



Imanol Pradales posa en el interior de uno de los túneles de la ampliación de la Supersur para conectar con la AP-68, que entrará en funcionamiento la próxima Semana Santa. JORDI ALEMANY

## «En Bizkaia no habrá más peajes para coches, algo que sí ocurrirá en el resto del Estado»

**Imanol Pradales** Diputado de Infraestructuras y Desarrollo Territorial

El responsable de la red foral de carreteras defiende los peajes para camiones que empezarán a funcionar el próximo año

KOLDO DOMÍNGUEZ



**BILBAO.** Las Juntas Generales han aprobado esta semana la norma foral por la que los camiones empezarán a pagar peaje por circular por cinco carreteras del territorio histórico. Las primeras, la BI-625, que discurre entre Basauri y Llodio y cruza el puerto de Orduña, y la N-240, que atraviesa el valle de Arratia hacia Barazar. Imanol Pradales (Santurtzi, 1975) defiende como «necesaria» esta medida que busca «incentivar» a los camiones a usar la Supersur. «Les saldrá más rentable», argumenta. – ¿Cuánto costarán esos nuevos peajes para camiones? – No está decidido. La tarifa máxima autorizada por la Comisión Europea es de 0,25 / 0,27 euros el

kilómetro, pero nuestra intención no es aplicar ese máximo. Nos interesa, sobre todo, reequilibrar la red y que los vehículos pesados transiten por las vías de alta capacidad (Supersur, AP-8, AP-68). Por lo tanto, tendremos que buscar un equilibrio entre la tarifa ya existente en esas vías y la que incorporaremos en los nuevos puntos el próximo año.

– ¿Así que será más caro el peaje de esas carreteras 'normales' que el de la Supersur?

– La Supersur tiene que ser más competitiva que el resto de las vías de pago por uso. Es decir, la tarifa en los otros puntos tiene que desincentivarlos a que sigan circulando por ahí y se incorporen a la alta capacidad.

– ¿Se establecerá un sistema de bonificaciones?

– Sí, en función de dos conceptos. El primero, la frecuencia. Quienes más estén obligados a hacer uso de estas carreteras, tendrán un descuento, que será el máximo que nos permite la normativa europea. Y el segundo: aquellos camiones que sean más eficientes, es decir, que contaminen menos, también tendrán una bonificación en la tarifa. Ahora ocurre, por ejemplo, que por evitar el peaje de la

AP-68, muchos camioneros hacen un 'sobrerrecorrido' que implica más consumo de combustible, más contaminación, más degradación de las carreteras. Eso es una anomalía que tenemos que corregir. Al final, no tengo duda de que les saldrá más rentable en tiempo y dinero pasarse a la Supersur.

– El sector del transporte no está muy contento con usted.

– Hemos trabajado mucho con ellos de forma bastante leal y sincera. El peaje no es una cuestión crítica para el sector del transporte. Es un elemento más que se suma a un conjunto de problemas estructurales que tiene desde hace muchos años y a los que tiene que dar respuesta. Obviamente a nadie le gusta pagar, pero lo gratis total no existe.

– Es un sector que en estos momentos no lo está pasando bien.

– Ya hemos dicho que vamos a implantar los nuevos peajes de manera progresiva. No van los cinco de golpe. Los dos primeros serán a principios de 2023. Y los otros tres a mediados. Es decir, dentro de un año.

– Descarta que en un futuro también se apliquen esas cinco zonas de peaje a los coches?

– Absolutamente. No habrá peajes para coches.

– El Gobierno central puso sobre la mesa hace unos meses que habrá que empezar a pagar en las autopistas.

– El pago por uso va a llegar al resto del Estado de una u otra manera. Es uno de los requisitos puestos por Europa para recibir los fondos Next. Lo han metido al cajón por razones electorales pero acabará saliendo otra vez porque lo que pasa en España es una anomalía respecto a Europa.

– ¿Se ve pagando un peaje para ir a Castro, por ejemplo?

