

KAMIOIENTZAKO AT BIDESARI SISTEMA BERRIA HAUSNARKETA KRITIKOA

GRADU AMAIERAKO LANA
EKONOMIA ETA ENPRESA FAKULTATEA
(GIPUZKOAKO ATALA)

Ikaslea: Ander Loidi Etxeberria
Zuzendaria: Erlantz Allur Aranburu

2018-2019 IKASTURTEA

Aldez aurretik, eskerrak eman...

*...Nire gurasoei, momentu oro izan
baitira niri laguntzeko prest.*

*...Erlantz Allur-i, gradu amaierako
lan hau burutzen laguntzeagatik.*

*...Gaizka Lasa-ri, beharrezko zenbait
informazio eskura jartzeagatik.*

AURKIBIDEA

1. SARRERA

1.1. Laburpena	8
1.2. Helburuak.....	10
1.3. Metodologia.....	11
1.4. Deskribapen orokorra	13

2. ERREPIDE BIDEZKO GARRAIO-SISTEMAK EUROPAR BATASUNEAN

2.1. Deskribapena	16
2.2. Garraio-politikak	19
2.3. Europako legezko esparrua	21
2.4. Errepideen finantzazioa.....	23
2.4.1. Tarifakazioa.....	23
2.4.2. Kobru-sistemak	26
2.4.3. Herrialde ezberdinen kasuen azterketa.....	27
2.4.4. Espainiako kasua eta berezitasunak	35

3. GIPIZKOAKO ERREPIDEEN ERREALITATEA

3.1. Sarrera	37
3.2. Bide Azpiegiturak	38
3.3. Bidegi	40

4. LANDA-LANA

4.1. AT Sistema	43
4.1.1. Zer da	43
4.1.2. Funtzionamendua	44
4.1.3. Erabiltzailea.....	45
4.1.4. Sistemaren kokapen geografikoa	46
4.1.5. Tasak eta ordainketa metodoa.....	46
4.1.6. Portikoen ezaugarriak	47
4.2. Gipuzkoako Foru Aldundiaren bertsioa	48
4.3. Garraiolarien bertsioa	52
4.4. Ibilbide judiziala eta Foru Arau berria	55
4.5. Bilakaera	60
4.6. Hausnarketa pertsonala	63

5. ONDORIOAK

5.1. Etorkizunerako beste aplikazio eremu batzuk	65
5.2. Lanaren ekarpenak.....	66
5.3. Lanean zehar izandako zailtasunak	67

6. BIBLIOGRAFIA

6.1. Liburu eta aldizkariak	69
6.2. Web orrialdeak.....	71
6.3. Zuzentarauak	72
6.4. Eranskinak.....	73

ADIERAZPEN GRAFIKOEN AURKIBIDEA

1. **GRAFIKOA:** *Errepide bidezko nazioarteko garraioaren bilakaera ibilgailu astunei dagokienean Europako hainbat herrialdeetan*

TAULEN AURKIBIDEA

1. **TAULA:** *Errepide bidezko garraioaren fiskalitatea Europan*

2. **TAULA:** *Europako errepide sarea populazioaren arabera*

3. **TAULA:** *Tarifikazio modulatuako sistema*

4. **TAULA:** *Jarduera ildoen aurrerapen maila*

5. **TAULA:** *Departamentuaren osaketa*

6. **TAULA:** *Kanon-tarifak*

7. **TAULA:** *Kanon-tarifa berriak*

8. **TAULA:** *AT sistemaren bilakaera*

ARGAZKIEN AURKIBIDEA

1. **IRUDIA:** *Errepideen mapa*

2. **IRUDIA:** *Euskadiko errepideen erakunde eskumendunak*

3. **IRUDIA:** *Arkuen banaketa geografikoa*

4. **IRUDIA:** *Foru Arau berriaren aldaketak*

1. SARRERA

1.1. LABURPENA

AT Sistema Gipuzkoako Foru Aldundiak N-1eko eta A-15eko azpiegiturak mantentzeko gastuei aurre egiteko emandako irtenbide aitzindaria da. Gaitasun handiko bi errepide horiek egunero zeharkatzen dituzten salgaien garraiorako ibilgailuen artean kostu hori ordaintzeko, Europako 2011/76/CE Zuzentarauari erreferentzia egiten dio.

Sistema adimendun berritzaile honen bidez, ibilgailuak arkitik pasatzen direnean, eta gelditu beharrik edo abiadura jaitsi beharrik izan gabe, salgaien garraiorako 3,5 tonatik gorako ibilgailuak detektatzen eta sailkatzen dira, eta bidesaria kobratzen zaie VIA-T gailuaren bidez edo matrikula irakurrita.

Gradu Amaierako Lan honetan, ekimen berritzaile honen jatorria ikertu eta justifikazio teorikoa egiteaz gain, garraiolarien artean izan duen harrera, eta etorkizun hurbilera ekarriko dituen emaitzak aztertuko dira. Horretarako, elkarrizketa erdi-bideratuak, eta informazio bilketarako galdetegi bat osatu eta pasatzea aurreikusten da.

Lortutako ondorioak erabakitzaile publiko eta pribatuen intereserako izango dira, eta hurrengo urtetarako gidalerro estrategikoak finkatzeko balioko dute.

RESUMEN

El Sistema AT es la pionera solución impulsada por la Diputación Foral de Gipuzkoa para el reparto del coste de mantenimiento de las infraestructuras de la N-1 y la A-15. El conjunto de vehículos de transporte de mercancías que atraviesan diariamente estas dos vías de gran capacidad costeará los gastos, haciendo referencia a la Directiva Europea 2011/76/CE.

Mediante este novedoso sistema inteligente, al pasar por los pódicos y sin necesidad de parar o reducir la velocidad, se detecta, clasifica y se procede al cobro del vehículo de transporte de mercancías de más de 3,5 toneladas, bien por el dispositivo VIA-T compatible que lleva a bordo o por la lectura de la matrícula.

En este Trabajo de Fin de Grado, aparte de analizar el origen y desarrollar la justificación teórica de esta innovadora iniciativa, se investigarán el grado de aceptación que ha tenido entre los transportistas y los resultados que se esperan obtener en un futuro cercano. Para ello, se prevén realizar entrevistas semi-estructuradas y completar un cuestionario para recopilar información necesaria.

Las conclusiones obtenidas serán del interés de órganos públicos y privados de toma de decisiones y ayudarán a establecer las bases estratégicas para los próximos años.

ABSTRACT

The AT System is a pioneering solution given by the Provincial Government of Gipuzkoa to the maintenance costs of the infrastructures of the roads N-1 and A-15. The AT System, which follows the European directive 2011/76/CE, is intended to charge the vast amount of good transporting vehicles that drive through those roads every day, in order to pay for the costs.

By means of this revolutionary intelligent system, when vehicles get through the arch, without stopping or reducing their speed, vehicles which transport goods and are heavier than 3,5 tonnes are detected and classified and they are charged the toll by reading their number plate or their VIA-T.

In this end-of-degree project, apart from, exposing the origins and the theoretical justification of this groundbreaking initiative, the transporters' reception and the results in the near future will be analysed. For that purpose, the use of semi-structured interviews, and questioners for gathering of information has been foreseen.

The conclusions reached will be in favour of the interests of public and private decision-taking bodies and will establish the strategic guidelines for the coming years.

1.2. HELBURUAK

Azken lau urte hauetan, Enpresen Administrazio eta Zuzendaritzako Graduan jasotako jakinduria eta ezagutzak modu erreal eta praktikoago batean erabili nahi izan ditut lan hau burutzean. Lan honetan, errepide bidezko garraio-sistemak hartu ditut oinarritzat, Euskal Herriko kasurako aplikazio moduan. Lanaren asmoa, kamioien AT bidesari sistema berriari buruzko hausnarketa kritiko bat garatzea da. Beraz, nire ikasketen bitartez ikasitakoa ikerketa-lan honetan zentratuko dut.

Normala denez, Gradu Amaierako Lana egitearena esperientzia berri bat da ikasle guztientzat, orain arte inoiz egin dugun lanik handiena eta garrantzitsuena baita. Nire kasuan, lanaren gaia aukeratzeko garaian, hasiera batean pixka bat galdua ibili nintzen, ez bainekien nondik nora jo, zein adarretan zentratu. Oraindik ere lan hau urrun ikusten banuen ere, berehala heldu zitzaidan gaia aukeratzeko garaia. Sarritan gertatzen den moduan, proiektua egiteko unea heltzen denean oraindik ez da ziur jakiten zein den alorrik gustukoena, eta esan dezaket, niri ere antzeko zerbait gertatu zaidala.

Polonian nengoen laugarren kurtsoko lehenengo lauhilekoa burutzen, Erasmus programaren barruan. Bertatik bueltatzerako lanaren gaia aukeratu izan nahi nuen, eta gabonetan Euskal Herrira egindako bisita baliatu nuen horretarako. Gaia aukeratu aurretik konfidantzazko irakasle bat hautatzea pentsatu nuen, aurretik pare bat lagunek gomendatu zidatena. Hortaz, Erlantz Allur irakaslearekin jarri nintzen harremanetan. Berarekin bildu eta nire gaitasun eta gustu pertsonalak azaldu ostean, nire ezaugarrietara ondoen egokitzen zen gaiaren bila hasi ginen. Hasiera batetik, argi neukan ez nuela gai teorikorik eta zaharkiturik nahi, nire gustuak gehiago egokitzen baitira gai praktikoetara. Hortaz, errealitatearekin zerikusia zuten gai berritzaile eta egungoak bilatzeari ekin genion.

Bizpahiru gai proposatu zizkidan, baina zalantzarik gabe, gai hau izan zen hasiera batetik interes eta jakinmin gehien piztu zidana. Bere iritziz ere, gai hau zen mahai gainean genituenen artean interesgarriena, eta bertatik oso lan polita atera zitekeela ikusarazi zidan. Esan beharra dago, Gipuzkoako kasuaren eta zehazki esanda, AT sistemaren berri eman zidanean ez nuela ideiarik ere honen inguruan, ez nuen gai honen berri. Informatzen hasi eta berehala konturatu nintzen pil-pilean zegoen arazoa zela, eta oso lan polita atera zitekeela bertatik. Gainera, lanaren muina gertukoa eta egunerokotasunean entzuten dena izanik, interesa piztu zitzaidan eta gai hau hautatzera bultzatu ninduen.

Egia da, Euskal Herriko Unibertsitatean orain arte ez dela inoiz honelako gairik jorratu, eta hasiera batetik izan nitzakeen zailtasun gehigarrien jakitun nintzen. Hala ere, era honetako gai bat jorratzeari ikusten dizkiodan abantailak edo alderdi positiboak, zailtasunak baino askoz gehiago dira. Lan berritzaile eta berri bat egitea oso aberasgarria iruditzen zait, orain arte inoiz ez egite horrek nire motibazioa areagotzen baitu emaitza txukun bat lortzeko bidean.

Lan honen helburu generiko edo orokorren artean, graduan zehar jasotako ezagutza teoriko eta praktikoak nik hautatutako kasu erreal batean aplikatzen ikastea da nire

nahia. Horrez gain, helburu espezifikoei edo kasuari lotutakoei erreparatuz, administrazio publikoak martxan jarritako ekimen baten analisi kritikoa egiteko gaitasunak lantzea eta bitartekoak bilatzea izango da nire egitekoa.

Lan hau burutu ostean, nire helburu edo nahietako bat hemen bildutako informazioaren azterketei eta hausnarketei erabilera ematea eta etorkizunerako baliagarria izatea da. Gizartean, orokorrean, ezjakintasun handia dagoela sumatzen da gai honen inguruan, baita zuzenean eragiten dion sektorearen artean ere. Horrez gain, oso gutxi idatzi da, orokorrean, garraio-sistemei eta tarifakazioari buruz gure hizkuntzan. Beraz, nire nahia, bi bide horientzat ekarpen bat egitea da, batetik gizartearentzat eta bestetik, euskararentzat.

1.3. METODOLOGIA

Jakinik nire Gradu Amaierako Lana ikerketa bat dela, lan hau burutu ahal izateko metodologia oinarritzat hartuta, bi zati uztartzen direla esan genezake: lehen zatian, errepide bidezko garraio-sistemen inguruan hitz egiten da, Europar Batasunaren barnean. Zati hau teorikoa denez, gai hauen inguruko bibliografiara jo behar izan dut. Bigarren zatian, aldiz, Gipuzkoaren kasuaren azterketan zentratu naiz erabat, AT sisteman hain zuzen. Zati hau praktikoagoa denez, informazioaren bila kalera ateratzea da nire asmoa, gaur egun bolo-bolo dabilen gaia baita.

Lehen zatiko atalak ia bere osotasunean teorikoak direnez, informazio-iturriak bilatu beharrean izan naiz. Unibertsitateak eskainitako mintegiak asko lagundu dit horretan, honelako lan batean informazioa bilatzeko zein prozedura jarraitu behar diren jakiteko. Gainera, informazio-iturriak zititzen eta iturri horiek bibliografia atalean modu egokian txertatzen ere irakatsi didate, hori guztia orain arte berria baitzen graduako ikasleontzat. Modu horretan, informazio gehiena sarean aurkitu dut, aldizkari edota artikulu ofizialetan gehienbat. Esan beharra dago, ez zaidala erraza egin nik nahi izandako informazio zehatza bilatzea, gaia oso zabala baita bere osotasunean, eta hasiera batean lortutako informazioa ulertzeko eta mugak jartzeko arazoak eduki ditut.

Horrez gain, Euskal Herriko Unibertsitateko irakasle ohia den Helena Franco Ibarzabalen doktoretza tesiak ere zenbait zentzutan lagundu dit. "Garraio-azpiegiturako politikak eta lurralde-eredua. Euskal Herriko kasurako aplikazioa" deitzen den liburua, garraio-politiken atala osatzeko balio izan dit, baina liburu honen ekarpena hortaz haratago joan dela esango nuke. Nahiz eta informazio-iturri honetatik ez dudan eduki asko barneratu nire lanean, etorkizun batean irakurtzeko liburu oso interesgarria iruditu zait. Azken finean, nire gaiaren inguruko ezagutza zabaltzeko nahiaren bidean, interes eta jakinmin handia sorrarazi didan liburua izan dela esango nuke.

Errepide bidezko garraio-sistemen barnean, zati handi bat Europar Batasuneko zenbait herrialderen esperientziak ikertzen igaro dut. Atal hau burutzeko sarean bilatu ditudan bi artikulutan oinarritu naiz nagusiki, herrialde bakoitzaren kasua modu argi eta ordenatuan azaltzen baitzuten. Bi artikulua horietako informazioa uztartuz, nire azterketa

propioa osatzea lortu dut. Gehigarri gisa osatu ditudan tauletarako, aldiz, informazioa zenbait web orrialderen bidez eskuratua izan da. Informazio-iturri hauen datuak metodologia atalean aipatu ez arren, lanaren azken atalean aipatuko dira, bibliografia atalean hain zuzen.

