatekeen Gipuzkoako Batzar Nagusiek urriaren 3ko 7/2002 Foru Arauan hartutako erabakia, eragin handiko erabakia inondik ere, hartu izan ez balute; Foru Arauak bide-azpiegituren finantziazioan erabiltzaileek parte hartzearen printzipioa aplikatzen du; era berean, Foru Arau horri esker Bidegi SA foru-elkarte publikoa sortu ahal izan zen 2003an, hots, erabiltzaileen diru-ekarpenaren bitartez diru-kostu handieneko proiektuak abian jarri ahal izateko tresna, hala nola A-1 errepidea bukatzea eta Donostiako bigarren ingurabidea sortzea. Hala izan ez balitz, Gipuzkoak gaur ez zukeen edukiko trazatu modernodun eta gaitasun handiko alternatibarik N-1 errepideko eta Donostiako saihestedeiko zirkulazioarentzat.

Erabaki hura egokia izan zen, ez bakarrik proiektu horiek egin eta hala Gipuzkoako biribilgunea osatu ahal izan delako, zeina lurrealdearen garapen orekaturako ezinbestekoa izan zen, baizik eta baita hari esker Gipuzkoako Foru Aldundiaren aurrekontutik baliabide ugari bideratu ahal izan direlako ere beste helburu batzuetara, haien ere

de una verdadera red de infraestructuras viarias adecuada, por largo tiempo, para los tráficos tanto internos como externos que se dan en su Territorio, culminando una ambición largamente sentida y demandada por la sociedad guipuzcoana y sus Instituciones.

Este empeño no hubiera sido posible sin la decisión, de gran trascendencia, adoptada por las JJ.GG. de Gipuzkoa en su Norma Foral 7/2002, de 3 de octubre, que aplica el principio de que los usuarios participen en la financiación de las infraestructuras viarias, permitiendo en 2003 la creación de la Sociedad Pública Foral Bidegi S.A. como instrumento, para que a través de la aportación económica de los usuarios, pudieran acometerse los proyectos de mayor alcance económico, tales como la finalización de la AP-1 y la creación del Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián. De no haber sido así, Gipuzkoa hoy no dispondría de una alternativa de trazado moderno y de amplia capacidad para los tránsitos de la N-1 y de la Variante de Donostia - San Sebastián.

El acierto de esa decisión no se limita a hacer realidad dichos proyectos y con ellos completar la rotonda de Gipuzkoa, vital para su desarrollo equilibrado, sino que ha permitido liberar importantes recursos del presupuesto de la Diputación Foral de Gipuzkoa para destinarlos a otros fines asimismo considerados prioritarios. Como

lehentasunezkotzat jotakoak. Horren erakusgarri da, besteak beste, Bidegi foru-elkartearen aurrekontua une hauetan Bide Azpiegituraren Departamentuaren aurrekontua halako bi dela.

Irismen kuantitatiboa eta kualitatiboa hain da handia, gizarte-politiketako eskari gero eta handiagoari erantzun ahal izan baitzaio. Alor horretako departamentuaren aurrekontua %41 handitu da azkeneko hiru ekitaldietan, eta Foru Aldundiaren aurrekontu osoan daukan pisua gero eta handiagoa da. Atal horretan beharrek gora egingo dute, ez bakarrik ekonomia-krisiaren koiunturazko arrazoiengatik, baita egiturazkoengatik ere (populazioaren piramidea, gizarte-sentsibilitatea, eta abar). Lehentasunak gero eta gehiago doitzan dira eta doitu beharko dira aberastasuna orekatu eta birbanatzeko garaian eta dagozkion zerbitzuak eskaintzerakoan, eta erabaki beharko da zuzeneko onuradunak zertan, nola eta noiz lagundu beharko duen zerbitzu publikoa finantzatzen, baliabide publikoen kolapsoa edo oinarrizkotzat jo daitezen zerbitzuen eskaintza kentzea edo murriztea saihesteko.

Batzar Nagusien erabaki haren beste ondorio garrantzitsu bat hau izan zen: pasadizoan doan zirkulazioa inplikatzea haren zerbitzura jartzen den azpiegituraren finantziazioan.

muestra de ello, baste señalar que en este momento el presupuesto de la Sociedad Foral Bidegi dobla el del propio Departamento de Infraestructuras Viarias.

