

Los camioneros optan por la AP-68 para evitar los peajes más caros de Orduña y Barazar

La autopista registra un 70% más de tráfico pesado desde que la Diputación pusiera en servicio el cobro en la N-240 y la BI-625

JOSÉ MANUEL NAVARRO
IÑIGO FERNÁNDEZ DE LUCIO

VITORIA/BILBAO. Dos meses después de su implantación, los peajes colocados por la Diputación de Bizkaia en las carreteras que cruzan Barazar (N-240) y la que llega a Orduña (BI-625) están provocando que los camioneros elijan de forma masiva cambiar sus rutas. La opción escogida es la AP-68 por varias razones. La primera es que el coste es parecido o incluso menor. A ello hay que sumar que la autopista es más segura, más cómoda y los transportistas ahorran una media hora por cada trayecto entre Bilbao y Vitoria.

Todos estos factores han hecho que en torno al 70% de los camioneros hayan optado por cambiar sus rutas. Así lo estima Santi Sánchez, de la Asociación de Transportistas Autónomos del Puerto de Bilbao (ATAP). Los conductores empleados en esta instalación son los que en mayor medida se han pasado a la AP-68. Los trabajadores del resto de Bizkaia utilizan una vía u otra en función de sus puntos de partida y destino.

En el caso de los camioneros alaveses, el porcentaje de los que ahora utilizan la AP-68 se eleva hasta el 80%, según cálculos de la Agrupación Alavesa del Transporte. Desde la patronal vizcaína, Asotravi, se muestran más prudentes y señalan que «aún es pronto» para poder hacer un balance de cómo ha afectado al tráfico pesado los nuevos cánones. No obstante, su presidenta, Sonia García, prevé que la reciente apertura de la Supersur tendrá un gran impacto, ya que «va a conllevar



Varios camiones cruzan el peaje de Altube en sentido Vitoria. JESÚS ANDRADE

una mejora en el trazado».

Según datos de la Diputación de Bizkaia, en 2021 (último año con cifras disponibles) circularon por la N-240 unos 1.600 camiones al día. Por la BI-625, 1.700.

«Por Barazar solamente circulan ya los camiones que tienen que pasar por el polígono de Gogain», explica Alberto Núñez, portavoz en Álava del sindicato Hiru, que aúna a los transportistas autónomos del territorio. La central, protagonista el año pasado por las huelgas que mantuvieron en jaque a Euskadi en marzo y que acabaron atajándose con el descuent-

to a los combustibles, lidia ahora con otras amenazas como los precios de las ruedas o las dificultades para conseguir camiones nuevos.

«Los peajes han sido la guinda del pastel», explican fuentes del sector, en el que se ha recomendado a todos los transportistas que abandonen la red secundaria por un motivo muy sencillo: porque circular por ella es más cara que ir por la AP-68. Los camiones de gran tonelaje pagan 16,98 euros si van de Vitoria a Bilbao por la N-240 -13,58 euros si cuentan con la bonificación máxima que ofrece el Gobierno foral de

Bizkaia— mientras que solo pagan 13 euros si circulan por la autopista que gestiona Abertis, que también tiene bonificaciones forales pequeñas. Ocurre lo mismo con los camiones más ligeros: un vehículo de tipo 1—aquí también entran la inmensa mayoría de los autobuses— paga 11,88 euros si circula por la N-240 y 11,45 si completa ese mismo trayecto por autopista.

Márgenes escasos

Las empresas del sector alertan del efecto de estos nuevos cánones porque el transportista me-

dio del territorio opera, según la Agrupación Alavesa del Transporte, con alrededor de un 6% de márgenes, lo que complica cada vez más la sostenibilidad del sector.

La aplicación de los peajes ya se está notando en el bolsillo de muchos transportistas. En el pasado mes de enero, el de «menos actividad», el camionero que circula por Barazar ha sumado de media unos 235 euros a sus gastos. Se espera que en verano la situación se agrave más con el aumento de los trayectos y la necesidad de aprovisionar de más hie-

Álava quiere cobrar a los camiones a partir de 2026

J. M. NAVARRO

VITORIA. Los peajes que ya aplican Bizkaia y Gipuzkoa también llegarán a Álava. Será en 2026 cuando se empiece a cobrar por el uso de algunas carreteras. Esa es la fecha que tiene marcada en rojo el Ejecutivo foral para poner en marcha los peajes, que es

cuando la AP-68 dejará de estar gestionada por Abertis y pasará a las manos públicas que ya gestionan la AP-1.