Bigarren zatia praktikoagoa denez, informazio gehiena nire kabuz lortzea izan da nire asmoa. Atalaren hasieran, landa-lana izango denaren aurrerapen moduko bat egiten da. Gipuzkoako errepideen errealitatea aztertzerakoan, Bide Azpiegituren Departamentua eta Bidegi enpresa aurkeztu ditut. Bi erakunde publiko hauen inguruko bibliografia gehiena sarean bilatu dut, oso modu errazean. Ohikoa da gaur egun, enpresek sarean beraien web orrialdeak izanik, haien berri ematea. Beraz, esan dezaket erakunde hauen inguruko informazioa ofiziala eta lehen eskukoa dela.

Horrez gain, web orrialdeko oinarrizko informazioaz haratago, Bidegiren inguruan gehiago sakondu nahi izan dut. Horretarako, Bidegiren 2018. urteko memoriaren eskaera egin dut web orrialdean bertan. Behin dokumentu hori eskuratuta, nire asmoa lanean Bidegiren inguruko informazio korporatiboa txertatzea da; esaterako, erakundearen aurkezpena, nola antolatuta dagoen, zer ekintza burutzen dituen edota zer konpetentzia dituen. Informazio hori eskuratuta, Gipuzkoako errepideen errealitatea modu sakonagoan aztertu ahal izango nuke, lanaren aztergai nagusia izango dena iritsi aurretik, AT sistemara hain zuzen.

Landa-lanean murgiltzen bagara, AT sistemaren inguruko informazio gehiena nire kabuz lortzea aurreikusten da. Nahiz eta sistemaren azalpen orokorrak eta funtzionamendua Bidegiren web orrialdetik modu errazean lortu ditudan, gainontzeko informazioa kalean eskuratu nahi izan dut. Nire hasierako asmoa, AT sistemaren erabiltzaileak eta sustatzaileak elkarrizketatzea da, aurrez galdera sorta zabal bat prestatuz. Elkarrizketa hauek burutzeak, gatazkaren bi alde interesatuak mahai gainean jartzea eta egoera hobeto ulertzea ahalbidetuko dit, inoren alde edo kontra jarri gabe, nire ondorio propioak atera ahal izateko. Gainera, lana borobiltzeaz eta sakontzeaz gain, proiektuari balio erantsi handia emango liokela iruditzen zait.

Elkarrizketen helburua, alde batetik, martxan jarri den sistemak garraiolarien artean izan duen harrera eta honek beraien jardunean izan ditzakeen ondorioak ezagutzean zentratuko da. Bestetik, elkarrizketetan bigarren aldearen ikuspuntua nire kabuz ezagutzea ere interesgarria iruditzen zait, eta horretarako Gipuzkoako Foru Aldundira jo dut, hau baita ekimen berritzaile honen sustatzailea. Galdetegi honetatik bildu nahi izan dudana informazioa AT sistema martxan jartzearen arrazoiak aztertzean eta sistemaren mugak ezagutzean zentratu da. Era honetan, sistemaren abantailak eta desabantailak ikuspegi kritiko batetik eztabaidatzeko gai izango naizela iruditzen zait.

Landa-lanean erabilitako informazio guztia, ordea, ez da aurreikusten elkarrizketetan eskuratutakoa soilik izango denik. *El Diario Vasco* egunkarian ibilbide guzti honetan zehar argitaratuak izan diren albiste eta artikulu guztiak biltzen joan naiz banan-bana. Informazio bilketa horren helburua, erabiltzaileen eta sustatzaileen artean egitea espero den elkarrizketen ostean, bilakaera moduan, taula kronologiko bat txertatzea da,

aterako ditudan ondorio eta hausnarketa guztien aurretik. Beraz, esan dezaket AT sistemaren informazioa lortzeko bidean, aurretik aipatu dudan egunkaria erreferentzia nagusitzat hartu dudala urte osoan zehar, lanaren hasieratik amaieraraino.

1.4. DESKRIBAPEN OROKORRA

Buruturiko lan hau 6 atal nagusitan banaturik dago: sarrera, Europar Batasuneko errepide bidezko garraio-sistemak, Gipuzkoako errepideen errealitatea, landa-lana, lanaren ondorioak eta bibliografia, hurrenez hurren. Jarraian, atal bakoitzari dagokion deskribapena aurkezten da.

Lehenik eta behin, lanaren sarrera burutu dut. Bertan, jorratuko den gaiaren nondik norakoak eta azalpenak eman ditut. Horrez gain, gai hau hautatzearen arrazoiak eta proiektu honekin lortu nahi diren helburuak zeintzuk diren aipatzen dira. Metodologiaren zatian, aldiz, lan hau egiteko erabili ditudan informazio-iturriez eta zailtasunez gain, proiektua zein norabidetan bideratu dudana azaltzen da.

Jarraian, Europar Batasuneko errepide bidezko garraio-sistemen azterketa burutzen da. Kontutan izanik tarifikazioaren atzean errepide bidezko garraioaren sektorea dagoela, hori izan da lanaren oinarria edo abiapuntua. Atal honekin, gaian barneratu nahi izan dut ikuspegi orokor batetik betiere, errepide bidezko garraio-sistemek gure gizartean duten garrantziaz jabetzeko. Bertan, zenbait atal ezberdin landuko dira, sektorearen ezaugarriak eta azken urteetan izan duen bilakaera, esaterako.

Ondoren, Europar Batasunean azken urteetan jorratu diren garraio-politiketan zentratu naiz, gure herrialdera heldu aurretik, Europan zehar bidai azkar bat eginaz. Atal honetan, zuzenbidearen esparrua ukitzen da, Europako Legezko esparruaren eta bete beharreko Zuzentarauen inguruko azterketa labur bat egiten baita. Horrez gain, politika horien bidez Europako errepideak nola eta zein irizpideren arabera finantzatzen diren aztertuko da.

Atal honen ostean, pixkanaka burutu beharreko aztergaira hurbilduz, errepide bidezko garraioaren tarifikazioa landuko da. Lehen bi ataletan tarifikazioaren kontzeptua eta erabiltzen diren kobru-sistema desberdinak aipatuko dira, modu teoriko batean. Teorian ikusitako hori errealitatean aplikatzeko asmoz, ordea, Europako zenbait herrialderen kasuen ikerketa burutuko da, horietan aplikatu diren tarifikazio motei eta kobru-sistema desberdinei erreparatuz.

Europako egoera ikertu ondoren, koxkatxo bat behera egingo dugu, Batasunetik Estatu mailara jaitsiz. Bertan, Espainiako kasua eta gainontzeko herrialdeekiko dituen berezitasunak aztertuko ditugu, gurera hurbilketa bat eginez.

Nazioaren esparrutik beste maila bat jaitsiz, Autonomia Erkidegora hurbilduko naiz, zehazki esanda, Euskal Autonomia Erkidegoaren (EAE) barnera, Gipuzkoara. Hau izango da proiektu honen muina eta gure aztergaiaren oinarri edota garatuko dugun landa-lana. Bertan, kasu erreal baten aplikazioan zentratzen naiz erabat.

Lehenik eta behin, Gipuzkoako errepideen gaur egungo errealitatearen inguruko sarrera moduko bat egiten da, gure aztergaia izango denaren kasurako hurbilketa bat, alegia. Honekin batera, AT sistemaren sustatzaileak izan diren erakunde publikoen aurkezpen orokor bat burutzen da, hauen jarduera nagusiak, finantzatzeko moduak eta helburuak ezagutu ahal izateko: alde batetik, Gipuzkoako Foru Aldundiaren barne dagoen Bide Azpiegituren Departamentua izango da aztergai, hau baita Gipuzkoako errepide eta azpiegitura sarearen arduradun eta erantzule nagusia. Bestetik, Bidegi enpresaren azterketa garatu da, non Gipuzkoako errepideen kudeaketaz eta gestioaz arduratzen den.

Gipuzkoaren barnean jarraituz, lan honen atalik garrantzitsuenean zentratu naiz, landa-lanean, hain zuzen. Bertan, AT sistemaren azterketan murgildu naiz modu sakon batean. Sistema berritzaile honi hasiera emateko, AT sistema zer den azaltzeaz gain, sistemaren funtzionamendua, erabiltzaileak eta kokapen geografikoa deskribatu ditut. Gainera, atal honetan barneratu ditut bidesariaren tasak eta ezarritako portikoen ezaugarriak, atal gehigarri edo interes puntu gisa.

Honen ondoren, gatazka honetako bi alde interesatuen bertsioak ezagutzean zentratu naiz. Lehendabizi, Gipuzkoako Foru Aldundiaren iritzia eta ikuspuntua ezagutu dut Bide Azpiegituretako Diputatua den Aintzane Oiarbideren bidez. Jarraian, garraiolarien eskubide eta aldarrikapenak bildu ditut, Hiru sindikatuaren eta zenbait garraiolariren elkarrizketen laguntzaz.

AT sistemarekin jarraituz, 2018. urtean izan duen ibilbide judizialaren eta urte amaieran onartu den foru arau berriaren analisia egin dut. Horren ostean, landa-lan honen atal nagusi gisa, urte osoan zehar *El Diario Vasco* egunkarian biltzen joan naizen albiste guztien laburpen moduko bat egin dut taula kronologiko batean, nire hausnarketa pertsonalarekin batera. Bertan, denborarekin hasierako zenbait planteamendu aldatzera behartu nauen arazoengatik inguruko iritzi sakon bat dago, erakunde publiko eta pribatuek gizartearekiko duten jarreraren eta izateko moduaren inguruan.

Lan guztian zehar ikasitakoa baliatuz, ondorioen atala burutu dut, hiru zatitan banatuz. Lehenik, etorkizunerako beste aplikazio eremu edo proposamen posible batzuk egiten saiatu naiz. Lan honetatik lortu dudak jakinduriatik eta ateratako ondorioetatik abiatuta, gaur egungo egoera hobetzeko egon daitezkeen aukera berriak proposatzen ahalegindu naiz. Honi jarraiki, lanaren bidez zentzu askotan jasotako ekarpenak eta lanean zehar izan ditudan zailtasunak zein izan diren laburbiltzea ere interesgarria iruditu zait.

Proiektu honen muina ikerketa bat izanik, hausnarketa kritiko bat egitea oso garrantzitsua dela iruditzen zait, nahiz eta nire helburua ez den inondik inora alde baten edo bestearen inguruan posizionatzea. Hausnarketa kritiko horrek, bi aldeak hobeto ulertzeko edota enpatia lantzeko aukera emango dit, eta hainbat gauzetan ados egongo naizen moduan, beste hainbatetan aurka azalduko naiz. Laburbilduz, azken atal hau, gehienbat nire iritzia emateko baliatuko dut.

Lan guztiak amaitu ohi diren moduan, hau ere bibliografiarekin bukatuko da. Bertan, informazioa eskuratzeko erabili ditudan informazio-iturriak zeintzuk diren adieraziko

dira. Informazioa iturri ezberdin askotatik kontsultatua izango da, esaterako, liburu, prentsa, aldizkari, artikulua, Internet etab. Atal gehigarri gisa, erabilitako prentsa artikuluen bilduma moduko bat egongo da lanaren amaieran, eranskinak atalean.

2. ERREPIDE BIDEZKO GARRAIO-SISTEMAK EUROPAR BATASUNEAN

2.1. DESKRIBAPENA

Gaur egun, errepide bidezko garraioa da garraio biderik erabiliena mundu osoan zehar. Garraioari dagozkion azpiegiturretan aurrera eman diren inbertsioek eta ibilgailuetan jorratu diren aurrerapen teknologikoen bide eman diote horretarako. Esan dezakegu, errepidea dela pertsonen nahiz merkantzien garraiorako garraio bide nagusia (Álvarez eta Pardo, 2008).

Errepide bidezko garraioak beste garraio-sistemekiko (trena, hegazkina, itsasontzia) abantaila nabarmena du, hauek iristen ez diren lekuetara iristeko gaitasuna eta malgutasuna baitu. Horrez gain, ordutegiekin eta errepide sareekin dituen egokitzapenei esker, errepide bidezko garraioak ez du lehiakiderik, ez epe laburreko, ez epe luzeko distantzian. Kamioia garraiatu beharreko merkantziak kargatu bezain laster irten daiteke bere abiapuntutik, eta errepidean zehar edozein arazo izanez gero, bide bat baino gehiago hartu ditzake bere helmugara ahalik eta azkarren heldu ahal izateko (Martínez, 2013).

Garraioa edozein gizarteren jarduerarako behar beharrezkoa da, ezinbesteko bilakatu baita herritarren artean, garapen ekonomiko nahiz sozialerako. Garraioari dagozkion azpiegiturak herrialde ezberdinetako politika ekonomikoetan berebiziko garrantzia izan dute (Álvarez eta Pardo, 2008).

Errepide bidezko garraio-sistemen garrantziaz ohartzeko, Estatuaren barneko ikuspegi indibidualetik haratago, nazioarteko ikuspegi batetik behatu behar dugu egoera. Sektore honen izaera ekonomikoa bi bidetan justifikatu dezakegu. Alde batetik, intrintsekoki, sektore honek enplegu arrazoietan eta arrazoi produktiboetan duen garrantziaz ohartuz. Bestetik, inguruko beste sektoreen gainean duen eraginari erreparatuz, esaterako, produkzio kostuetan edota harreman komertzialetan duen garrantzia.

Hortaz, Europar Batasunaren garraio-politiken helburu nagusietako bat Estatu kideen artean, ondasun, zerbitzu, kapital eta pertsonen zirkulazio librea lortzea izanik, ezinbestekoa da errepide bidezko garraio-sistema eraginkor bat edukitzea. Hori ezean, ezinezkoa suertatuko litzateke horren aplikazio egokia (Arroyo, 2008).

Hala ere, errepide bidezko garraioak ekarpen positiboek gain, eragin negatibo ugari ditu. Erantzukizun zuzena du ingurumenarekiko inpaktu negatiboan; esaterako, kutsadura atmosferikoan, zaratan, istripuetan, biodibertsitate galeran, kongestioan edota energiarekiko menpekotasunean (Álvarez eta Pardo, 2008).