El alcance cuantitativo y cualitativo es tal, que se ha podido dar respuesta a la creciente demanda en el ámbito de las políticas sociales, cuyo Departamento ha visto incrementado su presupuesto en un 41% a lo largo de los tres últimos ejercicios, y su peso en el presupuesto global de la Diputación Foral es cada vez mayor. En este campo las necesidades serán crecientes, no sólo por razones coyunturales de crisis económica sino estructurales (pirámide poblacional, sensibilidad social, etc.). Es y será obligado afinar cada vez más en el establecimiento de prioridades a la hora de equilibrar y redistribuir la riqueza, y prestar los correspondientes servicios, tomando decisiones en qué, cómo y cuándo el beneficiario directo debe colaborar en la financiación del servicio público para evitar el colapso de los recursos públicos o la renuncia o recorte en la prestación de servicios que se consideren básicos.

Otra consecuencia, nada desdenable de la citada decisión de las JJ.GG., es la de implicar a los tránsitos de paso en la financiación de la infraestructura que se pone a su servicio.

Gipuzkoa toki estrategikoa da ardatz atlantikoan. Hori aukera bat da, eta, beraz, desafío bat bertako gizartearren onurarako baliatzeko. Bertako sarearen eta aipatutako ahaleginaren tamaina, hain zuzen ere, kokapen horrek berekin dakarren zirkulazioa lurrealdearen garapena eta mugikortasuna oztopatu edo galarazi gabe hartu ahal izatearen araberakoa da. Bateragarritasun-ariketa hau konplexua da, eta, diru-baliabide handiez gainera, erabilgarri dauden azpiegituren erabilera optimizatu eta arrazionalizatu dezaten kudeaketa-neurriak ezartzea eskatzen du.

Gipuzkoako lurrealdearen tamaina eta konplexutasuna, ezaugarri fisikoak, geografikoak eta hirigintzakoak ere kontuan hartzekoak dira, neurriz kanpoko diru-baliabideak erabili beharra baitakarte, ez bakarrik azpiegiturak sortzerakoan, baita, eta batez ere, horiek mantentzeko ere.

Hona datu adierazgarri batzuk: gaitasun handiko sarean (205 km) 87 tunel eta 63 zubibide daude.

Erabiltzaileak Gipuzkoako errepidesarearen finantzazioan implikatzea erabaki egokia izan zela egiatztu ondoren, eman gabe dagoen beste aurrerapauso bat da "Gipuzkoako biribilgunea" delakoan gertatzen den desoreka zuzentzea: bedesariaren bitartez erabiltzaileek finantzatzen dituzten errepideak eta bidesaririk ez duten eta, beraz, zergadun gipuzkoar guztiak zergen bitartez

Gipuzkoa es un enclave estratégico en el Eje Atlántico. Esto es una oportunidad y como tal un desafío para que revierta en beneficio de su sociedad. La dimensión de su red y del esfuerzo citado está en función precisamente de poder acoger los tráficos que ello comporta sin perturbar o impedir el desarrollo y la movilidad del propio territorio. Este ejercicio de compatibilidad es complejo y requiere no sólo de cuantiosos recursos económicos sino de medidas de gestión que optimicen y racionalicen el uso de las infraestructuras disponibles.

También merecen consideración en su dimensión y complejidad, las características físicas, geográficas y urbanas del territorio guipuzcoano que suponen la disposición desproporcionada de recursos económicos, no sólo para la creación de infraestructuras, sino y particularmente, para su mantenimiento.

Unos datos significativos: en la red de alta capacidad (205 Km.) existen 87 túneles y 63 viaductos.

Constatado que la implicación del usuario en la financiación de la red de carreteras de Gipuzkoa es una decisión acertada, un paso adelante pendiente es el de corregir paulatinamente el desequilibrio que dentro de la denominada "rotonda de Gipuzkoa" se da entre vías financiadas por los usuarios a través del peaje y vías sin peaje financiadas por el conjunto de los

finantzatzen dituzten errepideen artean gertatzen dena.

Gaur egun horri dagokionez alde handia dago AP-1 eta AP-8 errepideen artean, batetik, eta N-1, GI-632 eta A-15 errepideen eta Urumeko saihesbidearen artean, bestetik. Alde hori ez dator bat gure lurrealdearen ezaugarri den lurrealde-orekarekin, eta zuzendu egin behar da, balio erantsia ekarriko dion sistema osoaren kudeaketa arrazionalagoa eta iraunkorragoa ezarrita.