Antes, sin embargo, la Diputación tendrá que hacer un estudio de cómo, dónde y a quién cobrar. Así es como se lo han ordenado las Juntas Generales, que el año pasado encargaron esta tarea al

Gobierno foral. Fuentes del Departamento de Infraestructuras Viarias consultadas por este periódico apuntan a que ese estudio previo saldrá a licitación en cuestión de «unos meses», antes de que acabe el año.

Las Juntas ya definieron en buena medida cómo tenía que ser este estudio. En una ponencia creada 'ad hoc' y liderada por el juntero socialista Jon Nogales, el legislativo alavés fijó algunas condiciones inalterables para esos peajes: tendrán que cobrarse con arcos, el dinero ingresado

se tendrá que reinvertir en las carreteras y, antes de implementar las tarifas, habrá que revisar los descuentos que se aplican actualmente. De hecho, será incluso necesario que la Unión Europea revise el sistema para que no ocurra como en Gipuzkoa, donde dos normas forales que imponían peajes quedaron anuladas por los tribunales.

Sea como sea, no parece que la llegada de los peajes vaya a depender de quién sea el futuro inquilino del Palacio de la Provincia. El acuerdo para empezar a

pensar en cobrar a los camioneros en las carreteras contó con el respaldo de PNV, PSE, EH Bildu, Elkarrekin Podemos. Sólo el PP se opuso a esas conclusiones que ordenaban a la Diputación dar forma al diseño de la red de peajes.

En 2026, cuando expiren las concesiones y se encargue Álava de gestionar estas carreteras, el coste podría dispararse hasta los 25 millones, el doble de lo que cuesta actualmente a las arcas forales el mantenimiento anual de las carreteras.

LAS FRASES

Alberto Núñez
Portavoz de Hiru

«Por Barazar ya solo circulan los camiones que tienen que pasar por el polígono de Gojain»

Santi Sánchez
Asociación de Transportistas
Autónomos del Puerto de Bilbao

«Los peajes instalados por la Diputación son un canon. Si fuesen una tasa, podríamos repercutir su coste en el cliente, pero ahora no podemos»

Sonia García
Asetravl

«La apertura completa de la Supersur tendrá un gran impacto porque va a conllevar una mejora en el trazado»

LOS DATOS

► Entre 230 y 680 euros. Ese es el sobrecoste que están suponiendo los peajes para los transportistas.

► Precios menores o parejos. Altube es más rentable que Barazar para los camiones más pesados independientemente de los descuentos que haga Bizkaia. En la BI-625, la diferencia entre nacional o autopista no llega al euro.

► 1.600 camiones. Son los vehículos que circularon a diario en 2021 por la N-240, según datos de la Diputación de Bizkaia. Otros 1.700 lo hicieron por la BI-625.

lo al sector alimentario, que en muchos casos se distribuye a Bizkaia desde Igorre. Hay transportistas que pueden ir y volver «prácticamente todos los días laborables», alertan desde Hiru. En esos casos, un camión puede hasta los 679,20 euros mensuales más si circula 20 días por la misma N-240 que hasta hace dos meses era gratuita. En la BI-625, la situación ahora es de precios casi idénticos: circular por esa vía para un camión de gran tonelaje cuesta 4,50 mientras que el precio yendo por autopista es de 4,80 euros.

Canon o tasa

Es cierto que existen bonificaciones por parte de la Diputación vizcaína, pero los descuentos en los peajes sólo están disponibles para camiones de seis años de antigüedad o menos. Desde la Agrupación Alavesa del Transporte protestan, además, la propia organización del sistema de cobros, que hace que haya que ir registrando a toda la flota de camiones en Interbiak uno a uno.