Espainiaren kasua aztertzen hasita, INE-ren datuei erreparatuz, ikus dezakegu garraioaren sektorean lanean diharduten langileen %80 baino gehiago errepidean ari direla. Martínez-en (2013) aburuz, errepide bidezko merkantzien garraioaren sektoreak zenbait ezaugarri nagusi ditu:

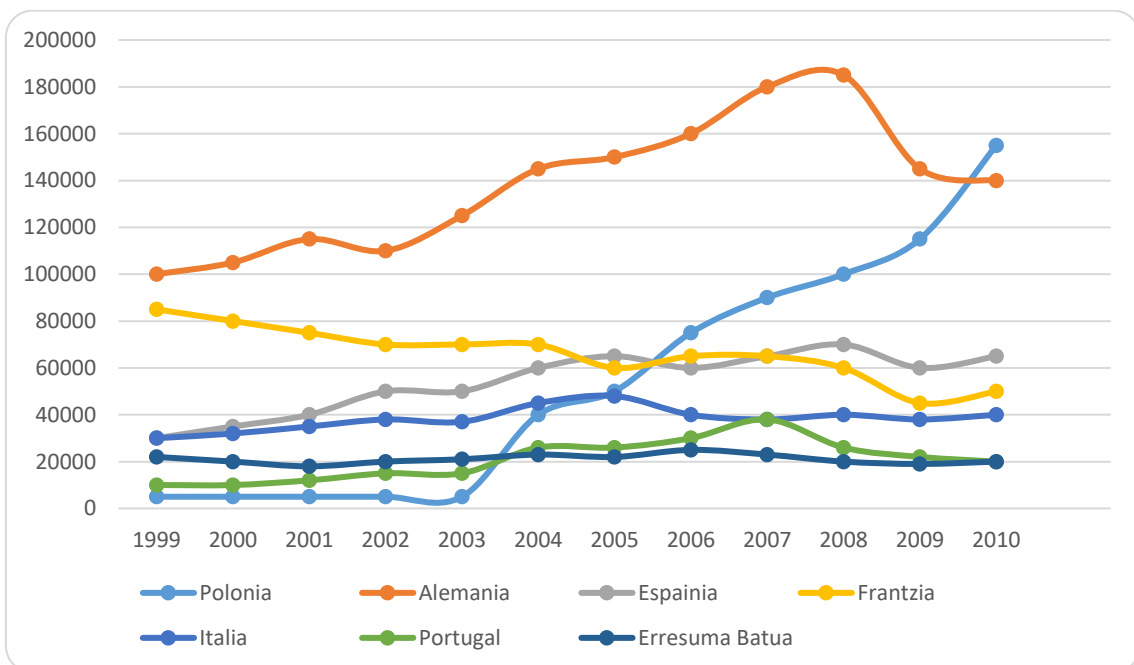
Sektore honetan enpresa asko daude, enpresa txiki eta ertainak nagusitzen direlarik. Horrek, sarritan, antolakuntza arazoak ekartzen ditu sektorean, zaila delako enpresaburu txiki eta handien artean adostasunak ematea. Batzuetan, lankidetzak akordioak sinatzen dira, eta modu horretan, enpresek kostuak murriztu ahal dituzte, langile finkoak autonomoengatik ordezkaturik, hau da, kostu finkoak kostu aldakor bihurtuz.

Gainera, atez ateko zerbitzu bat eskaintzen du, erabiltzailearen beharretara egokitzen dena. Horrez gain, teknologian ematen diren aldaketetara egokitzeko gaitasuna du. Azken ezaugarri gisa, esan dezakegu sektore honetako langileen ohiko perfila 35-55 urteko gizonetako autonomoak izan ohi direla.

Bestalde, garraioak izan duen bilakaerari dagokionez, Europan azken 40 urteetan izan den garraio biderik erabiliena errepide bidezko garraioa izan da. Trenbide bidezko garraioaren gutxikuntzak bide eman dio errepide bidezkoari eta horren ondorioz, hazkunde ikaragarria jasan du azken hamarkadetan.

Jarraian txertatutako grafikoan, errepide bidezko nazioarteko garraioak herrialde ezberdinetan izan duen bilakaera ikus dezakegu. Grafiko honek, zehazki, ibilgailu astunen garraioak azken urteetan izan duen eboluzioa erakusten digu, ibilgailu mota hori baita merkantzien garraioan diharduena.

1. GRAFIKOA: Errepide bidezko nazioarteko garraioaren bilakaera ibilgailu astunei dagokienez Europan hainbat herrialdetan



ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Martinez-etik (2013)

Datuak milioika tonatan

Martínez-ek (2013) aipatzen duen moduan, hainbat arrazoi izan dira errepide bidezko garraioaren hazkundeari bide eman diotenak. Zenbait puntu garrantzitsu aipa ditzakegu: batetik, errepideak malgutasun eta irisgarritasun handiagoa du beste garraiobideekin alderatzen badugu, erraztasun handiagoa baitu helmuga ezberdinetara heltzeko. Errepide bidezko garraioaren lehiakide nagusia trenbide bidezko garraioa da, errepide sarea trenbide sarea baino 10 aldiz handiagoa izanik. Gainera, errepide bidezko garraioaren sektorean enpresa asko aurkitzen dira, gehienak izaera pribatukoak. Trenaren sektorean, aldiz, enpresa gutxi daude eta normalean izaera publikoa izan ohi dute.

Bestetik, Espainiako errepide sarea zuzenean Europakoarekin elkartuta dago, eta atez ateko zerbitzua eskaintzeko, errepidea da kostu eta oztopo gutxien ekartzen dituen. Kamioiek, esaterako, beren izaeragatik, merkatuaren beharren aldaketetara hobetoago eta azkarrago moldatzeko joera izan ohi dute. Atez ateko zerbitzuen beharrak eta eskarian izan diren aldaketek ohikoagoa egin dute kamioiek karga gutxiagorekin bidaia gehiago egitea. Malgutasun handiagoa eta zerbitzu azkarragoa eskatzen zaie gaur egun.

Aurretik aipatu bezala, Espainiako errepide sarea oso zabala da, eta Europako herrialdeen joerari jarraituz, asko hazi da azken 40 urteetan. 80ko hamarkadatik hona, Europako diru-laguntzen bidez, azpiegituren arloan zeuden ahuleziak konpontzen saiatu da Espainia, bere BPG-ren %2 inguru azpiegitura eta hobekuntzara bideratuz.

Urte askoan zehar, errepide bidezkoa izan da garraiorako sektore nagusia, batez ere, aldaketetara egokitzeko dituen baldintzei esker. Hala ere, gaur egun errepide bidezko garraio sektorearen etorkizuna zalantzan aurkitzen da. Europar Batasunak zenbait arau eta lege aplikatu ditu errepideko kongestioa eta kostu sozialak gutxitzeko asmotan. Helburu nagusia, errepide bidezko garraioa baino eragingarriagoak eta garbiagoak diren beste garraiobide batzuk aurkitzea eta horietara aldatzea da.

2008tik 2009. urtera, esaterako, jaitsiera nabarmena egon zen merkantzien garraioan, hein handi batean, Espainiak jasandako krisi ekonomikoaren ondorioz. Hala ere, Europako arau eta legee jarraituz, etorkizunean jaitsiera horri jarraipena ematea dute helburu (Martínez, 2013).

2.2. GARRAIO-POLITIKAK

Atal hau osatze aldera, gehienbat, Europar Batzordeak 2014. urtean eginiko ikerketa batean oinarritu gara. Europar Batasunak hainbat esparru politikotan aurrera eramaten dituen jardueren artean, garraioa hartuko dugu ardatz nagusitzat. Horretarako, garraio-politiken azterketan zentratuko gara.

Garraioa gizartearentzat eta ekonomiarentzat berebiziko garrantzia duen sektorea da. Europar Batasuneko ekonomiari egiten dion ekarpen handiaz gain, 11 milioi lanpostutik gora sortzen ditu Europan. Europar Batzordeak dituen helburuen artean garrantzitsuenetakoa, garraio-politika eraginkor, ziur eta iraunkor bat garatzea eta sustatzea da.

1993. urtean argitaratu zen “Enpleguari buruzko Liburu Zuria” izenez ezagutzen den txostena, bertan argi ikus daitekeelarik Batasunaren jarrera nagusia. Garraio-azpiegituren alorrean duen politika azaltzeaz gain, azpiegiturek garapen ekonomikoan joka dezaketen funtzioaren inguruan egiten den hausnarketa aurki dezakegu.

Liburu Zurian Batzordeak hazkundera, lehiakortasuna eta enplegua suspertzeko neurrien artean, Sare Transeuroparraren ezarpena bizkortzea proposatzen du, aldi berean zenbait lehentasunezko proiektutan zentratuz. Sare horien beharra justifikatzerako orduan, bi dira erabiltzen dituzten argudio nagusiak: bata, lehiakortasun handiagoa lortzearekin lotua, eta bestea, merkatu bateratuaren funtzionamendua hobetzearekin (Franco, 2002).

Gure gizartea etengabe mugimenduan doan heinean, pertsonak ere etengabe mugitzen ari gara. Mugikortasun beharrak hazten doazenez, garraioaren etengabeko hazkuntza ematen ari da, bai bidaiaren artean, bai garraiatzen diren merkantzien artean ere. Horrek, ordea, ingurugiroari ez dio inolako mesederik egiten gasen emisioak gutxitzearen bidean.

Oreka bat bilatu nahian, eta konponbideak aurkitze aldera, Europar Batasuneko politikek zenbait erronka finkatuak dituzte. Errepide sareetako azpiegiturei dagokienez, Europar Batasunean oso maila ezberdinekoak ikusten dira, eta horien egoera hobetu nahi da garraio egokiago bat lortzeko bidean. Horrez gain, errepideetako kongestioa jaitsi nahi da, baina datuek diotenez garraioak hazten jarraituko du. Gainera, Europar Batasuneko garraioaren sektoreak lehiakortasun handiagoa izango du, munduko beste herrialde batzuetan ematen ari den hazkunderaren ondorioz.

Erronka horietaz aparte, badira Europar Batasuna kezkatzen duten beste zenbait puntu, petrolioaren menpekotasuna, esaterako. Nahiz eta teknologia berriei esker ibilgailuen eraginkortasuna handitu, garraioak bere beharren %96 asetzeko ezinbestekoa du petrolio. Kontuan izanik geroz eta petrolio kopuru urriagoa izango dugula etorkizunean, alternatiba berrietan zentratzea beharrezkoa da. Adituen esanetan, 2050. urtean petrolioaren prezioa 2005. urtekoarekin alderatuz bikoitza izango da.

Ahaztu behar ez den beste erronketako bat negutegi efektuko gasen emisioen jaitsierarena da. Pasa den mendeko emisio-mailen datuak aztertu ondoren, Europar

Batasuna 2050. urterako sektoreko gasen emisioa %80 jaistera konprometitu da. Helburu hori lortzeko bidean, esan beharrik ez dago, garraiotik eratorritako gasen emisioek eragin handia izango dutela. Europar Batasunaren arabera, negutegi efektuko gasen emisioen laurdena garraiotik dator.

Europar Batasuneko politikari esker, azken 20 urteetan Europako garraio sektorean aurrerapen handiak eman dira. Lortutako helburu nagusien artean hainbat aipa ditzakegu; esaterako, segurtasuna handitu da garraio mota guztien artean (istripu kopurua eta hildako kopurua jaitsiz), sektoreko langileek gaur egun baldintza hobekak dituzte, kutsadura gutxitu da eta aurrerapen teknologiko nabarmenak eman dira garraio garbiago baten alde.

Segurtasunaren puntua aipatzearen, errepide istripuetan hildako pertsonen kopurua nabarmen jaitsi da azken urteetan. 1992-2010 urteen artean, esaterako, hildako pertsonen kopurua erdira jaitsi zen, biktimen kopurua 70.000 izatetik 31.000 izatera pasatuz. 2010-2013 artean, aldiz, %17 jaitsi zen kopuru hori. Bide horretatik jarraituz, Europar Batasunaren helburu nagusienetako bat 2020. urtea baino lehen biktimen kopurua %50era jaitea da.

Europar Batasunak, I+G egitasmoak bultzatzeaz gain, teknologia berrietan zentratzen du arreta, bereziki garraio ekologikoari loturiko teknologian. Arau eta lege berriek batasuna osatzen duten herrialde guztiak teknologia garbiak sustatzera derrigortzen dituzte (ibilgailu elektrikoak edo hidrogenozkoak, adibidez).

Garraio azpiegituren politika berri bat martxan da 2014. urteaz geroztik. Honen helburua, aurretik aipatu bezala, Europako errepide sareetako azpiegiturak bere osotasunean hobetzea da, potentzia handien artean eta gainerako herrialdeen artean ezberdintasun handiak egon ez daitezken. Modu horretan, herrialde batetik besterako ibilbidea erosoagoa izango da, bide batez, garraioaren kalitatea hobetuz. "Europa batu" ("Conectar Europa") deritzon egitasmo honek, 26.000 milioi bideratuko ditu garraiorea, Europako garraio sare nagusia osatzeko asmoz.

2.3. EUROPAKO LEGEZKO ESPARRUA

Europar Batasunaren helburu nagusietako bat, Estatu kideetan zehar, ondasun, zerbitzu, kapital eta pertsonen zirkulazio librea lortzea da. Horretarako, behar beharrezkoa ikusten du merkatu bateratu bat sortzea. Jarraian, garraio-politika bateratuan zentratuko gara.

1957. urtean sinatutako Erromako itunean finkatu ziren helburuen artean, Europar Batasunean garraio-politika bateratua ezartzeko nahia argi geratu zen. Erromako ituna garraio merkatua zabaltzean eta lehiakortasun baldintzen oreka bilatzean oinarritzen da (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

1992. urtean sinatutako Maastrichteko tratatua oso garrantzitsua izan zen Erromako itunean adostutako helburuak sendotzeko. Europako garraio merkatuaren hazkunde eta garapena bilatzen zuten, eta horretarako, Europar Batasuneko herrialde kideen garraio-politikak bateratzea ezinbestekoa zen (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Horrez gain, Europako garraio-sistemaren efizientzia eta iraunkortasuna bultzatzeko helburuarekin, tarifikazio politikak eta politika fiskalak bateratu nahi ziren (Europar Batzordea, 1998).

90. hamarkadako hasierako urteek berebiziko garrantzia izan zuten aurreko paragrafoan aipatu ditugun helburuei dagokienean. Ibilgailuei dagozkien zerga sistemak aldaketak jasan zituzten, besteak beste, ibilgailu astunei kostuak igoaraziz. Horiek izan ziren erabileragatik ordaindutako tarifikazio modelo bat ezartzearen bidean emandako lehen urratsak (Vassallo eta López, 2009).

1992. urtean Europar Batasunak garraio-politikari buruzko Liburu Zuria argitaratu zuen, "Hazkundera, lehiakortasuna, enplegua" izenburupean, gai horiek izanik jorragai nagusiak. Testuinguru horretan kokatzen dira azpiegituren beharra eta funtzionaltasuna (Franco, 2002).

Bertan aipatzen zenez, garraio-sistemaren efizientzia faltaren arrazoi nagusietako bat ibilgailuen jabeen lan-kostuetan aurkitzen zen. Garraioan ziharduten pertsonen lan-kostuen artean ez zeuden errepideari egindako kalteei zegozkien kostuak, eta hor desoreka nabarmena sortzen zen, garraio-sistemaren kaltetan, noski.

1993. urtean Europar Batasunak 1993/89/CE¹ Zuzentaraua onartu zuen, zeinak merkantzien garraioan erabiltzen ziren ibilgailu mota batzuen gaineko zerga onartu zuen. Horrez gain, zenbait errepide mota eta autopistetan bidesariak ordaintzeko legea onartu zuen.

¹ 1993/89/CE Zuzentaraua: ibilgailu astunei eta errepideei buruzkoa, zergak eta bidesariak erregulatzen dituena.

Beranduago, 1999. urtean, 1999/62/CE² Zuzentaraua onartu zen Europar Batasuneko herrialde kideen artean. Bertan, merkantzien garraioan erabiltzen diren ibilgailu astunek errepide sare jakin batzuk erabiltzeagatik ordaindu beharreko zergen legea onartzen da.

2001. urtean, Gotenburgoko Europako Kontseilua garraio-politika iraunkor baten alde agertu zen, kostu sozialak eta ingurumen kostuak barneratuz. Kontseiluaren helburuen artean, errepide sareetako ibilgailuen kopurua gutxitzea eta zarata eta auto pilaketak murriztea zeuden. Horrez gain, ingurumenaren alde elkarlanean, gasen emisio eta kutsadura mailak kontrolatzea eta garraio bide garbiagoak sustatzea zuten helburu (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

2003. urtean, Europako Parlamentuak, aurretik zetozen urteetarako, eta batez ere hurrengo hamarkadari begira, Eurobineta barneratuko zuen Zuzentarau baten beharraz ohartarazi zuen. 4 urte beranduago, 2006/38/CE³ Zuzentaraua onartu zen, 1999/62/CE Zuzentaraua moldatuko zuena, nahiz eta zenbait Estatu beranduago aplikatuko zituzten bertan hitzartutako tarifakazio sistemak.

