



Pilar Trueba, jefa de Seguridad Vial del departamento de Infraestructuras de la Diputación Foral de Bizkaia; Jon Anasagasti, jefe de Desarrollo Comercial del puerto de Bilbao; Felipe Cobo, subdirector de Gestión de la Red Viaria del departamento de Infraestructuras de la Diputación; Jon Larrea, director general de Infraestructuras de la Diputación; Sonia García, presidenta de Asetrabi; y Eduardo Sainz de la Encina, jefe de Servicio de Innovación Viaria del Departamento de Infraestructuras de la Diputación | Domi Alonso / Asetrabi

El pago por el uso de las carreteras se revela como “un éxito” en Bizkaia

La Diputación asegura que “ha jerarquizado la red” con el trasvase de camiones desde las vías comarcales a las de alta capacidad

IÑAKI CARRERA | Bilbao

31 de octubre de 2024



La norma de pago por uso que se aplica a los vehículos pesados en determinadas carreteras de Bizkaia se ha demostrado “un éxito” porque “ha producido una jerarquización de la red”, lo que se ha traducido en “una disminución muy importante del tráfico camiones en la malla convencional” y en “su traslado a las infraestructuras que mejor están preparadas para acoger este volumen, como son la AP-68 [autopista que conecta Zaragoza con Bilbao] y la Variante Sur Metropolitana [diseñada para canalizar los camiones de la saturada Autovía del Cantábrico]”.

Bizkaia es pionera en el pago por uso en España, un sistema al que se oponen las asociaciones de transporte

Así lo aseguró ayer el subdirector de Gestión de la Red Viaria del departamento de Infraestructuras de la Diputación Foral del territorio, Felipe Cobo Sánchez, en una jornada organizada al alimón con la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi). El desarrollo de la red viaria vizcaína para disminuir el impacto del transporte de mercancías centró las charlas, que tuvieron como maestra de ceremonias a la presidenta de la patronal [Asetrabi \(integrada en la CETM\)](#), Sonia García.

El [pago por uso para los transportes pesados de más de 3,5 toneladas en Bizkaia](#) es un modelo alineado con las directrices comunitarias de descarbonización. El objetivo es reducir las emisiones de CO2 de los camiones, evitando recorridos innecesarios mediante el trasvase de tráfico de las carreteras comarcales a los grandes corredores y vías de alta capacidad. Bizkaia es pionera en el establecimiento de este sistema en España, que cuenta con la oposición frontal de las asociaciones de transporte por carretera. El Gobierno central, más pronto que tarde, [tendrá que implantar por imperativo de la Comisión Europea el peaje por el uso de vías de alta capacidad](#).

DESPLEGAR SENSORES POR LA RED DE 1.200 KM PARA CONOCER SU ESTADO EN TIEMPO REAL
Asimismo, Cobo Sánchez avanzó que el objetivo del nuevo Plan Territorial Sectorial de Carreteras, que tendrá una vigencia de 12 años, persigue “minimizar la construcción de nueva infraestructura” y que “las herramientas tecnológicas nos den a conocer el estado de nuestra red en tiempo real para aumentar su potencial y su eficiencia frente a la demanda”. “Es decir”, añadió, “tenemos que ser capaces de que la red no entre en congestión, pero que esté cerca de su máxima capacidad”. Esta meta pasa por “desplegar la tecnología de sensores en toda la red [1.200 kilómetros], una actuación transversal que es esencial para conocer el estado de funcionamiento y conservación de la misma”.

Otros dos pilares del programa de la Diputación son la construcción de un túnel bajo la ría del Nervión de tres kilómetros de longitud para comunicar por carretera las dos márgenes del Bilbao metropolitano y la ampliación del puente de Rontegi, uno de los puntos con mayor intensidad de tráfico de Bizkaia, que pasará de cuatro a cinco carriles. Asimismo, el subdirector de Gestión de la Red Viaria reconoció que “hay margen para mejorar la competitividad a través de la intermodalidad”, porque “hemos trabajado con puntos logísticos muy vinculados al transporte por la carretera, el ferrocarril o el marítimo, pero no ha habido una integración entre los diferentes modos para garantizar ese intercambio a las empresas”.