Horregatik guztiagatik, errepideen erabilera-kanona mailaz maila Gipuzkoako gaitasun handiko bide guztieta zabaldu behar da.

Erabaki horrek, 2002ko Foru Arauarekin bat etorrita, hari jarraipena emanda eta hura osatuta, honako printzipio honi erantzun behar dio:

1. "Erabiltzen - kutsatzen duenak ordaindu egiten du" dioen printzipioa ekonomia- eta ingurumen-inpaktuaren foku handienetako batean aplikatzea. Gipuzkoako errepideko garraioak eragindako zeharkako kostuak – istripuak, pilaketak, hots-kutsadura, airearen kutsadura, klimarengan duen eragina, eta abar-, eta horiexek dira gure mugikortasun-eredua ia monopolizatzen dutenak, 2006. urtean mila milioitik gora eurokoak izan ziren.

Kostu horiez jabetuta egon behar dugu eta zuzenean sortzen

contribuyentes guipuzcoanos a través de los impuestos.

Las actuales diferencias que al respecto existen entre la AP-1 y AP-8 por un lado y la N-1, GI-632, A-15, la Autovía del Urumea por otro, no se corresponden con la vocación de equilibrio territorial que caracteriza a nuestro Territorio, y deben ser corregidas, permitiendo como valor añadido una gestión más racional y sostenible del conjunto del sistema.

Por todo ello es necesario extender gradualmente el canon de utilización de las carreteras al conjunto de las vías de alta capacidad de Gipuzkoa.

Esta decisión en congruencia, continuidad y complemento de la Norma Foral de 2002 ya mencionada, debe responder al siguiente principio:

1. Trasladar el principio: "El que usa - contamina, paga" a uno de los mayores focos de impacto económico y medioambiental. Los costes inducidos del transporte por carretera en Gipuzkoa, que prácticamente monopoliza nuestro modelo de movilidad, -accidentes, congestión, contaminación acústica, atmosférica, afección climática, etc.- se evaluaron el año 2006 en más de mil millones de €.

Debemos ser conscientes de tales costes y repercutirlos en quienes directamente los generan, por criterios redistributivos y como

dituztenei egotzi behar dizkiegu, birbanatzeko irizpideak erabilita eta garraio-mota horren erabilera arrazionalagoa eginarazteko baliabide gisa baliatuta.

Eta hori honako bi helburu hauek lortzeko egin behar dugu:

1. Ikuspuntu integraletik eta intermodaletik nahiz ingurumen-ikuspegitik mugikortasuna dibertsifikatzea Iurrealdean, garraio-azpiegiturak modu iraunkorragoan erabilita, eta errepidearekiko mendekota-suna murriztuta, beste mota batzuen mesedetan, batik bat trenbidearenean.

Ikuspuntu horretatik, gaitasun handiko bide-sarea erabiltzeagatik kanonak ezartzeak bestelako garraio-baliabideetako inbertsioak finantzatzeko ere balio behar du, eta bide honetatik lortzen denaren zati bat garraio publiko kolektiboa finantzatzen bideratu beharko da.

2. Gipuzkoa eskatzen diren beharrei egokitutako gaitasun handiko errepideen sare bat edukitzear dago.

Izan ere, dagoeneko baditu zirkulazio-fluxuak antolatzea ahalbidetuko duten alternatibak eta sarearen gaitasuna ahalik eta gehien optimizatu ahal izateko moduan daude, haien kanpoko kostuen inpaktu kaltegarriak nabarmen murriztuta. Tarifikazioa inola ere uko egin ezin zaion tresna da, fluxuak modu

medio para ~~racionalizar~~ la utilización de dicho modo de transporte.

Y ello dirigido a la consecución de dos objetivos:

1. Diversificar desde una perspectiva integral, intermodal y medioambiental la movilidad en el Territorio, utilizando de modo más sostenible el conjunto de las infraestructuras de transporte, reduciendo la dependencia de la carretera en beneficio de otros modos, fundamentalmente el tren. Desde esta perspectiva, el establecimiento de cánones por la utilización de la red viaria de alta capacidad debe servir también para financiar inversiones en otros medios de transporte, destinándose parte de lo que se obtenga por esta vía a financiar el transporte público colectivo.

2. Gipuzkoa está en puertas de contar con una red de carreteras de alta capacidad adecuada a las necesidades que se demandan.