Urte batzuk geroago, aldiz, beste behin moldatu zuten 1999/62/CE Zuzentaraua, kasu honetan 2011/76/CE⁴ Zuzentaruaren bidez. Honen oinarria jatorrizko Zuzentaruaren berdina da, hau da, ibilgailu astunen trafikoa “erabileragatik ordaintzearen” filosofia jarraituz erregulatu behar dela dio. Horrez gain, Zuzentaru berri honek ardatz transeuroparretan ibilgailu astunei bidesaria derrigorrez kobratu behar zaiela adierazten du (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

2004/52/CE⁵ Zuzentaruak dioenez, herrialde desberdinek beren azpiegituren eta errepide sareen finantzaziorako ezarri dituzten tarifakaziorako kobru-sistemak ez dira elkarren artean bateragarriak. Hori lortzea da, hain zuzen, Europar Batasunaren helburu nagusietako bat; Estatu ezberdinetako kobru-sistemen artean bateragarritasuna eta elkarreragingarritasuna egotea. Estatu kideen bidesari zerbitzu nazionalen gehigarri gisa sortu da Europako Bidesari Zerbitzua.

Hala ere, Estatu desberdinetan aplikaturiko tarifakazio politika desberdinak errespetatu eta aplikatu beharko ditugu, betiere jakinik, Estatu baten barne ere politika bat baino gehiago egon daitekeela. “Guztiaren gaineratik, Estatu desberdinen arteko herritarren artean, diskriminazio ezaren printzipioa errespetatu beharko da” (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Tarifakaziorako kobru-sistemak ezartzen dituzten Estatu kideek zenbait berezitasun bete beharko dituzte; esaterako, epe motzean abantaila teknologikoen hobekuntzak ezarri beharko dituzte, etorkizunerako aplikazio modelo berriei muzin egin gabe. Sistema horiei dagokienean, aurrerago aztertuko ditugun teknologietako batean oinarrituko

² 1999/62/CE Zuzentaraua: ibilgailu astunei buruzkoa, errepideen erabileragatik ordaindu beharreko zergak erregulatzen dituena.

³ 2006/38/CE Zuzentaraua: Eurobinetari buruzkoa, tarifakazio sistemak erregulatzen dituena.

⁴ 2011/76/CE Zuzentaraua: ibilgailu astunei buruzkoa, ardatz transeuroparretan bidesaria ezartzea derrigortzen duena.

⁵ 2004/52/CE Zuzentaraua: Kobru-sistemen arteko bateragarritasuna eta elkarreragingarritasunari buruzkoa.

dira: satellite bidezkoa (GSNN), mugikor bidezkoa (GSM-GPRS) eta DSRC sistema bidezkoa (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

2.4. ERREPIDEEN FINANTZAZIOA

Azken urteetan, Europako herrialde askotako errepide sareetan tarifikazio modelo eta kobru-sistema berriak jarri dituzte martxan. Honen guztiaren jatorria 90. hamarkada bukaeran sortutako aurrerapen eta garapen teknologikoan koka dezakegu, hori izan baita gaur egungo garraio-sistemari bide eman diona (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Sistema berri hauen xedea erabileragatik ordaintzea da. Europa erdialdeko Estatuetakoa errepide sareak ibilgailu karga gehien jasotzen dutenak dira, garraiolariak hauetako asko eta asko gurutzatu behar izaten baitituzte beren merkantzien ibilbidean. Hori horrela, bertako errepideetako ibilgailu pilaketa erregulatzeko asmotan, tarifikazio modelo eta kobru-sistema berriak ezarri dituzte (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Estatu horien helburu nagusia, tarifikazio orokor baten bidez beren errepide sareen mantenturako edota azpiegitura berrien eraikuntzarako beharrezko inbertsioa finantzatzea da. Hala ere, Estatu askorentzat sistema hauek martxan jartzearen arrazoia ez da izaten ekonomikoa soilik. Ingurumenarekiko konpromezua eta *road pricing* politikak ezartzea aipa ditzakegu horren adibide (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

2.4.1. TARIFIKAZIOA

Azken urteetan, Europako zenbait herrialderen egoera ekonomikoak okerrera egin du eta horren ondorioz, zenbait arazoak izan dituzte aurrekontuak egiterakoan. Horrela, pixkanaka errepideak finantzatzeko metodo berriak agertzen joan dira eta erabiltzailea errepideen erabileragatik ordaintzeko kontzientzia garatzen joan da. Hori horrela, gaur egungo metodo berriak martxan jarri dituzten herrialdeetan, erabiltzaileak dira errepideei dagozkien kostuak (osoak edo partzialak) ordaintzearen erantzule nagusiak.

Jarraian, Europan errepideen finantzaziorako erabiltzen diren hiru metodo nagusiak aztertuko ditugu: bidesarien ezarpena, errepidea erabiltzeko eskubidea ematen dion bineta baten aplikazioa eta ibilgailu astunentzat tarifikazio modulatuako sistema betearazteko betebeharra (Gómez eta Vassallo, 2013).

- **Modelo tradizionala:**

Modelo honen barne, bi motatako errepideak aurkitzen dira, eta horien finantzazioa aztertuko dugu. Alde batetik, kontzesiopean ez dauden errepideen erabileragatik inongo zergarik edo bidesaririk ordaintzerik eskatzen ez duten herrialdeak daude. Esanguratsuenen artean, Espainia, Frantzia (bi modelo aplikatzen ditu), Italia edota Erresuma Batua aipa ditzakegu, nahiz eta denek ez duten proportzio berean aurrera eramaten modelo hau. Modelo honetan, bidesari gabeko errepide sareen

finantzazioa aurrera eramateko baliabideak, hein handi batean, aurrekontu publikotik eratorriak dira (Vassallo *et al.*, 2012).

Bestalde, kontzesiopean dauden errepideen erabileragatik bidesaria ordaintzea derrigortzen duten herrialdeak aurki ditzakegu. Kontzesioa ematen zaion enpresa izango da errepide sare horren eraikuntzaren eta azpiegituren mantenuaren arduradun nagusia. Kasu gehienetan, enpresa hauek izaera pribatua dute, nahiz eta herrialde batzuetan enpresa publikoak edota mixtoak (publiko-pribatuak) dauden. Bidesaria, azken batean, erabiltzaileak errepide sarearen enpresa titularrari ordaintzen dion zerga-mota da.

Nahiz eta modelo tradizional hau errepideen finantzazioari dagokionean mundu mailan dagoen modelorik ohikoena izan, Europako zenbait herrialdetan pairatu diren krisi ekonomikoen ondorioz arazoak izan dituzte. Hori dela eta, herrialde horietako aurrekontuetan izandako gorabeherak bertako errepide sareen finantzazioa kolokan jarri dute.

Beraz, ekonomia arazoaren ondorioz, argi ikusten da azken urteetan modelo tradizional honen bideragarritasuna zalantzan jarri dela. Honen ondorioz, Europar Batasunak jarraian aztertuko ditugun finantzazio modelo berritzaileagoak jartzen ditu mahai gainean, errepideen kostuak erabiltzaileei egotziz (Gómez eta Vassallo, 2013).

- **Bineta:**

Europako zenbait herrialdek, aurretik aipatu dugun erabileragatik ordaintzearen printzipio hori aplikatuz, errepideen finantzaziorako metodo gisa *bineta* izenekoak erabiltzen dute. Bineta hau kontratatzen edota erosten duen erabiltzaileari errepidea erabiltzeko eskubidea ematen zaio denbora tarte jakin baterako. Estatuak finkatzen dituen bineta prezioen arabera, erabiltzaileak diru kantitate bat ordaintzen du horri dagokion denbora tartean zehar errepide sarearen nahi adinako erabilera egin dezan. Modelo hau ibilgailu guztietan aplikatzen da, hau da, arin nahiz astunetan, ordaindu beharreko prezioa astunetan handiagoa izango delarik.

Normalean, bineta ordaintzearen truke erabiltzaileari bere ibilgailuaren ageriko zati batean itsatsi beharreko txartel bat ematen zaio. Bere epealdia, orokorrean, urtebetekoa da, nahiz eta epealdi txikiagoko txartelak saltzen dituzten, esaterako, zenbait hilabete edo egun. Txartel hauen prezioa, nagusiki, zenbait aldagaiak finkatzen dute: ibilgailu mota eta tamainaz gain, ingurumen aldagaiak ere kontutan hartzen dira.

1993/89/CE⁶ Zuzentaraua kontutan harturik, Europako herrialde batzuen akordioaren ondorioz, errepideen erabilera ordaintzeko bineta bidezko sistema berri bat sortu zen. Europako bineten artean ezagunena den sistema honi

⁶ 1993/89/CE Zuzentaraua: Eurobinetari buruzkoa, errepideen erabilera ordaintzeko bineta erregulatzen duena.

Eurobineta deritzo. Kasu honetan, 12 tonatik gorako pisua duten ibilgailu astunak soilik daude derrigortuta bineta ordaintzera.

Sistema hau, gaur egun, Europako herrialde gutxi batzuetan dago ezarria; Belgika, Herbehereak, Luxenburgo eta Suedian soilik. Eurobinetak ezberdintasun bat du beste sistemekiko, izan ere, sistema bateratu bat osatzen du aplikatzen duten herrialdeen artean (Gómez eta Vassallo, 2013).

- **Tarifikazio modulatu:**

Azkenik, zenbait herrialdetan martxan jarri den ibilgailu astunentzako tarifikazio modulatu sistema aztertuko dugu. Azken urteetan, Europar Batasunean tarifikazio modelo gisa arrakasta izaten ari den eta alternatiba moduan aurkezten den sistema dugu hau. Kasu honetan, ibilgailu astunei soilik ordainarazten zaie errepideen erabileragatik.

Sistema honen helburu bakarra ez da errepide sareen bideragarritasun finantzarioa aurrera eramatea. Horrez gain, Europar Batasuneko garraio-sistemaren barruan berebiziko garrantzia duen sistema da. Bertan aipatzen diren helburuen artean, Europar Batasunak, batetik, errepidearen erabileragatik sortutako kostu sozialak barneratu nahi ditu; horien artean aurkitzen dira azpiegitura kostuak (eraikuntza, mantenua...) eta kanpoko kostuak (kutsadura, zarata, kongestioa...). Bestetik, ingurumenarekiko konpromisoa garatuz, garraiobide garbiagoak bultzatu nahi ditu, adibidez, errepideetatik trenbideetara pasatuz merkantzien garraioa.

Tarifikazio modulatuan, normalean, 3,5 tonatik gorako ibilgailu astunei ordainarazten zaie errepideen erabileragatik. Hala ere, herrialde bakoitzak aukera du tarifikazio sistema hau ibilgailu arinetan aplikatu hala ez. Herrialde gehienek beren muga ibilgailu astunetan jartzearen arrazoia zera da; sistema hau ibilgailu astunetan aplikatzen dute lehendabizi, beranduago ibilgailu mota guztietan aplikatzeko lehenengo urrats gisa.

Bidesariaren tasak finkatzeko orduan, hainbat aldagai hartzen dira kontuan. Abiapuntu bezala, ibilgailuak egindako distantziari erreparatzen zaio, horren arabera prezioa aldatu egingo baita. Horrez gain, ibilgailuak igorritako gasen emisio-mota aztertzen da, araututako mailen arabeko prezioa finkatuz. Gainera, ibilgailu mota eta bere pisua ere tasak finkatzerako orduan kontutan hartzen diren aldagaiak direla esan dezakegu (Gómez eta Vassallo, 2013).

1.TAULA: Errepide bidezko garraioaren fiskalitatea European

Herrialdea	Ibilgailuaren gaineko zerga €/urte	Erregaiaren gaineko zerga €/litro	Bidesariak/ Distantzia €/km
Alemania	929	0,47	0,18
Suitza	3.800	0,63	0,0185
Austria	1.752	0,4	0,35
Txekiar Errepublika	2.020	0,44	0,26
Eslovakia	2.471	0,37	0,19
Frantzia	932	0,43	0,2
Portugal	941	0,37	0,09
Polonia	750	0,39	0,09
Eslovenia	-	0,36	0,22
Hungaria	852	0,39	-
Spainia	1093	0,51	-

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, International Transport Forum Database-tik (2012).

2.4.2. KOBRU-SISTEMAK

European tarifikaziorako erabiltzen diren kobru-sistemei dagokienean, bi sistema mota aurki ditzakegu, *free flow* izeneko teknologia aplikatuz funtzionatzen dutenak. Alde batetik, arku eta *videotolling* bidezko sistema dago eta bestetik, satelite bidezkoa. Bi sistema hauek elkarrekiko dituzten ezberdintasun nagusiak azpiegitura mota, eraginkortasuna eta egiazkotasuna dira (Saldaña eta Vassallo, 2012).

- **Arku eta *videotolling* bidezkoa:**

Ibilgailuan instalatuta joango den OBU (*on board unit*) izeneko aparailu baten bidez, ibilgailua arkuaren azpitik pasatzean automatikoki egiten da kobrua. Ibilgailuaren eta gidariaren datuak sisteman erregistratuta egotea derrigorrezkoa da, ondoren OBU aparailua ibilgailuan bertan txertatzeko eta kobruak kontu korrante bidez, automatikoki, gauzatu ahal izateko (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Ibilgailua arkutik igarotzean bertan txertatuta dagoen sistema elektronikoak sentzore batzuen bidez ibilgailu bakoitza identifikatuko du, ordaindu beharreko bidesari kopurua zehaztuz.

Videotolling bere hutsean ez da oso sistema zehatza, eta beraz, arkuaren gehigarri moduan erabiltzen da, sistemari zehaztasuna gehitzeko funtzioa betez. Igarotzen diren ibilgailuen matrikula irakurgailu gisa dihardu, txertatuta dituen kamerek ibilgailuaren matrikula detektatu eta antzematen dutelarik (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

- **Satelite bidezkoa:**

Sistema honetan ere ibilgailuek OBU aparailua bertan txertatuta eraman beharko dute egindako kilometro kopurua zehazteko, eta horren arabera ordaindu beharreko bidesari kopurua kalkulatzeko. GSM edo GPRS bidez, OBU aparailuaren

eta satellite bidez jasotako datuen elkar-trukaketa bat ematen da, eta prozesuaren amaieran ibilgailuaren gidariari gutun bat iristen zaio ordaindu beharreko kuota adieraziz.

Satelitearen bidez, edozein ibilgailuk ia errepide sare guztian momentu oro dituen mugimenduak kontrolatzea ahalbidetzen da, eta hau da aurreko sistemarekiko duen ezberdintasun nagusia (Saldaña eta Vassallo, 2012).