Las subvenciones, añaden, no se corresponden con la realidad del sector, donde la vida útil de los

camiones «suele rondar los siete u ocho años»... y ahora mismo la lista de espera para hacerse con un camión nuevo es de alrededor de un año por el impacto que también ha tenido aquí la falta de semiconductores. Además, los precios de los nuevos vehículos, apuntan desde la patronal, se han incrementado en cerca de un 10%.

Otra queja que trasladan tanto Hiru como ATAP es que los peajes instalados por Bizkaia tienen la consideración de canon y no tasa. ¿Por qué es importante? Porque en el segundo caso el coste «podría cargarse al cliente final», explica Sánchez. Núñez, de Hiru, coincide. «Hay clientes que aceptan pagar el sobrecoste, otros solo una parte y muchos no quieren pagar nada. Dicen que ya pagan de más por la subida del combustible y no quieren asumir un mayor coste», lamenta.

A los peajes vizcaínos se les suman los de Gipuzkoa. Las dos principales alternativas para ir a San Sebastián desde Vitoria son de pago para los camiones. A los vehículos más pesados les cuesta 31,72 euros ir por la AP-1 y 14,80 por Etzegarate.



El restaurante de Barazar se ha visto perjudicado por la nueva normativa de carreteras. IGNACIO PÉREZ

«He pasado de servir 100 menús al día a 40 o 50»

Los negocios instalados en las inmediaciones de las carreteras convencionales sufren la caída en el tránsito de camiones

I. F. DE LUCIO

BILBAO. Cada vez circulan menos camiones por las carreteras de Barazar y de Orduña. Lo saben bien los comercios situados a sus laterales. «Se nota una barbaridad», cuentan en el restaurante Barazar, lugar de encuentro de transportistas, que a lo largo de los años se había convertido en refugio de una peculiar comunidad en la que casi todo el mundo se conoce por nombre y apellido.

Uno de sus dueños, Unai Ozerin, pone el ejemplo de una cuadrilla de camioneros navarros. Son unos 20 trabajadores y se sabe el nombre de todos. Los receta a gran velocidad. «Todos los días entre siete y doce de ellos venían a comer aquí», expone. «Desde que la Diputación implantó los peajes no les he vuel-

to a ver». Clientes de toda la vida que se han esfumado de un plumazo.

El desvío de camioneros a otras rutas es un mazazo para este negocio. «Antes dábamos unas 100 comidas al día. Ahora apenas damos 40 o 50 dependiendo de si hace bueno y la gente se anima a ir al monte». Lo mismo pasa con los cafés. «Desde las 6 hasta media mañana yo podía dar unos 30 o 35 cafés un día laborable», expone. La jornada en que tuvo lugar esta entrevista, el pasado miércoles, laborable, apenas había servido tres en toda la mañana.

Viajeros, comerciales, profesores de los pueblos de la zona y excursionistas componen la clientela de este local. Antes el grueso lo conformaban camioneros. Desde el 25 de enero, cuando se im-

plantaron los peajes, ya no es así. «No les puedo culpar, sinceramente. Ya no les compensa pasar por aquí», lamenta Ozerin.

1.300 euros por repostar

Iciar Ruiz trabaja en la gasolinera que hay al otro lado de la carretera. Ella también nota que ahora «hay mucho menos tráfico de camiones». Normalmente entre 15 y 20 de estos vehículos paraban a repostar en su negocio. Ahora lo hacen entre 10 y 12. Hay que tener en cuenta que un camión paga entre 250 y 1.300 euros por llenar el depósito, en función de su tamaño. Y su gasolinera ha perdido del orden de 150 clientes mensuales. Ahora solo le quedan «los fijos», quienes no tienen más remedio que utilizar esa carretera.

Hasta hace dos meses, además, los camioneros que pernocaban en la zona acudían a su tienda a comprar comida. Esos clientes también han desaparecido. «Tiraremos hasta que Dios quiera», zanja Ruiz. «El día que los jefes echen cuentas y decidan que no es rentable, cerraremos».

LA CLAVE

ENTRADA EN VIGOR DEL CANON

«Tenía unos clientes de toda la vida que venían a comer a diario. No les veo desde el 25 de enero»