En efecto, cuenta ya con alternativas que pueden permitir la regulación de los flujos de tráfico, de tal manera que se puede optimizar al máximo la capacidad de la red, reduciendo de forma significativa los impactos negativos de sus costes externos. La tarificación es un instrumento absolutamente irrenunciable si se

eraginkorrean antolatu nahi badira. Gaitasun handiko errepideak erabiltzeagatik kanonak ezartzeak dauden fluxuak egoki antolatzeko balio behar du, orekarik onena bilatuta; hala, saihestuko litzateke bide batzuk egotea, zeinak lurraldea bera antolatzeko funtsezkoak diren, gaur egun ia gainezka eginda daudenak, eta beste batzuk, aldiz, erabili gabeko gaitasuna dutenak.

Azaldutako printzipo eta helburuei jarraiki, hauek dira Talde Txostengilearen ondorioak:

- a) Onartuta erabiltzaileak Gipuzkoako errepide-sarearen finantzaketan parte hartu behar duela, beharrezko da mailaz maila aurrera egitea eredu integratu baterantz; eredu horrek bidesarien sisteman txertatu beharko lituzke une honetan zergen bidez bakarrik finantzatzen diren gaitasun handiko bideak. Ibilgailu arinen kasuan, hedatze hori, hasiera batean, eraiki berriak diren errepideetan eta esku-hartze garrantzitsuak egitea aurreikusten deneko errepide zaharretan baino ez litzateke egin behar.
- b) Honek prozesu dinamikoa izan behar du eta modu mailakatuau

quieren regular los flujos de un modo efectivo. El establecimiento de cánones por la utilización de las vías de alta capacidad debe servir para regular adecuadamente los flujos existentes, buscando el mejor equilibrio y evitar así la existencia de vías que, siendo fundamentales para la articulación del propio Territorio, se hallan en la actualidad al borde de la saturación junto a otras que disponen de una capacidad no utilizada.

De acuerdo al principio y los objetivos expuestos, las conclusiones de la Ponencia son las siguientes:

- a) Asumiendo que el usuario debe participar en la financiación de la red de carreteras de Gipuzkoa, es necesario avanzar de un modo gradual hacia un modelo integrado que incorpore al sistema de peajes, las vías de alta capacidad que en este momento son financiadas exclusivamente a través de los impuestos. En el caso de los vehículos ligeros, esta extensión, en principio, debería realizarse en aquellas carreteras que son de nueva construcción y en carreteras antiguas sobre las cuales esté previsto realizar intervenciones de gran entidad.
- b) Este debe ser un proceso dinámico que requiere su

ezartzea eskatzen du. Horretarako, eta lehenengo urrats gisa, Gipuzkoako Batzar Nagusiek 2006ko maiatzaren 17ko 2006/38/CE Zuzentaraua transposatu behar dute, Europen zeharreko sarea osatzen duten bide-azpiegiturak erabiltzea-gatik kanon bat ezartzea arautuko duen foro-arau bat onartuta. Edonola ere, aplikatze hori Batzar Nagusiek nahitaez egin beharrekoa da, lurrealdeak gai horretan dituen eskumenak kontuan hartuta.

implantación de una forma escalonada. A tal efecto, y como primer paso, las Juntas Generales de Gipuzkoa deben proceder a transponer la Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006 a través de la aprobación de una Norma Foral que regule la aplicación de un canon por el uso de las infraestructuras viarias que forman parte de la red transeuropea. En cualquier caso dicha transposición resulta de obligado cumplimiento por parte de las Juntas Generales de Gipuzkoa dadas las competencias que ostenta el Territorio en la materia.

- c) Gipuzkoak sistema integratu bateranzko urratsak egin behar ditu; sistema horretan, kanonaren zenbatekoak finkatzeko garaian, funtsezko irizpidea izan behar du bide-azpiegituren erabilera ekonomia- eta ingurumendiraunkortasunera bideratutako irizpideekin arrazionalizatzeak, eta europar eskalako etorkizuneko sistema bateraturantz zuzentzeak.
- d) Ezartzen den sistemak bereizi beharko ditu, aplicagarri den legeriak uzten duen neurrian, zergak ordainduz sarearen mantentzeari ekarpena egiten dioten erabiltzaile gizpuzkoarrak eta hala ez direnak. Edonola ere, deskontsistemez gain, zergadun
- c) Gipuzkoak debe dar pasos hacia un sistema integrado en el que el criterio fundamental a la hora de fijar los importes del canon debe ser el de la racionalización con criterios de sostenibilidad económica y medioambiental del uso de las infraestructuras viarias, convergiendo hacia el futuro sistema unificado a escala europea.
- d) El sistema que se establezca debe distinguir, en la medida en que la legislación de aplicación lo permita, entre usuarios guipuzcoanos que aportan al mantenimiento de la red mediante el pago de impuestos y los que no lo son. En cualquier caso, además de los