2.4.3. HERRIALDE EZBERDINEN KASUEN AZTERKETA

Jarraian Europar Batasuneko herrialde ezberdinen kasuak aztertu eta konparatuko ditugu, lurralde ezberdinen artean dauden aldeak ikusiz eta elkarren arteko antzekotasunak eta ezberdintasunak alderatuz. Horretarako, hainbat herrialderen kasuak azaleratuko ditugu, hala nola, Alemania, Suitza, Austria, Txekiar Errepublika, Eslovakia, Frantzia, Portugal, Polonia, Eslovenia eta Hungaria.

Kasu bakoitzean, jarraian aipatuko ditugun puntuak ikertuko ditugu laburki, eta ondoren taula batean elkarren arteko konparaketa burutuko dugu. Honako hauek dira erabiliko ditugun aztergaiak: lehenik eta behin, herrialde bakoitzean gaur egun indarrean dagoen tarifakazio modeloa ikusiko dugu, modelo hori aplikatzen den errepide sareaz gain. Jarraiki, legezko esparruaren eta esparru instituzionalaren ezaugarri nagusiak aipatuko ditugu. Azkenik, erabiltzen diren teknologia eta kobru-sistemetan zentratuko gara.

Herrialde batek duen azpiegitura beharra bere tamainarekin eta kokapen geografikoarekin hertsiki erlazionaturik dago. Hori horrela, bertako errepide sarearen diseinua populazioaren egitura eta banaketarekin lotzen da. Horrez gain, Europako herrialde populatuena BPG maila handiena dutenekin bat datoz nagusiki. Beraz, ez da harritzekoa Europako errepide sare handienak populazio dentsitate handieneko eta BPG maila handieneko herrialdeetan kokatzea (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

2.TAULA: Europako errepide sarea populazioaren arabera

Herrialdea	Populazioa	Populazio dentsitatea (bizt/km ²)	Tarifikatutako errepide sarea (km)	Errepide sare totala (km)	Portzentaiak (%)
Alemania	82.850.000	232	13.000	644.480	2,02
Suitza	8.482.152	205	71.000	71.000	100
Austria	8.822.267	105	2.180	138.696	1,57
Txekiar Errepublika	10.610.055	135	1.200	127.719	0,94
Eslovakia	5.443.120	111	2.350	54.869	4,28
Frantzia	67.221.943	122	12.500	1.027.183	1,22
Portugal	10.291.027	112	1.600	82.900	1,93
Polonia	37.976.687	121	7.000	417.026	1,68
Eslovenia	2.066.880	102	465	38.985	1,19
Hungaria	9.778.371	105	6.500	203.601	3,19
Espania	46.659.302	92	2.991	683.175	0,44

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Datosmacro (2017), Saldaña, Vassallo eta Sierra (2012), Gómez eta Vassallo (2013), Index Mundi web orrialdea

Aurretik aipatu bezala, tarifikazio modelo eta kobru-sistema berri hauen ezarpena Europa erdialdeko herrialdeetan eman da nagusiki. Erabaki hauek hartu dituzten herrialde nagusienak taulan aipatu ditugunak izatea ez da kasualitate hutsa. Hauek dira merkantzien garraioan jarduten duten herrialdeen artean ibilgailu gehien jasan ohi dutenak eta errepideetan ibilgailu pilaketa handienak dituztenak.

Bidesari-sistema mota ugari daude, berezitasun nagusia erabilitako teknologia izanik. DSRC, GNSS eta takografoa dira sistema nagusiak, eta herrialde bakoitzak sistema egokiena hautatuko du bertan aplikatu eta martxan jartzeko. Horrez gain, zenbait sistema laguntzaile erabili ohi dira, nagusiki segurtasun eta zaintza arazoengatik. Horien artean aipa ditzakegu kamera bidezko matrikulen irakurgailu automatikoak, esaterako (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Europar Batasuneko herrialde horiek sakonago aztertzea behar beharrezkoa da bakoitzaren xehetasunak gertuagotik ezagutzeko eta erabiltzen dituzten sistema ezberdinak ikusteko. Era horretan, elkarren arteko alderaketak egitea edota gure iritzi propioa garatzea errazago suertatuko zaigu analisiaren amaieran. Beraz, banan-banan aztertuko dugu herrialde bakoitzaren kasua.

Lehendabizi Europako potentzia handienetako batean jarriko dugu arreta berezia. Alemania Europar Batasuneko herrialde garrantzitsuenetako bat da, garrantzitsuena ez esatearren. Potentzia ekonomiko, industrial eta demografiko nagusia da, eta bere kokapenak, Europa erdialdean, esanahi handia du horretan.

Azken urteetan, merkantzien garraioan eman den hazkunde konstantea dela eta, Alemania ibilgailu astunen zirkulazioan nazioarteko herrialde nagusia dela esan dezakegu. Hazkunde horrek bertako errepide sareek jasan beharreko ibilgailu karga nabarmen handitzea dakar. Arazo hori ondo kudeatzeko inbertsio handiak egin behar izan ohi dira errepideen mantenuan eta azpiegitura berriak martxan jartzean. Hori izan zen, hain zuzen, 2005. urtean Alemaniako Gobernuak ibilgailu astunentzat tarifikazio modelo berri bat ezartzearen arrazoi nagusia (Toll Collect, 2012).

Gaur egun oraindik ere indarrean dagoen ordainketa sistema hau tarifikazio modulaturakoa da, 12 tonatik gorako ibilgailu astunek soilik ordaindu behar dute bertako autopisten erabileragatik. Ordaindu beharreko tarifa-prezioa finkatzeko hainbat aldagai hartzen dira kontuan, hala nola, ibilgailuaren ardatz kopurua, egindako distantzia eta gasen emisio-maila (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Alemanian tarifikaziorako erabiltzen diren kobru-sistemei dagokienean, *free flow* teknologian oinarritzen den sistema berri bat jarri zuen martxan. Alor honetan Europako erreferente izanik eta kobrurako teknologia berriak aplikatuz, lokalizaziorako teknika gisa, sateliteak (GNSS) eta telefono mugikorraren teknologia (GSM) lehen aldiz konbinatu zituen herrialdea izan zen.

Bertako errepideetako partaidetza publiko-pribatua da, eta 2005. urteaz geroztik Toll Collect agentzia arduratzen da tarifikazio prozesua gauzatzen. Administrazio publiko nagusia VIFG (Azpiegituren Finantzaziorako Agentzia Publikoa) deitzen da, eta bere

eginkizun nagusien artean, tarifak finkatzea, azpiegituren finantzazio programen diseinua eta urteko aurrekontuak adostea aurki ditzakegu.

Enforcement edo betearazi beharreko arauak Alemaniako Garraio Ministerioaren esku daude. Bidesariaren ordainketa derrigorrezkoa denez, errepedeko polizia eta BAG (Merkantzien Garraiorako Bulego Federala) agentzia publikoa arduratzen dira ordainketen kontrola mantentzeaz (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Jarraiki, BPG-ren arabera munduko laugarren herrialde aberatsena dena izango dugu aztergai (FMI, 2017). Suitzak 1985. urtean ezarri zuen bere errepedeak erabiltzeagatik ordaintzeko sistema, binetaren bidez ibilgailu mota guztiek tarifa jakin bat ordaindu behar zutelarik. Bineta horretatik bildutako diru guztia errepedeetako gastuetarako erabiltzen da (Gómez eta Vassallo, 2013).

Horrez gain, ibilgailu astunentzat tarifakazio sistema berezi bat jarri zuten martxan, kokapen geografikoari esker ibilgailu hauen karga oso handia baitzen. Erabaki honen helburu bakarra ez zen izan ibilgailu astunen trafikoa gutxitzea, izan ere, Suitzako Gobernuak beste helburu batzuk ere bazituen esku artean. Ingurumenaren babesaz gain, merkantzien garraioa errepedeetatik trenbideetara pasa nahi zuen neurri handi batean, eta diru-iturri berriak lortu nahi zituen azpiegitura berriak finantzatzeko.

2001. urtean Gobernu suitzarrak tarifakazio modulatuako sistema berri bat jarri zuen martxan, 3,5 tonatik gorako ibilgailuek soilik ordaindu behar zutena. Sistema hau kudeatzen duen administrazioa Federal Custom Administration (FCA) izenez ezagutzen da. Ordaindu beharreko tarifa-prezioa finkatzeko hainbat aldagai hartzen dira kontuan, hala nola, egindako distantzia, ibilgailuaren neurriak eta pisua edota gasen emisio-mota (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Nahiz eta ez den Europar Batasuneko herrialdea, bere kokapen geografikoa inguruko herrialde handientzat estrategikoa da, Frantzia, Alemania eta Italiatik datorren merkantziarentzat, esaterako. Herrialde batetik bestera igarotzean, Suitzatik pasatzen den garraio kopurua handia denez, efektu negatiboak dakartza bertakoentzat. Hori horrela, Gobernu suitzarrak neurriak hartu ditu, bere azpiegituren kostuak atzerritarrek finantzatu ditzaten hein handi batean (Gómez eta Vassallo, 2013).

Suitzan tarifakaziorako erabiltzen diren kobru-sistemei dagokienean, erabiltzen den *free flow* teknologia DSRC deitzen da. Horrez gain, ibilgailu bakoitzean OBU aparailua instalatuta ematea derrigorrezkoa izango da bertako gidarientzat, datuak sistemara bidaltzeko gutxienez hilean behin. Turistentzat edota gidari atzerritarrentzat aukerazkoa izango da OBU aparailua eraman hala herrialdetik irteterakoan dagokien kuota ordaindu (Tripon, 2012)

Suitzako errepede sareak berezitasun nabarmenak ditu Europako beste herrialdeekiko; alde batetik, tarifikatutako errepede sareak Suitza osoko errepedeak barneratzen ditu, guztira 71.000 kilometro (Rapp & Balmer, 2004). Bestetik, lortutako diru-sarrerak modu honetan banatzen ditu: 1/3 Suitzako kantonamenduei banatzen zaie, garraio-politiketan berrinbertitzeko helburuarekin, eta gainontzeko 2/3 Gobernuak trenbide proiektuak

finantzatzeko erabiltzen ditu. Honen arrazoia, aurretik esan dugun moduan, merkantziaren garraioa errepidetik trenbideetara aldatzeko interesa da (Gómez eta Vassallo, 2013).

Suitzaren mugetatik jarraituz, Austrian jarriko dugu arreta. 2004. urteaz geroztik, Austrian ibilgailu astunentzako tarifikazio modulatu sistema martxan dago. Erabaki honekin hasiera batetik lortu nahi izan diren helburu nagusiak, azpiegituren eraikuntzarako eta mantenturako finantzazioa lortzea eta errepide sarearen funtzionamendu egokia bermatzea izan dira.

Austrian ibilgailu guztiek ordaintzen dute errepideen erabileragatik, baina tarifikazio modeloa ibilgailuaren arabera ezberdintzen da. Alde batetik, ibilgailu arinei bineta sistema bat ezartzen zaie, balio-epareen eta ibilgailu motaren arabera. Bestetik, ibilgailu astunei Eurobineta sistema bat aplikatzen zaie, hau da, aurreko paragrafoan aipatu dugun tarifikazio modulatu sistema. Hauen kasuan, ibilgailuaren ardatz kopurua, egindako distantzia eta gasen emisio-mota hartzen dira kontuan (Engdahl eta Sieber, 2004).

Austrian tarifikaziorako erabiltzen den kobru-sistemari dagokionean, Suitzaren kasuan bezala, *free flow* teknologian oinarritutako DSRC sistema erabiltzen da. Austriako errepideen enpresa arduraduna Asfinag deitzen da, eta bere filiala den Asfinag Maut Service enpresa arduratzen da kobru-sistemaren kudeaketaz eta gestioaz. Asfinag enpresa publikoa da, eta 1997. urteaz geroztik bertako errepide sarearen gestio, funtzionamendu eta mantenu ardurak bere esku daude. Horrez gain, *enforcement* lanak ere barneratzen ditu, poliziarekin batera elkarlanean. Azpiegitura berrien eraikuntzak eta hauen mantenu lanak, aldiz, enpresa pribatuen esku geratzen dira (Asfinag, 2012).

Ondoren, Austriaren mendebaldera joko dugu, Txekiar Errepublikara. 2004. urtean, Txekiar Errepublika Europar Batasunean sartzearekin batera, tarifikazio modelo bat ezartzea onartu zuten errepideen erabileragatik. Hauen egoera nahiko kaxkarra zen, eta mantenturako eta berrikuntzetarako diru-iturri bat izatea ezinbestekoa zuten errepide sarea hazteko eta garatzeko.

Hasiera batean, ibilgailu guztientzat bineta sistema bat aplikatu zuten eta 4 urte beranduago, tarifikazio modulatu sistema batera igaro ziren. Gaur egun ibilgailu guztiek ordaintzen dute errepideen erabileragatik, baina tarifikazio modeloa ibilgailuaren arabera ezberdintzen da. Ibilgailu arinei 2004. urtean ezarritako bineta sistema aplikatzen zaie eta ibilgailu astunei, aldiz, tarifikazio modulatu sistema. Ordaindu beharreko tarifa-prezioa finkatzeko hainbat aldagai hartzen dira kontuan, hala nola, ibilgailuaren ardatz kopurua, egindako distantzia, gasen emisio-mota eta errepide mota (Myto CZ, 2014).

Txekian tarifikaziorako erabiltzen diren kobru-sistemei dagokienean, erabiltzen den *free flow* teknologia DSRC deitzen da. Hala ere, 2008. urtean tarifikatutako errepide sarea zabaltzeko proiektu bat martxan jarri zen. Proiektu hori, jadanik ezarria zegoen DSRC teknologian oinarritzen zen, satelite (GNSS) bidezko tarifikazio sistema berri bat gehituaz (Kapsch, 2008).

Herrialde honetako errepideen eta tarifikazio sistemaren kontrola Garraio Ministerioaren (Ministry of Transport) esku dago. Honekin elkarlanean PPP Centrum izeneko agentziak dihardu, bere ardurak proiektu berrien garapena eta kudeaketa direlarik. Tarifikazio sistemari dagokionez, ordainketak kontrolatzeko zenbait arku daude, ibilgailuen OBU aparailuekin komunikatzen direnak. Horrez gain, *enforcement* lanak Txekiako poliziarik dagozkie. Kasu honetan, hauen eginkizun nagusiak, ibilgailuen OBU sistemak egiaztatzea eta bidesarien ordainketak kontrolatzea dira (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Europa erdialdeko herrialdeekin jarraituz, Eslovakiaren kasua aztertuko dugu. Eslovakiak, Europa erdialdeko beste hainbat herrialdetan egin bezala, tarifikazio modelo bat ezartzea onartu zuen errepideen erabilerrazatik. Errepide sarearen mantenurako eta berrikuntzetarako diru-iturri bat izatea garrantzitsua da etorkizunera begira, eta horregatik, ibilgailu motaren arabera tarifikatzen dute hauen erabilera. Ibilgailu arinei bineta sistema bat aplikatzen zaie eta ibilgailu astuneiei, aldiz, tarifikazio modulatuako sistema. Ordaindu beharreko tarifa-prezioa finkatzeko hainbat aldagai hartzen dira kontuan, hala nola, ibilgailu mota, pisua eta ardatz kopurua, egindako distantzia, gasen emisio-mota eta errepide mota (SkyToll, 2014).