– ¿En la parte cántabra? El Estado va a tener que tomar alguna decisión para hacer frente al déficit estructural que tiene de mantenimiento y conservación de la alta capacidad. En Bizkaia no tenemos ese problema. Gracias a los peajes ya en marcha, disponemos del presupuesto necesario para esas tareas. Cada año, 65 millones de euros y por eso tenemos una red en condiciones.

– ¿Sería partidario de poner peajes en los accesos a Bilbao? En su día se valoró esa opción.

– No estamos en esa situación. Bilbao no es Nueva York. Los peajes en las entradas a la ciudad hay que analizarlos mucho y muy bien por-

que pueden tener impactos negativos. Hay que desplegar políticas de movilidad distintas, alternativas, y no tan taxativas y duras.

**Variante de Rekalde**

– ¿Cuándo se abrirá la ampliación de la Supersur?

– Los coches tienen que estar circulando para la próxima Semana Santa. Así que para abril.

– ¿Se notará su apertura en el resto de la red?

– En estos momentos la intensidad media diaria de vehículos en la Supersur está en torno a los 17.000, el 35% camiones. A partir de abril la idea es que sean 24.000, que fue el objetivo con el que se diseñó esta infraestructura.

– Pues se inauguró hace más de una década. ¿Ha merecido la pena esa inversión?

– Esta infraestructura se pensó para descongestionar el anillo metropolitano de Bilbao. ¿Alguien se imagina que pasaran hoy por las curvas de Zorroza 17.000 vehículos más, 6.000 de ellos camiones? ¿Se imagina en qué situación estaríamos? La Supersur es la pieza fundamental que nos va a permitir las obras del subfluvial.

– Otra obra que usted defiende como vital.

– Es que tenemos un problema real de vulnerabilidad. Sólo tene-

MOVILIDAD

**«Poner peajes para entrar a Bilbao es demasiado taxativo y duro»**

CAMBIO DE RUTAS

**«A los camiones les saldrá rentable en tiempo y dinero coger la Supersur»**

INFRAESTRUCTURAS

**«El reto de los próximos 20 años es cuidar, mejorar y digitalizar la red vial»**

mos un punto de paso de la ría, que es Rontegi, que está muy saturado. Y como pase algo en ese punto, se colapsa todo el anillo metropolitano. De ahí surge la obligatoriedad de hacer el subfluvial, que por cierto, no tendrá peaje.

– **La reforma del nudo de Kukularra ha sido un éxito. Las retenciones han pasado a la historia.**

– Ahora el tramo de La Avanzada hacia el Txorierrri se hace un 30% más rápido que antes y el de la Margen Izquierda hacia el Txorierrri, un 60%. O sea, una reducción de tiempos clarísima. Eso significa que están ahorrándose 13.288 horas semanales, más de medio millón anuales. Eso, en términos de dinero, es mucho y también menos cabreos, estrés y contaminación.

– **¿Por qué no se acometió antes esta reforma? El problema se ha solucionado.**

– Con esta obra hemos ganado tiempo pero sin el subfluvial, este nudo se nos volvería a saturar. Ya hemos detectado que conductores que antes buscaban vías alternativas, como la carretera de la ría o Unbe, han vuelto a La Avanzada. El tráfico en la primera ha bajado un 37% y más de un 20% en la segunda.

– **Variante de Rekalde. Usted pasó de decir que no había dinero para el proyecto a desvelar que han empezado con los trabajos previos. Suena a rectificación.**

– Lo que hice fue clarificar la situación. Siempre he mantenido la misma posición, acordada además con el Ayuntamiento de Bil-

bao. Ahora hemos comenzado a hacer los estudios preliminares para preparar un pliego para sacar a concurso la redacción del proyecto constructivo.

– **¿En los Presupuestos de 2023 habrá una partida considerable para este proyecto?**

– Hay un acuerdo en Juntas Generales de todos los grupos políticos, excepto el PP, así que...