gipuzkoarrei desgrabazioen bidez aplikagarri izan dakizkieken beste batzuk ere aztertu behar dira. Alde horretatik, errepideen erabileragatiko kanonen kontzeptuan, urtean batez bestekoa baino askoz gastu handiagoa daukaten zergadunei PFEZn kenkariak ezartzeko aukera aztertu behar da.

sistemas de descuento, deben ser analizados otros que pudieran aplicarse a los contribuyentes guipuzcoanos a través de desgravaciones en determinados impuestos. En este sentido, debe estudiarse la posibilidad de establecer deducciones en el IRPF a los contribuyentes que anualmente tengan, en concepto de cánones por el uso de las carreteras, un gasto muy superior a la media.

- e) Onartuta BIDEGIren ekonomia- eta finantza-orekak beti bermatuta geratu behar duela, sare berriak sisteman sartzeak AP-1 eta AP-8 errepideak arautzen dituen gaur egungo sisteman aldaketak txertatzea ahalbidetu behar du; horretarako, kanonen prezioak eta ohiko erabiltzaileei egiten zaizkien deskontuak egoera berrira nola egokitutako aztertuko da.
- f) Gipuzkoak mailaka txertatu behar ditu gutxiago kutsatzen duten ibilgailuak erabiltzeko eta ibilgailu pribatuetako eserlekuak ahalik eta gehien betetzeko pizgarri izango diren aldaketak. Jakinik ezaugarri horiek dituen sistema bat ezartzea zeinen zaila den, kasu batzuetan zaitasunak teknologikoak izanik, ezinbestekoa da esperientzia pilotuak erabiltzea, horien bitarte agertoki horretarantz aurrera egin ahal
- e) Asumiendo que el equilibrio económico financiero de BIDEGI debe quedar siempre preservado, la integración de nuevas redes al sistema debe permitir también, introducir variaciones en el actual sistema que rige para la AP-1 y la AP-8, estudiando la adecuación del precio de los cánones y los descuentos a los usuarios habituales a la nueva situación.
- f) Gipuzkoa debe introducir de forma gradual modificaciones que permitan incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes así como la alta ocupación del vehículo privado, modulando por tanto las tarifas en función de dichos parámetros. Siendo conscientes de la dificultad, en algunos casos tecnológica, que implica la implantación de un sistema de estas características, resulta

izateko.

- g) BIDEGI foru-elkartaren ekonomia- eta finantza-oreka edonola ere bermatuta, eta 43/02 Foru Dekretuan jasotzen den BIDEGLren gizarte-xedeari eutsita, honako hau azterzeko aukera bultzatu behar da: ehuneko bat ezartzea BIDEGLren bide-azpiegituretako politikako jarduerak finantzatzen zuzendutako bide-azpiegiturak erabiltzeagatiko kanonen bilketaren kudeaketaren emaitzaren gainean, gure lurraldean mugikortasun iraunkorra bultzatzera bideratutako politeketarako eta bereziki bidaiaien garraio publikorako modu berriak finantzatzeko.
- g) Preservando en todo caso el equilibrio económico financiero de la Sociedad Pública BIDEGI, y manteniendo su objeto social contenido en el Decreto Foral 43/02, se debe promover la posibilidad de establecer un porcentaje sobre el resultado de la gestión de recaudación de los cánones por la utilización de las infraestructuras viarias dirigido a la financiación de las actuaciones de política de infraestructura viaria que realice BIDEGI, a políticas encaminadas a potenciar la movilidad sostenible en nuestro Territorio y en particular a financiar nuevos modos de transporte público de viajeros.

Txostenak batzarkide talde hauen babesia dauka:

- Euskal Sozialistak-Socialistas Vascos.
- Eusko Abertzaleak-Nacionalistas Vascos.
- Alkarbide.