Eslovakian tarifikaziorako erabiltzen diren kobru-sistemei dagokienez, erabiltzen den teknologia satelite bidezkoa da (GNSS). Alemaniaren urratsak jarraituz, bigarren herrialdea izan da estilo honetako sistema aplikatzen. Sistema honek, satelitearen (GPS) bidez ibilgailua lokalizatu eta bere mugimenduak kontrolatzen ditu. Telefono mugikorraren teknologiaren (GSM) bidez, aldiz, ibilgailuaren OBU datuen transmisioa ematen da.

Bidesarien ordainketen kontrola edo *enforcement* lanak bi modutara egiten dituzte: alde batetik, DRSC arkuak ditugu, ibilgailuen OBU aparailuekin komunikatzen direnak eta bestetik, Eslovakiako polizia dago (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Ezin ahaztu, Alemaniarekin batera Europar Batasunean erreferente den beste herrialde bat. Frantziako errepide sarearen gestioa eta kudeaketa administrazio publikoaren (AFITF) eta enpresa pribatuen esku dago. 2013. urtetik aurrera Gobernuak ezarritako *eco-charge* izeneko tasa aplikatzen da. Honen helburu nagusiak honako hauek dira: alde batetik, merkantzien garraioa gutxitzea eta optimizatzea bilatzen du. Bestetik, diru-iturri egonkor bat lortu nahi du garraio-politikaren garapena finantzatzeko eta egungo errepide sarearen mantenu lanetarako (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Frantziako tarifikazio modulatuako sistema 3,5 tonatik gorako ibilgailu astunentzat soilik da aplikagarri. Ordaindu beharreko tarifa-prezioa finkatzeko hainbat aldagai hartzen dira kontuan, hala nola, egindako distantzia, ibilgailu mota eta gasen emisio-mota. Horrez gain, Frantziako tarifikazio sistemak Europako beste herrialdeekin alderatuz badu bereizitasun bat. Bidesari tradizionalako ordainlekuak dituen autopista sare zabala du, hau da modelo tradizionalako eta tarifikazio modulatuako sistemak konbinatzen ditu lurraldeko errepide sarean zehar.

Tarifikaziorako erabiltzen diren kobru-sistemei dagokienean, erabiltzen den *free flow* teknologia DSRC deitzen da. Sistema honen gestioaz eta kudeaketaz arduratzen den enpresa Managing Partner (MP) deitzen da, eta datozen urteetan satelite bidezko GNSS sistema aplikatzea ikertzen ari da.

Bidesarien ordainketen kontrola edo *enforcement* lanak bi modutara egiten dituzte: alde batetik, DRSC arkuak ditugu, ibilgailuen OBU aparailuekin komunikatzen direnak eta bestetik, Frantziako polizia dago, Gendarmerie, hain zuzen (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Orain arte aztertu ditugun herrialdeetan ez bezala, Portugalen kasua nahiko berezia da. Europako kanpoaldean dagoen herrialdea izanik, erdialdean kokatzen diren herrialdeek baino askoz ibilgailu pilaketa gutxiago jasaten du bere errepide sareak. Esaterako, atzeritik datorren merkantzia garraioa ez da oso handia eta hori bertako errepideentzat lagungarri suertatzen da (Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, 2010).

Horrez gain, bidesari sistema elektronikoa tradizionalarekin uztartzen da, hau da, eskuz ordaintzen diren hesizko ordainlekuak ere erabiltzen dira zenbait autopistetan. Sistema elektronikoa dagokionez, tarifikaziorako erabiltzen den kobru-sistema *free flow* teknologiari dagokion DSRC sistema da. Hauen kontrola errepidean zehar ezartzen diren arkuen bidez gauzatzen da eta tarifa-prezioa ibilgailu motaren eta egindako distantziaren arabera finkatzen da. (Amorim *et al.*, 2014).

Gainera, Europako beste herrialdeekin alderatuz, ezberdintasun handia dago bidesarietatik ateratako diru-iturrien hartzaileri dagokionean. Gainerako herrialdeetan ez bezala, Portugalek diru hori Estatura bideratzen du, herrialdeak bizi dituen arazo ekonomikoari aurre egiteko helburuarekin. Arraroa dirudi diru publikorik ez zuzentzea azpiegiturak hobetzeko edo errepide sarearen mantenu eta hobekuntzetarako (Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, 2010).

Errepide sarearen gestioan eta kudeaketan jarduten duen enpresa Estradas de Portugal (EP) deitzen da eta agentzia hau da herrialde osoko errepide sarearen jabea. Via Verde izeneko enpresa publikoarekin elkarlanean uztartzen ditu tarifikazio lanak. Aipatu berri dugun enpresa honen eginkizuna kobru-sistemen funtzionamendu egokia ziurtatzea da eta Estradas de Portugalen egitekoa, aldiz, tarifa-prezioen finkapena.

Bidesarien ordainketen kontrola edo *enforcement* lanak bi modutara egiten dituzte: alde batetik, DRSC arkuetan txertatuta dauden irakurgailu eta bideokamera bidez, eta bestetik, Portugaleko Guardia Nazionalaren bidez (Brigada Fiscal de la Guardia Nacional Republicana) (Saldaña, Vassallo eta Sierra, 2012).

Polonian, Europa erdialdeko gainerako herrialde gehienetan bezala, azken hamarkadan tarifikazio modulatu sistema garatu da. Sistema honen helburua, errepide sarearen finantzazioaren diru-iturri nagusia izatea da, azpiegitura berriak egiteko edota egungo errepideen mantenu eta hobekuntzarako.

Tarifikaziorako erabiltzen den kobru-sistema, aztertutako herrialde gehienetan antzera, *free flow* teknologiari dagokion DSRC sistema da (Nowaki, Mitraszewska, & Kami, 2011).

Tarifikazio hau soilik ibilgailu astunentzat da aplikagarria, horien artean, merkantzia garraioak eta autobusak barneratzen direlarik. Tarifa-prezioari dagokionean, 4 aldagaien arabera finkatzen da: ibilgailuaren pisua, egindako distantzia, gasen emisio-mota eta errepide-mota (ViaTOLL, 2014).

Bidesarien ordainketen kontrola edo *enforcement* lanak bi modutara egiten dituzte: alde batetik, DRSC arkuetan txertatuta dauden irakurgailu eta bideokamera bidez, eta bestetik, Poloniako poliziaren bidez (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Honetaz gain, Esloveniaren kasua ere aztergai interesgarria da. 2004. urtean, Eslovenia Europar Batasunean sartzearekin batera, tarifikazio modelo berri bat ezartzea onartu zuten errepideen erabileragatik (Prah, 2012). Gaur egun ibilgailu guztiak ordaintzen dute, baina tarifikazio modeloa ibilgailuaren arabera ezberdintzen da Eurobinetako sistemari jarraiki. Hortaz, ibilgailu arinek eta astunek ordaindu beharreko tarifa-prezioak ibilgailu motaren eta egindako distantziaren arabera finkatzen dira. Tarifikaziorako erabiltzen den kobru-sistema, kasu honetan ere, *free flow* teknologiari dagokion DSRC sistema da, eta ordainketa OBU aparailuaren bidez egiten da.

DARS enpresa publikoaren esku dago Esloveniako autopista sarearen gestioa eta kudeaketa. Bidesarien ordainketen kontrola edo *enforcement* lanetarako enpresa honek arkuetan matrikula irakurgailu eta bideokamerak kokatzen ditu. Horrez gain, zenbait kontrol ezartzen ditu poliziak iruzurra ekiditeko helburuarekin.

Herrialdeen azterketa honekin amaituz, Hungarian jarriko dugu gure begirada. Hungarian ere errepideen erabileragatik ordaindu behar da, batez ere, azken hamarkadatik hona. Europan estrategia hau aplikatzen duten herrialde gehienek egiten duten moduan, hemen ere azpiegitura berrien finantzazio eta errepide sarearen mantenu eta hobekuntzarako diru-iturri izatea du helburu. Ibilgailu mota guztiak derrigortuta daude bidesaria ordaintzera, bai arinak eta bai astunak. Tarifa-prezioaren finkapenean eragiten duten aldagaien artean, egindako distantzia, errepide-mota eta gasen emisio-mota aipa ditzakegu (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

Tarifikaziorako erabiltzen den kobru-sistema, gehiengoan antzera, *free flow* teknologiari dagokion DSRC sistema da, eta ordainketa OBU aparailuaren bidez egiten da. Sistema hau, Hungariako errepideen gestioan eta kudeaketan diharduen enpresa publiko batek ezartzen du.

Bidesarien ordainketen kontrola edo *enforcement* lanetarako aurretik aipatu dugun enpresak arkuetan matrikula irakurgailu eta bideokamerak kokatzen ditu. Horrez gain, zenbait kontrol ezartzen ditu poliziak iruzurra ekiditeko helburuarekin (De las Heras, Gómez eta Vassallo, 2016).

3.TAULA: Tarifikazio modulatuako sistema

Herrialdea	Ezarritako urtea	DSRC	GNSS	Takografoa
Alemania	2005		X	
Suitza	2001			X
Austria	2004	X		
Txekiar Errepublika	2007	X		
Eslovakia	2009		X	
Frantzia	2013	X		
Portugal	2008	X		
Polonia	2011	X		
Eslovenia	2004	X		
Hungaria	2013	X		
Espainia	2018	X		

ITURRIA: Norberak egina

Taula honetan, herrialde bakoitzak erabiltzen duen tarifikazio modulatuako sistemaren barnean, zein teknologia mota aplikatzen duen ikus dezakegu. Herrialdeak alderatuz, teknologia erabiliena DSRC sistema dela nabarmen antzematen da. Aztertutako 10 herrialdeetatik 7k sistema hori bera erabiltzen dute beren errepideak tarifikatzerako orduan.

Aurretik aipatu ez badugu ere, taulan Espainia ere gehitu dugu, kasu berezia baita. Espainiako ahalmen handiko errepide sareak 17.163 kilometro (Ministerio de Fomento, 2017) ditu, horietatik 2.991 kilometro tarifikatzen direlarik. Hala ere, Espainiako tarifikazio sistemak Europako beste herrialdeekin alderatuz badu berezitasun bat: bidesari tradizionaleko ordainlekuak erabiltzen ditu soilik, hau da, modelo tradizionaleko sistema ezartzen da lurraldeko ahalmen handiko errepide sarean zehar.

Espainiaren barnean, Gipuzkoa izan da tarifikazio modulatuako sistema lehen aldiz aplikatu duen lehenengo probintzia. Estatuan aitzindaria den sistema honek ere, gainerako kasu gehienek bezala, DSRC sistema erabiltzen du bidesariaren kobrua aurrera eramateko.

2.4.4. ESPAINIAKO KASUA ETA BEREZITASUNAK

Espainiako garraio-politikaren helburuak jorratzeko, Campos eta Socorro-ren (2010) *Ekonomiaz* aldizkarian oinarritu naiz nagusiki. “El transporte de la sociedad del siglo XXI: política de transporte europea y española” deitzen den alean, garraio-politiken inguruko hausnarketa oso interesgarriak biltzen dira. Espainiako kasuari dagokionez, esanguratsuenak biltzen saiatu naiz atal hau osatze aldera.

Espainiako garraio-politikaren azken urteetako garapena 1978ko Konstituzioak eta 1986tik aurrera Europar Batasunak sinaturiko itun eta akordioek baldintzatzen dute. Azken 20 urteetan Fomentu Ministerioak garatutako garraio-politikak hiru helbururen inguruan jardun du nagusiki: azpiegitura eta garraio zerbitzuen liberalizazioan, mugikortasun iraunkorraren printzipioetan, eta azpiegituren hobekuntzarako inbertsio programa baten planifikazioan eta garapenean.

Liberalizazio politikei dagokienez, aurretik aipatu moduan, Europatik etorri diren bateratze politiken menpe egon da Espainia. XIX. mendearen bigarren erdian sektore hau Espainian gainerako Europako herrialdeetan baino erregulatuago zegoen, eta pixkanaka aldatzen joan da; esaterako, garraio-sistemak kontrolatzen zituzten monopolio publiko handiak boterea galtzen joan dira eta gaur egungo merkatuan indar gutxiago dute.

Esan dezakegu liberalizazio ondorengo egoera, hasierakoarekin alderatuz, askoz ere hobea dela, batez ere, erabiltzaileari begira eskaintzen den eskaintza zabalari eta aukera ezberdinei erreparatuz. Hala ere, garraio-merkatuan kompetentzia maila altua egoteak ez du esan nahi enpresa horiek eraginkortasun-maila handiarekin lanean jarduten dutenik. Izan ere, ez administrazio zentralak, ez eta autonomia erkidegotako Gobernuak, ez dute intentzio handirik erakutsi liberalizazio politikan aurrera egiteko.

2001. urtetik aurrera, liberalizazioaren inguruan ezarri ziren helburu gehienak bete ostean, Espainiako garraio-politika mugikortasun iraunkorraren printzipioetan sartzen hasi zen. Europar Batasunean zenbait Estatu printzipio horiek jorratzen hasiak ziren jada, eta Espainiak horiek eredu bezala hartuta, ez zuen atzean geratu nahi. Modu honetan, garraio-politikek trafikoaren intentsitate, kongestio eta kutsadura arazoei aurre egin behar ziela jarri zen mahai gainean. Horren irtenbide gisa, ingurumenaren aldeko kontzientzia garatuz, garraibide garbiagoak bultzatu eta kostu sozialak eta ingurumen kostuak erabat barneratu nahi zituzten.

Mugikortasun iraunkorreko estrategia horrek hazkunde ekonomikoa eta garraioaren hazkundera bilatzen du. Horrez gain, errepide bidezko garraioaren alternatibak bultzatzen ditu, batez ere, merkantzien garraioari dagokionean. Prezio-politikan ere ekarpen garrantzitsuak egiten ditu, garraioaren kanpoko kostuak barneratzerako orduan.

Garraio-politikak azken urte hauetan lortu duen helbururik esanguratsuenak, dudarik gabe, errepideetan hildakoen kopurua nabarmen jaisteak da. Legea gogortzea, santzioak

edota isunak handitzea eta puntukako karnetaren ezarpena dira, esaterako, ekarpenik aipagarrienak.

Espainiako garraio-politikaren barruan, azpiegituretako inbertsioek betetzen dute eremu esanguratsuenetako bat. Azken 30 urteetan, Espainiako azpiegiturek erreforma eta modernizazio sakonak jasan dituzte, sektoreko inbertsio totalek urteko BPG-ren ia %1 islatzen dutelarik. 2001. urtetik aurrera, aurretik aipatu bezala, Europako beste herrialdeekin bateratasun bat lortzeaz gain, garapen iraunkorreko estrategia aurrera eramaten hasi ziren Espainian ere (Ministerio de Fomento, 2008).

Inbertsio horietan esku hartu duena Fomentu Ministerioa izan da hein handi batean, errepideetan izan ezik. Hauetan %50eko esku hartzea izan du, beste erdia autonomia erkidego bakoitzari dagokiolarik (Gipuzkoaren kasuan, Bidegi). Esan dezakegu, Espainiak Europako gainerako herrialdeekin bateragarria den garraio-sistema duela, ahalmen handiko errepideei dagokienean batez ere.

