

- Hablé de eso en el congreso, que Teruel no ha estado nunca en el Objetivo 1 de los planes europeos. Y sí que es verdad que aunque no hayamos estado alguien nos puede decir que tenemos el Fondo de Inversiones, pero es que ese fondo tiene que atender muchas cosas. Lo que planteé allí es de qué estamos hablando, si de vertebrar el territorio o de dar más al que más tiene. Eso hay que retomar y mirar más a la provincia de Teruel. El reparto de los fondos debe ser más equitativo y aplicar los principios de financiación de la autonomía, primar el territorio y no el número de habitantes, porque si no, en Teruel estamos perdidos. Un pueblo no puede aspirar a que tenga servicios si no hay una buena carretera.

- ¿Tendrían que ser entonces lo primero las carreteras?

- Todo empieza por las carreteras. Si queremos vertebrar el territorio y mantener la población, todo empieza por las carreteras.

- Habrán notado la desaparición de los planes que había antes desde el Estado.

- Esa es otra. Cuando venían los Planes de Obras y Servicios de Madrid, pues había una partida que se dedicaba a estos planes viarios, e incluso de Medio Ambiente han venido para carreteras. Entonces había para todos, y si veías entonces lo que había, es verdad que era una minucia lo que venía para carreteras, pero era algo. Insisto en que a las inversiones en carreteras se les tiene que dar mucha más importancia. No podemos pretender que todos los pueblos tengan piscina y sin embargo a la carretera no hemos podido acceder para ir a esa propia piscina. Están en su derecho, igual que con los pabellones, pero vamos a empezar la casa por los cimientos, y la base para que los pueblos sigan existiendo en Teruel son las buenas comunicaciones. Esa es la clave. En eso insistí en el congreso y a la parte política de algún partido, posiblemente, le incomodaría, pero sí que es verdad que era momento de que los técnicos de toda España supieran de alguna manera en qué situación estaba Teruel.

- Está claro que no se conoce desde fuera la realidad de la provincia y en particular de sus infraestructuras.

- Hay un gran desconocimiento. El turismo está creciendo y cuando la gente viene entiendo que no piensan en la situación de las carreteras porque vas de paseo. Pero no sucede así con quien viene a ver un polígono industrial. El estado de las carreteras nos está cerrando puertas incluso a nuevas inversiones.

- Pasemos a lo práctico. La situación nosotros la conocemos. ¿Qué habría que hacer?, porque usted forma parte del gobierno de la DPT, pero me dice que no tienen dinero en la institución.

- La Diputación de Teruel está haciendo un esfuerzo enorme para mantener el presupuesto para el mantenimiento de esas carreteras que tenemos; para el mantenimiento. Y el millón ese del Fite lo empleamos para mejorar pequeñas zonas complicadas. ¿Qué hay que hacer? Como la DPT no puede hacer mayor es-

La coordinación entre instituciones es clave para rentabilizar los recursos

El delegado de Vías de la DPT cree que hay que potenciar los convenios

F.J.M.
Teruel

La coordinación entre instituciones, a través de la firma de convenios y de otras iniciativas de colaboración similares, es fundamental para rentabilizar los recursos de que se dispone para las carreteras en provincias como Teruel. Así lo asegura el vicepresidente segundo de la DPT y delegado de Vías y Obras e Infraestructuras, Ramón Millán. Es una de las conclusiones que se recogieron en el Congreso Nacional de Carreteras Locales celebrado la semana pasada en Zaragoza.

El simposio elaboró una serie de conclusiones entre las que destaca la necesidad de que haya una mayor colaboración entre las instituciones. Millán asegura que en el caso de la provincia en materia de vialidad invernal, ahora que hay colaboración entre las distintas administraciones es cuando mejor se está trabajando.

En este sentido, los asistentes al congreso llegaron a la conclusión de que es preciso promocionar la firma de convenios entre diputaciones y comunidades autónomas para la transferencia de la titularidad de algunas carreteras, dependiendo de su funcionalidad.

Además, los técnicos participantes argumentaron que la colaboración garantiza un buen mantenimiento de estas vías de comunicación locales, puesto que facilitan la colaboración entre las distintas administraciones. Pusieron como ejemplo la vialidad invernal, mejorando el servicio a los ciudadanos y sin incrementar los costes.

Entre las conclusiones finales, uno de los primeros puntos sobre el que incidieron los congresistas fue que las inversiones en materia de conservación y mejora de la seguridad vial de



Las carreteras locales son las que más inversión requieren en la provincia de Teruel

las carreteras locales “deben ser prioritarias en los actuales momentos de restricciones presupuestarias”.