Txostenarekin bat ez datozen iritziak boto partikular gisa txertatu dira:

El informe cuenta con el apoyo de los siguientes Grupos Junteros:

- Euskal Sozialistak-Socialistas Vascos.
- Eusko Abertzaleak-Nacionalistas Vascos.
- Alkarbide.

Las opiniones divergentes se incorporan como votos particulares:

- Talde Popularra batzarkide taldeak aurkeztutako boto partikularra.

Donostian, 2010eko martxoaren 5ean.

-Voto particular presentado por el Grupo Juntero Popular.

En Donostia-San Sebastián, a 5 de marzo de 2010.

**ONTZAT EMANA
GIPUZKOAN EZARRI BEHARREKO
ERREPIDEEN KUDEAKETA-SISTEMA
AZTERTZEKO TALDE TXOSTENGILEAREN
LEHENDAKARIA,**





BATZAR NAGUSIAK - JUNTAS GENERALES

Grupo Juntero Popular
Batzarkide Talde Popular

gipuzkoa
BATZAK NAGUSIAK - JUNTAS GENERALES

SARRERA/ENTRADA	2010 MAR. 05
ZK/N.º	3703
ESP/EXP	08/437/935

VOTO PARTICULAR



PROPUESTA ALTERNATIVA DEL GRUPO JUNTERO POPULAR A LAS CONCLUSIONES DE LA PONENCIA DE JUNTAS GENERALES DE GIPUZKOA SOBRE LA GESTIÓN DE LA RED VIARIA DEL TERRITORIO

A nadie se le escapa que Gipuzkoa es punto de paso obligado de los tráficos por carretera con origen y destino en todo el eje atlántico peninsular y en buena parte del norte de África. Nadie pone en duda la necesidad de dar salida y adoptar las medidas oportunas, -puesto que tenemos la competencia exclusiva sobre las carreteras-, para que Gipuzkoa no sea un enorme tapón.

Ahora bien, en el **Partido Popular discrepamos radicalmente de la forma y de los medios con los que el Ejecutivo Foral pretende abordar la solución a los problemas que plantea nuestra red viaria.**

Teniendo en cuenta las circunstancias antes descritas, **no podemos dar por bueno** que la financiación de la construcción y el mantenimiento de los ejes transeuropeos, las vías de alta capacidad, que atraviesan nuestro Territorio, haya sido asumida en solitario por la Diputación cuando además el grueso de sus beneficiarios no es guipuzcoano.

Trasladar el principio de "el que usa-contamina, paga" no es de recibo en nuestro caso porque de hecho a los guipuzcoanos nos somete a una **doble imposición –pagar dos veces por lo mismo-** ya que previamente hemos pagado la construcción vía Presupuestos Forales.

El argumento que propone la Diputación de distinguir entre usuarios guipuzcoanos, de los que no lo son, más allá de las buenas intenciones, **no tiene base jurídica fiable que lo sustente**. La Unión Europea exige la igualdad de trato para todos sus ciudadanos en cualquier momento. Por tanto es un **fraude** adoptar cualquier medida que se apoye en esta distinción, máxime cuando las consecuencias de esta tesis son, cuanto menos, discutibles. Por eso es un fraude que se pretenda “vender” a la opinión pública una propuesta que tiene difícil encaje legal.

Hecho este análisis, en el Grupo Juntero Popular creemos que los fundamentos principales, sobre los que se asienta el documento de trabajo presentado a esta Ponencia por la Diputación, carecen de base suficiente que justifique la implantación de nuevos peajes en nuestras carreteras.

Por tanto proponemos un **modelo alternativo**:

1.- Hay que **negociar convenios que impliquen económicamente a otras administraciones** igualmente interesadas en que el tráfico de personas y de mercancías por nuestro Territorio sea fluido.

2.- Planteamos la **revisión de la Ley de Aportaciones**, para que de esta manera la reducción de la aportación de Gipuzkoa sirva para financiar el mantenimiento de unas infraestructuras que no sólo dan servicio a los guipuzcoanos.

3.- Planteamos **reducir de manera significativa el peaje de la AP-1**, de manera que sea atractivo y no disuasorio. (Consideramos imprescindible



Grupo Juntero Popular
Balzarkide Talde Popularra



llevar esta medida a la práctica, durante un período de tiempo limitado, para sacar conclusiones "reales" y poder cotejarlas con los estudios).