Aurreko atalean, herrialdeen azterketa egin ondoren, Espainiako kasuari buruzko aipamena egin dugu. Esan bezala, Espainiako ordainpeko errepideetan ordainleku tradizionalak erabili dira soilik orain arte. Tarifakaziorako modelo tradizionala erabiltzeak, ibilgailuak gelditzera behartzea eta errepidean auto ilara amaigabeak sortzea dakartza, besteak beste.

Espainiako Gobernuak Eurobinetari buruzko 2011/76/CE⁷ Zuzentaraua atzeratzea erabaki du, zeinak ibilgailu astunei erabileraren araberako bidesaria ordaintzea derrigortzen duen. Hala ere, printzipioz behintzat, isunik edota santziorik aplikatzen hasi ezean, ez dute legeak dioena betetzen hasteko asmorik. Orain arte bezala, kontzesio bidez adostutako bidesariekin jarraitzeko asmoa dute, azpiegituren kostuetan oinarritzen den bidesari tradizionalan hain zuzen.

Gipuzkoan ezarri den bidesari sistema berria, Espainiara Eurobineta heltzeko lehen abisua izan daitekeela esan dezakegu. Estatuan ibilgailu astunen erabileragatik ordaintzen den probintzia bakarra da Gipuzkoa. Beste guztiei aurre hartuz, lehenengoak izan dira Europar Batasuneko Zuzentarauek diotena betetzen eta tarifakazio modulatuako sistema martxan jartzen.

⁷ 2011/76/CE Zuzentaraua: ibilgailu astunei buruzkoa, ardatz transeuroparretan bidesaria ezartzea derrigortzen duena.

3. GIPUZKOAKO ERREPIDEEN ERREALITATEA

3.1. SARRERA

Hainbat eta hainbat ibilgailu astunek egunero egin beharreko ibilbidearen parte da Gipuzkoa. Bere kokapen geografikoaren ondorioz, milaka ibilgailuren etengabeko joan-etorria jasaten du. Estatutik edota Gipuzkoatik bertatik abiatzen diren kamioiek, hemen bertan hartutako kargak Europako zenbait herrialdeetara garraiatzen dituzte. Eguneroko garraio hori ateratzen den bezala, sartu ere etengabe egiten da gure probintzian. Hortaz, Espainiako edozein eskualdetan helmuga duen edozein ibilgailu astunek, Frantziaren ostean Gipuzkoa osoa zeharkatu beharko du derrigorrez bere ibilbidean zehar.

Esan beharrik ez dago, horrek guztiak gure lurraldearengan sortzen duen inpaktua handia dela. Errepidea zeharkatzen duten ibilgailuen kopurua eta pisua zenbat eta handiagoa izan, horrek dakartzan mantenu kostuak eta kostu sozialak orduan eta handiagoak dira (El Diario Vasco).

N-1 errepidean ezarri den bidesari berria Estatuan aitzindaria da (Estatuan ezarri den kamioientzako lehenengo bidesari eskusiboa), Gipuzkoa lehenengo eskualdea izan baita honelako ordainketa modua abian jartzen. Sistema honen ezarpenaren atzean, jarraian modu sakonagoan aztertuko ditugun hainbat eta hainbat arrazoi daude; esaterako, kokapena eta orografia, errepide sarearen ezaugarriak eta finantzazioa.

1. IRUDIA: Errepideen mapa



ITURRIA: Gipuzkoako Foru Aldundiaren web orrialdea – Gipuzkoako errepideak atala

3.2. BIDE AZPIEGITURAK

Gipuzkoako Bide Azpiegituretako Departamentuaren eginkizunak eta jarduera esparru nagusiak errepide sarea planifikatu eta eraikitzea, eta eskualdeko azpiegitura sarea kontserbatu eta ustiatzea dira. Atal honi buruzko informazioa lortzeko, Gipuzkoako Foru Aldundiaren web orrialde ofizialean dagoen Bide Azpiegituren atalean eta Gipuzkoako errepideen atalean oinarritu gara.

Eguno legealdi honetarako hainbat helburu nagusi ditu finkaturik departamentuak: Gipuzkoako biribilgunea amaitzea; eskualdea zeharkatzen duten ibilgailu astunei ordainsaria eskatzeko sistema berria martxan jartzea (N-1, Etzegarate); errepideen mantentzea optimizatzea; autobideko sarbideak eta errepideen sarea hobetzea; eta Bidegi foru sozietatearen eredu indartu eta sustatzea erabiltzaileen kudeaketak errazteko konponbide teknologikoak abian jarri.

Gipuzkoako Foru Aldundiko departamentu bakoitzak zenbait helburu estrategiko ditu, hainbat jarduera ildotan eta ekintzatan banatuta. Helburu estrategikoen jarraipena egiteko, kontuan hartzen dira adierazleak betetzea, jarduera ildo aurrerapen maila, jardura ildo aurrerapen gradua eta aurrekontuaren gauzatzea.

Jardura ildoak ekintzek osatzen dituzte, eta, halaber, departamentu bakoitzean helburu estrategikoak betetzeko egiten diren jarduerak definitzen dituzte. Ekintza eta jardura ildo bakoitza aurrerapen graduaren arabera neurtzen da: %0tik (hasi gabe) %100era (amaituta) bitartean. Jarraian, Bide Azpiegituretako Departamentuaren 2018ko helburu estrategikoak betetzeko burututako jarduerak aipatzen dira. Bertan ikus daiteke jardura ildo bakoitzaren aurrerapen gradua zenbatekoa den gaur egun.

4. TAULA: Jardura ildo aurrerapen maila

Jardura ildoak	Aurrerapen maila
Plan ekonomiko finantzarioa modu eraginkorrean kudeatzea	% 91,67
Irunen AP-8 autobidearen lotura berriaren proiektuaren aurrerapena egitea	% 0,00
GI-632 errepidearen Antzuola-Bergara tartea lizitatzea eta eraikitzea	% 31,87
Bide-segurtasunari lehentasuna ematea eta hobetzea	% 25,83
Argiztapen sistemak pixkanaka hobetzea	% 25,00
TOTALA	% 34,87

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Gipuzkoako Foru Aldundiaren web orrialdetik

Bide Azpiegituren Departamentuaren osaketari dagokionez, taldearen banaketa orokorra, jarraian atxikitako taulan ikus daitekeen moduan, nahiko sinplea da: Bide Azpiegituretako Foru Diputatuak eta errepede eta kudeaketa/plangintza alorretako zuzendariak osatzen dute.

Bi alor horiek zuzendaritza banatan banatzen dira. Errepedetako Zuzendaritza Nagusiaren zeregin nagusia Gipuzkoako Errepede Sarea eraikitzea da, gizartearen beharrei modu eraginkorren erantzuteko. Kudeaketa eta Plangintza Zuzendaritza Nagusiak, aldiz, Gipuzkoako Errepede Sarearen planifikazioa eta eraikita dauden errepedeen kudeaketa ditu ardatz.

5. TAULA: Departamentuaren osaketa

Bide Azpiegituretako Foru Diputatuak	Aintzane Oiarbide
Alorretako zuzendariak	Errepedeak: Silvia Pérez
	Kudeaketa eta Plangintza: Mikel Uribetxebarria

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Gipuzkoako Foru Aldundiaren web orrialdetik

3.3. BIDEGI

Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia, AP-1/AP-8 eta AP-1 autobideetako Gipuzkoako zatiak kudeatzen dituen sozietatea da. Guztira ahalmen handiko 107 kilometro autobide kudeatzen ditu, eta Europa iparraldea eta erdialdea Penintsularekin eta Afrika iparraldearekin lotzen dituen Europan zeharreko komunikazio-ardatz estrategiko bat osatzen dute. Horrez gain, N-1 errepidean kobrantza-sistema ezartzeko eta Gipuzkoako biribilgunea izenekoa osatzeko duen GI-632 errepideko Antzuola-Bergara zatiko lanak egiteko ardura ere badu.

Sozietatea Gipuzkoako Foru Aldundiak sortu zuen 2003ko ekainean, Behobiatik Bilbora Gipuzkoako eta Bizkaiko lurraldeak zeharkatzen zituen AP-1/AP-8 autobidea, une hartan bakarria zena, Foru Aldundiari itzuli zitzaionean.

Eratu zenetik, eta Gipuzkoako Foru Aldundiak aginduta, Bidegik bere gain hartu zituen, besteak beste, AP-1/AP-8 mantentzeko, AP-1 berria (Donostiako bigarren ingurabidea) egiteko eta finantzatzeko eta AP-1/AP-8ko Irundik Oriora bitarteko hirugarren erreak eraikitzeko lanak. Inbertsioak bi autobideek sortzen dituzten diru-sarrerekin finantzatzen dira. Bidegik gauzatu eta finantzatzeko proiekturik garrantzitsuenen artean, 2015. urtean "Abiatu" jarri zuen martxan, indarrean dauden deskontuak lortzeko teleordainketarako gailu bakarria.

Kudeaketa-eredu horri esker Gipuzkoako Foru Aldundiak, bide azpiegiturretan eskudun bakarria denak, Aldundiaren eskumenekoak diren beste helburu batzuetara bidera ditzake zergak, besteak beste: gizarte-politikak sendotzera, lurraldearen jarduera ekonomiko eta industrial bultzatzera edota Gipuzkoako lurralde-oreka eta gipuzkoarren ongizatea bermatzeko duten programetara.

AP-1/AP-8 eta AP-1 autobideek 38 zubibide eta 22 tunel dituzte orotara, horietako bat, Isuskitzakoa, Euskadiko luzeena izanik. 21 sarrera/irteera eta 6 zerbitzugunez osatua dago. Mendiz eta haran estuz osatutako Gipuzkoako orografia konplexuan bi autobideak gauzatu eta abian jartzeko erronkari aurre egin ahal izateko, diseinu eta ingeniari lan handia egin behar izan da. Horren arrazoiak, batetik, egunero izaten dituzten milaka erabiltzailearen segurtasuna bermatzea eta bestetik, ingurumenean ahalik eta eragin txikiena izatea dira (Bidegiren web orrialdea).

Bidegi enpresaren funtzionamendua eta helburuak sakonean aztertzeko bidean, El Diario Vasco egunkarian argitaraturiko "Empresas números 1" izeneko eranskinean oinarritu gara. Azken 15 urteetan Bidegi izan da Gipuzkoako gaitasun handiko errepideen gestio eta kudeaketa zerbitzuaz arduratu den enpresa. 2002. urtean, AP-8 autobidea eraiki zuen enpresaren kontzesioa amaitu zenean, Gipuzkoako Foru Aldundiak sozietate anonimo bat sortzea erabaki zuen, Aldundia bera izanik akziodun bakarria. Bidegiko zuzendari nagusia den Alfredo Etxeberriaren esanetan, "autopista kudeatzeko eta ustiatzeko helburuarekin sortu zen Bidegi, bidesariaren kobrua mantentzeko erabakia hartuz".

Bidegik Gipuzkoako Foru Aldunditik datozen mandatu eta aginduak betetzen ditu. Administrazio kontseiluari dagokionez, Bide Azpiegituretako Foru Diputatua den Aintzane Oiarbide errenteriarraren gidaritzapean, Batzar Nagusietako alderdi politiko guztiek parte hartzen dute; hala nola, EAJ/PNV, PSOE, PP, Podemos-Ahal Dugu eta EH Bildu.

Europar Batasunaren aginduei eta Zuzentarauei jarraiki, Bidegik bere jardueragatik lortzen dituen irabaziak errepideak hobetzean inbertitu behar ditu. Hau da, autofinantzazioan oinarritzen den enpresa bat da. Alfredo Etxeberriaren hitzetan “Bidegik burutu dituen inbertsio guztiak bidesariaren kobruaren bitartez autofinantzatu dira”. Era honetako inbertsioak egin ahal izateko, enpresak likidezia handia behar du, eta horretarako gestio zuzen bat egiten dute. Hitz gutxitan azalduta, bidesariaren bidez bildutako diruaren %100 zuzenean inbertitzen da errepideetan, ez da Aldundiaren ez eta Ogasunaren eskuetatik pasatzen.

Gainera, Gipuzkoaren kokapen geografikoaren ondorioz, ahalmen handiko errepideek garrantzia hare gehiago hartzen dute Estatuko beste lurraldeekin alderatuz. Frantziaren eta Espainiaren artean egote horrek, zalantzarik gabe, protagonismo handia ematen dio ahalmen handiko ardatz transeuroparrean. Hala ere, horrek guztiak bere betebeharrak dakartza, hala nola, ibilgailu astunen trafikoa kontrolatzea eta kudeatzea.

Bidegiren helburu nagusienetako bat ahalmen handiko errepideetako erabiltzaileak asebeteko dituen kalitatezko zerbitzu bat eskaintzea da. Hori lortzeko, trafikoaren jario azkarra lortzean eta errepideko lanek erabiltzaileei ahalik eta gutxien eragitean dago gakoa.

Horrez gain, garrantzitsua da etengabeko azterketak egitea, erabiltzaileen eskaerei ahal den neurrian erantzuteko eta etorkizuneko beharrak irudikatzeko. Bizitzako arlo guztietan gertatzen den moduan, Bidegin ere argi daukate etorkizuna teknologia berriek markatuko dutela eta horretara moldatzen eta egokitzen joan beharko direla.

Laburbilduz, zuzendari nagusiaren arabera, Bidegi “lurraldearen beharretara egokituriko proiektu eredugarri, kaudimendun eta arduratsua da, non erabiltzaileak bere erabileragatik ordaintzen duen eta horrekin autofinantzatzen den”.

Gipuzkoa, Bizkaia eta Arabako hiru lurralde historikoen emakidadunen eta Bidegi eta ASFn arteko elkarreragingarritasun akordioari esker autobide hauetan nahi adina joan etorri egin daitezke modu erosoan eta lurralde bakoitzean joan-etorria ordaintzeko azpiegituretik atera gabe.

Gipuzkoan autobideak Bidegiren esku dauden moduan, Bizkaian Interbiak izeneko sozietatea da eskumen horren jabe. Bidegi eta Interbiak, era bateratuan, bi lurraldeak gurutzatzen dituen AP-1/AP-8 autobideko kudeaketaz arduratzen dira. Interbiak-ek Bizkaia bidezatia kudeatzen du, Eibar eta Ermua bitartean kokaturiko mugatik Bilboraino. Bidegik, aldiz, Gipuzkoako bidezatia kudeatzen du, Behobiatik hasita Eibar eta Ermua bitartean kokaturiko mugaraino.

Hirugarren lurraldeari dagokionez, Araban, Arabat izeneko sozietateari dagozkie errepideen ardurak. Bidegi eta Arabat, era bateratuan, Araba eta Gipuzkoako lurraldeak gurutzatzen duten AP-1 autobideko kudeaketaz arduratzen dira. Arabat-ek, Arabako bidezatia kudeatzen du, Isuskizako tunelean kokaturiko Gipuzkoako mugatik Gasteizeraino. Bidegik, aldiz, Gipuzkoako bidezatia kudeatzen du, Eibarretik hasita Isuskizako tunelean kokaturiko mugaraino.

2. IRUDIA: Euskadiko errepideen erakunde eskumendunak



ITURRIA: Bidegiren web orrialdea

2007. urtean, Teleordainketaren Elkarreragingarritasun zerbitzuaren lehenengo europear akordioa martxan jarri zen. Bidegi eta ASF (Autoroutes du Sud de la France) mugako bi aldeetatik teleordainketaren elkarreragingarritasunaren zerbitzua ematen aitzindariak dira. Horrela, sinpletasuna eta dohaintasuna lortzen da bi sozietate hauen bezeroek mugaren bi aldeetatik igarotzeko aukera baitute gehigarriko ekipamendurik eta gehigarri ekonomikorik gabe.