La Diputación Foral de Bizkaia ofrece al tejido industrial 1.200 km como laboratorio de pruebas tecnológicas

Para abundar en la movilidad conectada al ‘internet de la cosas’, tomó la palabra el jefe de Servicio de Innovación Viaria del Departamento de Infraestructuras de la Diputación, Eduardo Sainz de la Encina, que se centró en el plan Bizkaia Connected Corridor (BCC). Esta iniciativa, en la que también participa el centro privado de investigación Tecnalia, pone a disposición del tejido industrial vasco los 1.200 kilómetros de carreteras de Bizkaia para ser empleados como laboratorio de pruebas de las tecnologías CCAM (movilidad conectada, cooperativa y automatizada, de su traducción del inglés) y de infraestructuras inteligentes y digitales.

¿CÓMO MEJORAR LA SEGURIDAD VINCULANDO AL TRANSPORTISTA Y AL GESTOR DE LA CARRETERA?

“Hemos desarrollado dos disciplinas en el marco del BCC. Una es un vínculo entre el usuario del vehículo con el gestor de la carretera. Otra interconecta los diferentes elementos de la red para mejorar la gestión y la seguridad. La primera es muy útil para las incidencias y se basa en la instalación de balizas de comunicación en la carretera (RSUs) y un dispositivo en el camión (OBU) para poder transmitir información entre el vehículo y el gestor a través de una tecnología similar al wifi. Ya hemos ubicado 25 RSUs en un tramo de 58 kilómetros entre Ermua hasta la frontera con Cantabria”, explicó Sainz de la Encina.

Además, puso en valor el proyecto llevado a cabo en colaboración con el puerto de Bilbao dentro del BCC para mejorar el flujo del tráfico pesado en la dársena. “A las 25 balizas citadas añadimos tres en el acceso al puerto, con lo que podemos notificar las incidencias en tiempo real a los transportistas. Esta información sirve para la toma de decisiones por parte de los conductores y para regular en futuro las ventanas de acceso a la instalación por parte de la autoridad portuaria”, declaró.

El tráfico diario en el puerto de Bilbao asciende a 6.000 camiones, la mitad con carga de grandes dimensiones

En la jornada también intervino el jefe de Desarrollo Comercial del puerto de Bilbao, Jon Anasagasti. “El puerto soporta un tráfico diario de 6.000 camiones, 3.000 de entrada y otros 3.000 de salida. La mitad de las circulaciones corresponde a carga de proyecto, calderería, piezas para la eólica, etc. Al final, dependemos mucho de estar bien conectados a través de la Diputación para poder sacar e introducir la mercancía de la manera más eficiente y rápida. El proyecto que incluye los viales de acceso al puerto, cuyo correcto funcionamiento es clave, nos permite una monitorización en tiempo real y nos da información online de cualquier suceso de la ruta del transportista que viene del punto de carga al puerto. Es una herramienta con mucho recorrido. Hoy ya hay 200 transportistas que se han sumado a esta iniciativa”, subrayó Anasagasti.

Cerró la charla la jefa de Seguridad Vial del Departamento de Infraestructuras de la Diputación, Pilar Trueba. Su enfoque se centró en la colaboración entre los gestores y los usuarios para garantizar una red de carreteras segura, fiable y moderna. “Los técnicos tenemos el reto de aplicar nuevas tecnologías que hagan que las carreteras sean más seguras y que, además, den un mejor servicio. Debemos de esforzarnos en gestionar la red de la manera más eficiente, debemos de proyectar, construir y conservar carreteras para todos los usuarios”, concluyó.