4.- Solicitamos la retirada del documento presentado por la Diputación, por entender que carece del rigor suficiente para garantizar que no se van a producir agravios comparativos ni desequilibrios más graves de los que pretende corregir.

San Sebastián, 5 de marzo de 2010

I. Man./ue.

Firmado: Iñigo Manrique



BOTO PARTIKULARRA

**TALDE POPULARRA BATZARKIDE TALDEAREN PROPOSAMEN
ALTERNATIBOA, LURRALDEKO BIDE-SAREA KUDEATZEARI BURUZKO
GIPUZKOAKO BATZAR NAGUSIETAN TALDE TXOSTENGILEAREN
ONDORIOEI DAGOKIENA**

Jakin badakigu Gipuzkoa nahitaez pasa beharreko gunea dela jatorria eta helmuga penintsulako ardatz atlantiko osoan eta Afrikako iparraldeko zati handi batean duen zirkulazioarentzat. Inork ez du zalantzan jartzen beharrezkoa dela irteera ematea eta dagozkion neurriak hartzea –errepideen gaineko eskumen esklusiboa baitaukagu–, Gipuzkoa tapoi izugarria izan ez dadin.

Dena dela, **Alderdi Popularrean erabateko desadostasuna daukagu foru-exekutiboak gure bide-sareak dituen arazoentzat abian jarri asmo duen irtenbideari dagokionez erabili dituen formarekin eta baliabideekin.**

Lehen azaldutako inguruabarrak kontuan hartuta, **ezin dugu ontzat jo gure lurrealdea gurutzatzen duten Europaren zeharreko ardatzen** (gaitasun handiko bideak) eraikuntzaren eta mantentzearen finantziazioa Aldundiak bakarrik hartzea bere gain, horien onuradun gehien-gehienak, gainera, gipuzkoarrak ez izanik.

“Erabiltzen-kutsatzen duenak ordaindu egiten du” printzipioa erabiltzea ez da bidezkoa gure kasuan; izan ere, gipuzkoarrontzat **inposizio bikoitza** dakar horrek –**bi aldiz ordaintza gauza beragatik**–, aurretik ordaindua baitugu eraikuntza foru-aurrekontuen bidez.

Aldundiak proposatzen duen argudioak, hots, erabiltzaile gipuzkoarrak eta halako ez direnak bereizteak, **ez dauka oinarri juridiko fidagarri**, asmo onetatik haratago. Europar Batasunak bere herritar guztiei une oro tratu bera ematea exijitzen du. Beraz, **iruzurra** da bereizketa horretan oinarritzen den edozein neurri ezartzea, are gehiago tesi horren ondorioak gutxienez eztabaidagarriak izanik. Horregatik da iruzurra legerian nekez kabitzen den proposamen bat “saldu” nahi izatea iritzi publikoari.

Azterketa hori egin ondoren, Talde Popularra batzarkide taldean uste dugu Aldundiak Talde Txostengileari aurkeztutako lan-txostenaren oinarri nagusiek ez dutela behar besteko funtsik, gure errepideetan bidesari berriak ezartzea justifikatzeko.

Beraz, **eredu alternatibo bat** proposatzen dugu:

- 1.- **Beste administrazio batzuk ekonomikoki inplikatuko dituzten hitzarmenak negoziatu** behar dira, hots, guri bezala gure lurraldeko pertsonen eta salgaien zirkulazioa arina izatea interesatzen zaien administrazioekin.
- 2.- **Ekarpenen Legea berrikustea** planteatzen dugu, horrela Gipuzkoaren ekarpena murrizteak balio izan dezan gipuzkoarrei ez ezik beste batzuei ere zerbitzua ematen dieten azpiegituren mantentzea finantzatzeko.
- 3.- **AP-1 errepidean bidesaria nabarmen jaistea** planteatzen dugu, erakargarria izan dadin eta ez disuasiozkoa (Uste dugu ezinbestekoa dela neurri hau praktikan jartzea denbora-tarte mugatu batean, “benetako” ondorioak atera eta azterlanekin erkatu ahal izateko).
- 4.- **Aldundiak aurkeztutako txostenen erretiratzeko** eskatzen dugu; izan ere, uste dugu ez dela behar bezain zorrotza konparaziozko bidegabekeriarik eta zuzendu asmo dituen desorekak baino larriagoak ez gertatzea bermatzeko.

Donostian, 2010eko martxoaren 5ean

Iñigo Manrique