

CARRETERA | 31/10/2025

La financiación de las redes viarias, a debate



La jornada técnica organizada por Asetrabi con la Diputación de Bizkaia mostró los puntos de vista de transportistas y administración sobre la implantación de los peajes a los vehículos pesados.

La Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), que preside Sonia García, abrió su tercer ciclo de jornadas técnicas, desarrolladas en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, con una primera dedicada a la conservación y optimización de las infraestructuras viarias, que se celebró en el Colegio de Caminos, Canales y Puertos de Bilbao.



Sonia García, Carlos Alzaga y Jon Larrea en la jornada técnica de Asetrabi y de la Diputación de Bizkaia.

En su ponencia inaugural, el diputado de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, Carlos Alzaga, expuso los pilares de "seguridad, fiabilidad y sostenibilidad" en la estrategia de la institución foral con las carreteras.

Alzaga remarcó los mensajes de que "la gestión es tan importante como la obra nueva, y que conservar y operar la red garantiza tiempos de recorrido fiable y seguros para el transporte de mercancías".

Asimismo, apostilló en la especialización de la red viaria para canalizar el tráfico pesado y de largo recorrido hacia los corredores de alta capacidad.

El diputado puso en valor la digitalización aplicada con sistemas en tiempo real y gemelos digitales para anticipar incidencias y ofrecer rutas alternativas. Además, destacó la necesidad de la colaboración

público privada, junto con la sostenibilidad y resiliencia para reducir emisiones, optimizar recursos y garantizar una actuación rápida ante las incidencias.

En línea con esta apuesta, Felipe Cobo, subdirector de Gestión de la Red Viaria de la Diputación Foral de Bizkaia, resaltó la necesidad de administrar la movilidad de un territorio "que actúa de rótula en los tráficos de largo recorrido que enlazan el arco atlántico con el mediterráneo así como con el oeste y el sur peninsular, y con unos movimientos internos mayoritariamente concentrados en el área metropolitana y de desplazamientos pendulares en una ventana de cuatro horas diarias".

"La red de carreteras está en una situación próxima a la congestión circulatoria, por lo que planteamos dar soluciones se dirigen a ofrecer una red madura, para llegar a todos los centros económicos. También una red mallada para dar alternativas cuando se producen incidencias. Además, debe estar jerarquizada y especializada para canalizar el transporte de mercancías a las vías de alta capacidad. Y ahí los peajes tienen un papel importante que jugar", reseñó Cobo.

José María Quijano, secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), resaltó el tema de las restricciones a la circulación de los transportistas durante los fines de semana, "que aunque se ha flexibilizado mucho en España, no deja de tener el tapón en Francia. Esto supone un gran problema con los camiones parados 48 horas a pie de frontera más el atasco que genera, y que habría que solucionarlo".

Además, Quijano insistió en rechazar los peajes para el transporte pesado establecidos bajo el principio de que el que contamina paga, dado que con el avance de su electrificación se cambiaría en el futuro al de el que usa paga.

El responsable de CETM cuantificó la contribución anual del sector del transporte a las arcas de las administraciones públicas en unos 21.000 millones de euros, a través del Impuesto Especial de Hidrocarburos y del IVA". A su juicio, de dicha recaudación se podría dedicar unos 2.500 millones de euros anuales a la conservación de las carreteras.

En la misma dirección, Karmelo Egiarte, de Transportes Carmelo, aseguró que "somos clientes cautivos de los peajes vizcaínos al no tener otra alternativa viaria para circular sin pagar. Abonamos las tasas y va contra nuestra cuenta de resultados, ante la dificultad de trasladarlas a los clientes. Además, nos encontramos en una situación desventaja con respecto al resto de transportistas, al estar la mayor parte del territorio español sin peajes".

El subdirector de Gestión de la Red Viaria de la Diputación de Bizkaia aseguró que con el sistema de peajes establecido, "además de adaptarnos a las directivas de la Unión Europea, ha permitido racionalizar la red viaria, dando seguridad a las carreteras convencionales, que alguna de ellas disponía hasta de un 30 por ciento de tráfico pesado, para trasladarlo a los corredores de alta capacidad".

Cobo también destacó que "con los ingresos del pago por uso, peajes o canon tenemos una mejor red de carreteras. Su conservación y modernización no solo no es gratis, sino que es muy cara. Necesitamos dotarnos de recursos dado que no podemos financiarla exclusivamente a través de los impuestos ordinarios y tampoco accedemos a los fondos europeos Next Generation EU para el mantenimiento vial".

Además, Cobo enfatizó que "con los peajes los transportistas serán más competitivos al disminuir las frecuentes retenciones y por consiguiente el consumo de combustible quemado, así como de los tiempos de conducción, que son un coste. Cada euro invertido en nuestra red de carreteras supone un retorno de dos euros para la economía".

Por su parte, Fernando Zubillaga, gerente del Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi, destacó la necesidad de ahondar en la colaboración entre la administración y el sector del transporte para mantener una red viaria moderna y la competitividad de las empresas.

La jornada también incluyó una segunda mesa redonda, moderada por el director de Transporte XXI, Alfonso Alday, centrada en la innovación y tecnología aplicada para la mejora de la gestión y conservación sostenible de la red viaria, y que contó con la participación de Olatz Atxa, directora-gerente de Interbiak; Ibon Arechalde, CEO de Asimob; Mikel Bravo, director de MendiTech; Arturo Fuica, de Transportes Chus; e Iñaki Beltrán Hernando, gestor de Proyectos de Innovación de Infraestructuras de Tecnalia.