– **El alcalde Aburto insinuó que esa clarificación de la que habla fue gracias a la presión del Ayuntamiento.**

– No recibimos ninguna llamada y no me molestó en absoluto lo que dijo el alcalde. No ha habido ningún tipo de polémica o al menos yo no lo he vivido así.

– **Tras el subfluvial, ¿que gran infraestructura viaria quedará pen-**

diente en Bizkaia?

– Si se refiere a inversiones de 400 o 500 millones, ninguna. Si hablamos de 30 o 40, quedará hacer alguna variante adicional y mejorar algún punto de la red.

– **¿Entonces en qué se centrará su departamento?**

– Desde 1985, que es cuando la Diputación asumió la competencia de carreteras, los vizcaínos hemos invertido 16.000 millones de euros en la red. El reto de los próximos 20 años es cuidarla, mejorarla y digitalizarla. Debemos adoptar actuaciones innovadoras para prepararla para lo que viene, que es la conducción autónoma, que los vehículos puedan 'hablar' con la infraestructura.

– **¿Qué más ideas tiene?**

– Mejorar, por ejemplo, la iluminación de las carreteras. Tiene que ser toda digital, para ahorrar en consumo y poder hacer cosas tan sencillas como jugar con las intensidades de luz en función del tráfico.

– **Tras la caída de los paneles del falso túnel en Cruces, anunciaron una revisión general de toda la red. ¿Alguna conclusión?**

– Estamos en ello, pero es un trabajo largo. De momento no hemos detectado nada especial.

– **¿En qué han quedado los expedientes abiertos a la empresa del nudo de Cruces tras los dos incidentes de mayo y junio?**

– Tenemos dos expedientes abiertos, uno de carácter informativo y el otro ya puedo adelantar que es un expediente sancionador de resarcimiento de daños.

# «Nadie pone en cuestión la necesidad de ir a una movilidad más sostenible»

K. DOMÍNGUEZ

– **¿Saben algo de los fondos Next Generation a los que aspiran para financiar diferentes obras?**

– Desde mi departamento hemos solicitado fondos para el ámbito de la movilidad ciclable y, hasta donde yo conozco, no hemos recibido nada.

– **Hablando de bicicletas, la apuesta foral por las bicipistas es arriesgada. Más de 70 millones.**

– Es una apuesta a largo plazo. No vamos a modificar los hábitos de los vizcaínos de un día para otro, pero lo primero que tenemos que hacer es crear las infraestructuras para que pueda haber una modificación de esos usos. Nuestro objetivo es que la bicicleta se quede con una parte de la tarta de la movilidad de corto recorrido.

– **A costa de quitársela al coche.**

– Hay 680.000 viajes al día en Bizkaia de menos de ocho kilómetros, mayoritariamente en vehículo privado.

– **¿Pero de verdad ve a un vecino de Galdakao ir a trabajar en bici... a Boroa? ¿En noviembre o febrero?**

– Hay países con una climatología peor que la nuestra en los

que eso sí ocurre. Y lo han logrado después de una apuesta permanente de 40 años. Nosotros no vamos a ser Holanda o Alemania ni hoy ni mañana. Aquí hay una cuestión cultural que no se modifica en 24 horas ni en 24 meses. Pero con el tiempo, con pedagogía social, trabajando desde edades tempranas con la gente...

– **¿Nos convertiremos en Holanda?**

– Igual nunca somos Holanda. Lo que digo es que la tendencia a la que tenemos que ir es a captar parte de esa movilidad de corto recorrido y dársela a la bicicleta. Porque lo que no puede ser es que estemos muy por debajo de la media europea y de otras ciudades del Estado en el uso de la bicicleta en movilidad.

– **¿Pero también corremos el riesgo de que dentro de 15 años tengamos la red de bidegorris de paseo de domingo más cara del país?**

– No lo creo. Mi sensación es que en el ámbito metropolitano se acabará imponiendo un modelo de movilidad distinto. Es a lo que nos lleva todo el contexto internacional europeo. Nadie está poniendo en cuestión la necesidad de ir a un modelo más sostenible.