Otro de los puntos sobre el que incidieron los congresistas es que los caminos municipales “constituyen un gran patrimonio viario, muchas veces en inadecuado estado de conservación para los tráficos soportados” y que en estos momentos las diputaciones provinciales tienen la “oportunidad de desarrollar nuevos cometidos en relación a este tipo de vías”.

Asimismo, defendieron un modelo mixto y argumentaron que la Ley de Racionalización y Sostenibilidad “abre nuevas posibilidades a los departamentos de carreteras de las corporaciones provinciales”, por lo que debe ponerse en valor la “eficiencia de estos organismos y

de sus servicios de vías y obras en lo que afecta a su relación con otras administraciones locales, por cuestión de proximidad y escala”.

Competencias

Por otra parte, se aboga por que al contar las administraciones públicas con suficientes competencias, promuevan la innovación en ciertos campos: nuevos materiales, reciclado de residuos, modelos de gestión y ayudas informáticas, entre otros.

En otro orden de cosas, los congresistas recuerdan que el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico se ha reducido en los últimos doce años en las carreteras locales, pero que sin embargo, “el número de accidentes con víctimas no ha seguido una tendencia similar, por lo que debemos

de profundizar en implantar metodologías de trabajo y herramientas de ayuda”.

Los técnicos insisten, por otra parte, en que hay numerosos ejemplos sobre la potencialidad de las medidas de bajo coste “para la mejora sistemática de las condiciones de circulación de los usuarios de las vías locales”.

Por último, argumentan en sus conclusiones que la utilización de tecnologías en frío y mezclas a menor temperatura “propicia la construcción de capas delgadas más flexibles sobre capas granulares, conformando firmes más adecuadas para carreteras de bajas intensidades de tráfico”, mientras que las “técnicas en caliente han de reservarse para operaciones sobre estructuras de firme adecuadas”.

fuerzo económico, pues hay que solicitar al Gobierno de España que nos financie de alguna manera la red viaria bien financiada, porque el Ejecutivo aragonés tampoco está en una situación que sea boyante. En el congreso se vieron casos parecidos en Extremadura, zonas de Soria...

- Estamos hablando de la España del Interior, como señala el informe que ha elaborado la CEOE y el de la Serranía Celtibérica, que piden fondos europeos por despoblación. ¿Lo que me plantea se podría enmarcar en algún plan dirigido a estos fines?

- Pues podría entrar por una vía de esas. Tendría que ser Europa sí, creo que es un primer paso.

- Pero Europa delega en los estados miembros, que son los soberanos.

- Exacto, y a nosotros nos toca hacerles llegar la reivindicación para que esos fondos que Europa ha dicho que tienen que destinar aquí los destinen verdaderamente. Pero yo me conformaría con que volviésemos a tener un Plan de Obras y Servicios las diputaciones, que nos financiaran desde Madrid como teníamos antes. Además, ahora se está sacando mucha más rentabilidad al trabajo, estamos optimizando la maquinaria y el personal, y luego las empresas han bajado mucho los precios. Es importante que ahora que tenemos todo tan ajustado tengamos financiación. Yo creo que le sacaríamos mucho más provecho ahora que hace cinco años, y no quiero decir que lo hayan hecho mal. Con la misma financiación haríamos muchos más kilómetros.

- Hay que tocar a la puerta de los gobiernos que están por encima para que destinen más dinero.

-En las conclusiones, los técnicos dijeron que se debe promocionar la firma de convenios entre diputaciones y comunidades autónomas para la transferencia de carreteras, porque tienen más medios y podrían asumir más kilómetros de la red provincial.

- ¿Arregladas o en el estado en que están?

- En el estado en que están y que fueran ellos los que repararan esas carreteras y las hicieran en condiciones tal como dice la normativa. Ese sería el primer paso y la diputación tendría que destinar menos fondos y podrían atender mucho mejor lo que tenemos ahora. Además, creo que una mejor coordinación se-

ría buena, porque en este caso sería darle más competencias al que más tiene y el que mejor lo puede hacer.

- Sería desprenderse de carreteras.

- No es que las quiera quitar, que no se confunda la gente; yo no quiero quitar ni las diputaciones ni vías y obras porque creo que lo tenemos que hacer, y porque creo que nosotros estamos cerca de las poblaciones, al igual que las comarcas, y somos los que tenemos que velar por las entradas a los pueblos. Creo que nos tenemos que quedar con las competencias que podemos llevar, pero para ejecutar todo eso necesitamos la financiación, y eso pasa por reclamar al Gobierno central. Si el Gobierno autonómico ha asumido esas carreteras, ya ha hecho su parte.