Akordio honi esker, Bidegik kudeatzen duen AP-1/AP-8 autobideko bost ordainleketan Liber-t Océan ASF teleordainketa onartzen da, eta espainiar teleordainketa ASF sozietatearen A-63 zein A-64 autobide sareetan onartzen da. TAG aparagailuen elkarreragingarritasunak 1 tarifa motako ibilgailuentzat bakarrik balio du, hau da, ibilgailu arinentzat (Bidegiren web orrialdea).

4. LANDA-LANA

4.1. AT SISTEMA

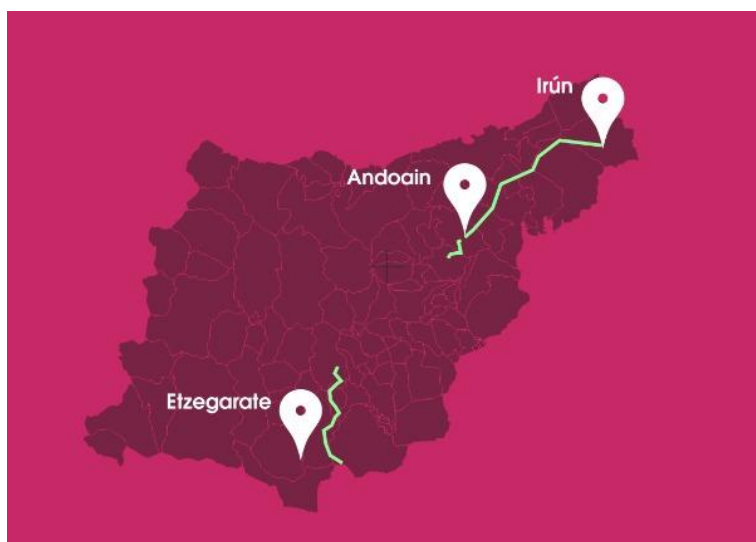
4.1.1. ZER DA

Bidegik dioenez, AT sistema, definizioz, “Euskadiko ordainleku jasagarrien lehen sistema adimenduna” da. AT sistema Gipuzkoako Foru Aldundiak N-1eko eta A-15eko azpiegiturak mantentzeko gastuei aurre egiteko emandako irtenbide aitzindaria da, eta gaitasun handiko bi errepide horiek egunero zeharkatzen dituzten salgaien garraiorako ibilgailuen artean kostu hori ordaintzeko Europako 2011/76/CE⁸ Zuzentarauari erreferentzia egiten dio.

Sistema adimendun berritzaile honen bidez, ibilgailuak arkitik pasatzen direnean, eta gelditu beharrik edo abiadura jaitsi beharrik izan gabe, salgaien garraiorako 3,5 tonatik gorako ibilgailuak detektatzen eta sailkatzen dira, eta bidesaria kobratzen zaie VIA-T gailuaren bidez edo matrikula irakurrita.

AT sistemarekin bi helburu nagusi lortu nahi dira Gipuzkoan: alde batetik, Gipuzkoa, Irundik Etzegarateko portura, N-1etik egunero zeharkatzen duten kamioi astunek errepidea mantentzen laguntzea izango litzateke lortzea aurreikusten den helburuetako bat. Gipuzkoako Foru Aldundiak ateratako datuen arabera, gipuzkoarren zergen bidez finantzatzen den errepide horretatik egunero 12.000 kamioiek zirkulatzen dute, horietatik erdiak baino gehiago, %56 zehazki esanda, atzerritarrak izanik. Beraz, aurrerantzean kamioilari atzerritarrak izango dira, hein handi batean, errepideen mantenu eta hobekuntza lanak finantzatuko dituztenak.

3. IRUDIA: Arkuen banaketa geografikoa



ITURRIA: Gipuzkoako Foru Aldundiaren web orrialdea

⁸ 2011/76/CE Zuzentaruua: ibilgailu astunei buruzkoa, ardatz transeuroparretan bidesaria ezartzea derrigortzen duena.

Bide Azpiegituretako Foru Diputatua den Aintzane Oiarbideren esanetan, “gipuzkoarrok ezin ditugu kokapen estrategikoa duen errepide honen mantenua eta hobekuntzak eskusiboki ordaindu. AT sistemarekin, Gipuzkoa igarotzen duten kamioi atzerritarrek ibilbide osoa ordaintzea bilatzen da, eta Gipuzkoa barneko garraiolariantzat ahalik eta eragin gutxien izatea nahi dugu”.

Bestetik, kamioietako batzuk AP-1 eta AP-8ra bideratzea bilatzen da. Modu horretan, N-1 errepideak jasaten duen zirkulazioa arintzea eta orekatzea lortu nahi da, eta hau litzateke sistema honen bidez lortu nahi den bigarren helburu nagusia. Izan ere, errepideak berak zeharkatzen dituen Gipuzkoako herrietako milaka gipuzkoarren eguneroko mugikortasunari eragiten dio.

Bi helburu nagusi horiez gain, sistema honen ezarpenak beste zenbait onura ekarriko ditu. Esaterako, mugikortasun iraunkorra bultzatuko da, inguruko udalerrien ingurumena hobetuz. Gainera, trafikoaren arintasuna hobetu eta N-1 errepidearen pilaketa eta istripu-arriskua murriztu egingo da.

AT sistema 2018ko urtarrilaren 9an jarri zen indarrean. Nahitaez bete beharreko 2011/76/CE⁹ Zuzentaraua aplikatzen da, salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunei zergak ezartzeari buruzkoa.

Aintzane Oiarbideak jakinarazi duenez, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Bidegik ahalegin handia egin dute eta egunero bertan garraioan diharduten garraiolariantzat ahalik eta kalte gutxien eragiteko aukerak bilatu nahi izan dituzte. Hala ere, nabarmendu du Europako Zuzentarauak ez duela baimentzen bidesariaren kostuan inongo diskriminaziorik egitea erabiltzailearen nazionalitatearen arabera. Hori horrela, garraiolari gipuzkoarren mesederako, Europar Batasunak baimendutako beste mota bateko laguntzak aztertuko dituztela agindu du.

4.1.2. FUNTZIONAMENDUA

Aintzane Oiarbideak eta Bidegiko zuzendaria den Alfredo Etxeberriak, AT sistemaren ezaugarri nagusiak azaldu dituzte. Beraien hitzetan, *free-flow* sisteman oinarritzen da, eta bere funtzionamendua arkuetatik pasatzen diren ibilgailuen identifikazioan oinarritzen da. Bidesaria ordaintzeko kabina tradizionalen ordez, errepidean bertan arkuak ezartzen dira, eta arku horietan bertan txertatuta doa sistema. Kamioiak arku horien azpitik igarotzean, sistemak ibilgailu mota eta ibilbidea identifikatuko ditu, eta dagokion gailuarekin erlazionatuz bidesariaren kobrua gauzatuko da banku kontuaren bidez.

AT sistemak bidesariaren kobrua ibilgailua gelditu gabe gauzatzea ahalbidetuko du, eta beraz, ez dira egongo auto pilaketak. Kobru-sistema tradizionalarekin alderatuz, kutsadura eta soinu gutxiago eragingo du sistema berri honek. Ingurugiroari dagokionez

⁹ 2011/76/CE Zuzentaraua: ibilgailu astunei buruzkoa, ardatz transeuroparretan bidesaria ezartzea derrigortzen duena.

iraunkorragoa izateaz gain, teknologikoki Gipuzkoa Europako herrialde aurreratuenen pare kokatuko da. Europako herrialde aurreratuenek, aurretik aztertu ditugun zenbait kasutan esaterako, sistema hau barneratua dute beren egunerokotasunean, eta Gipuzkoa Estatu mailan aitzindaria izango da teknologia mota hau aplikatzen.

AT sistemaren funtzionamenduari dagokionez, xehetasun gehiagorekin aztertzea interesgarria litzateke. Sistema hau, ordainketa elektronikoa darabilen sistema bat da, portiko itxurakoa, eta ibilgailuak azpitik igarotzen dira, gelditu beharrik gabe.

Ibilgailua portikora hurbiltzen denean, eskaner batek detektatzen du, laser irakurgailu baten bidez ibilgailu astunak bakarrik hautatzen dituelarik. Aldi berean, matrikula-irakurgailu batek aurreko matrikula irakurtzen du. Ibilgailuak TAG (VIA-T) gailurik badu, antena-sistema bat gailuarekin komunikatuko da, eta automatikoki identifikatuko du. Gailu hori ez badu, ibilgailua matrikula-irakurgailuaren bidez identifikatuko da.

Azkenik, ibilgailuak arkuia pasatzen duenean, sistemak atzeko matrikula irakurriko du. Honen bidez, irakurketa bikoitza egitea lortzen da, datuen sendotasuna bermatzeko. Datu horiek guztiak bildu ondoren, AT sistemak igarotzeko eta bidesaria kobratzeko prozesua hasiko du, transakzio fisikorik egin beharrik izan gabe.

4.1.3. ERABILTZAILA

Kanona aplikatuko zaie salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren eta 3,5 tonatik gorako gehiengo pisu baimendua duten ibilgailuei. Ibilgailu arinei eta pertsonak garraiatzen dituzten ibilgailu astunei ez dagokie kanona, beraz, hauei ez zaie aplikatuko.

Arku bakoitzak bertatik pasatzen diren ibilgailuen bolumena kalkulatzeko, eta bolumenaren arabera ibilgailuaren kategoria sailkatzeko teknologia du. Baina badira beste prozesu osagarri batzuk ere, izan ere, beti ezin izaten dira zuzen bereizi pertsonak garraiatzeko erabiltzen diren ibilgailuak eta salgaiak garraiatzeko erabiltzen direnak.

Hori horrela, autobusek eta kamioiek antzeko bolumena dutenez, eta sailkapen okerrik ez egitearren, autobusen jabeen edo titularrei matrikula erregistratzea gomendatzen zaie, betiere erregistroa borondatezkoa izanik. Erregistro honen bidez, ibilgailuaren kategoria zuzena aplikatuko zaiela ziurtatzen da.

VIA-Trekin bateragarria den TAG gailua izanez gero, ez dago sisteman erregistratu beharrik. VIA-Trekin bateragarria den TAG gailurik izan ezean, ordea, ibilgailua/matrikula eta ordaintzeko era erregistratzea derrigorrezkoa izango da. Hori egin ezean, isunak ezarriko dira. Kanona ez ordaintzea arau-hauste administratiboa da eta 150 euro eta 1.999 euro arteko zigorrak ezar litezke.

4.1.4. SISTEMAREN KOKAPEN GEOGRAFIKOA

AT sistema Gipuzkoako sareko 3 tokitan ezarri da, Irunen, Andoainen eta Etzegaraten hain zuzen. Irungo atetik igarotzean, Irun-Andoain zatia kobratuko da. Andoaingo atetik igarotzean, aldiz, Andoain inguruko 2 kilometro kobratuko dira eta Etzegarateko atetik igarotzean, Idiazabal-Etzegarate zatia kobratuko da.

Aurretik aipaturiko 3 tarteak modu honetan bereizten dira: alde batetik, A-15 Nafarroa-Gipuzkoa autobidea, Andoaingo Bazkardoko lotunearen eta Astigarragako AP-8 eta GI-41 errepideekiko lotunearen artean. Bestalde, N-1 Madril-Irun errepidea, Andoaingo hegoaldeko lotunearen eta Andoaingo iparraldeko lotunearen artean. Azkenik, N-1 Madril-Irun errepidea, Nafarroarekiko mugaren (Etzegaraten) eta Idiazabalgo hegoaldeko lotunearen artean.

Irungo geltokietatik zirkulatzeko duten noizbehinkako erabiltzaileei ordainketa errazteko, AT sisteman alta egiten ez badute hurrengo 24 orduetan, ibilgailu horrekin egindako edo egin litekeen ibilbidearen ordaindu gabeko zenbatekoa erabilitako ordainbidearen arabera kargatuko da.

4.1.5. TASAK ETA ORDAINKETA METODOA

Kanon-tarifak Gipuzkoako Foru Aldundiak proposatu eta Gipuzkoako Batzar Nagusiek onartzen dituzte urtero. Europako Zuzentarauak ez du jatorriaren araberrako beherapenik aplikatzen uzten. Erabiltzailearen ibilgailua Bidegin alta emanda badago, dagozkion fakturak jasoko ditu.

6. TAULA: Kanon-tarifak

TARTEAK	KM KOPURUA	ASTUNAK 1 * (€)	ASTUNAK 2 * (€)
N-1 Etzegarateko igarobidean	7,45	2,36	2,93
N-1 Andoaingo igarobidean	2,2	0,56	0,69
N-1/A-15 Andoain-Astigarraga artean	10,3	3,20	3,96
N-1 Irun-Etzegarate	Ibilbide osoa	5,56	6,89

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Bidegiren web orrialdetik

* ASTUNAK 1: 3,5 t (BGM) baino pisu handiagoa eta 12 t (BGM) baino txikiagoa.

* ASTUNAK 2: 12 t-ko (BGM) pisua edo handiagoa.

4.1.6. PORTIKOEN EZAUGARRIAK

Eitb-k jakinarazitako datuen arabera, AT sistema osatuko duten Irun, Etzegarate eta Andoaingo hiru portikoen ezaugarriak berdinak dira: 30 metro inguru neurtu eta 16 tona baino gehiago pisatzen duten plataformak dira. Portikoetako bakoitza matrikulak irakurtzeko eta argi infragorritz ibilgailuaren jarraipena egiteko 12 kameraz osatuta dago, 6 kamera izanik alde banatan.

Horrez gain, TAGak irakurtzeko eta ibilgailuak kokatzeko 12 antena ditu, 6 antena alde bakoitzean. Era berean, 6 detektagailuz osatuta daude, 3 alde bakoitzean, eta horiek ibilgailuak sailkatzeko detekzio bolumetrikoan oinarritzen dira. Ibilgailuak identifikatzeko kamerek, antenek eta detektagailuek jasotako datu guztiak Bidegiko egoitza nagusira bidaltzen dira, bertan datu horien etengabeko jarraipena egiten delarik.

Bidegiren kontrol zentru berrian, 8 pantaila berriren bidez kontrolatzen dira N-1 errepidean kokatutako hiru arkuak. Horrez gain, 25 pertsonen ardurak arkuetatik igarotzen diren kamioien datuak modu telematikoan jasotzean datza. AT izeneko sistema hau, VIA-T edota beste edozein TAG sistemekin bateragarria da, eta ibilgailu astuneren erabiltzaile bakoitzaren betebeharra izango da honelako sistemaren batean altan emanda egotea.

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Eitb telebistako Gaur Egun albistegitik, 2017/09/01 eta 2017/12/04, Nahieran atarian eskuragarri.

4.2. GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIAREN BERTSIOA

Metodologia atalean aipatu bezala, nire hasierako asmoa ordainketa sistema honen arduradun nagusia den Aintzane Oiarbide elkarrizketatzea zen. Abiapuntuan, batez ere, hasiera batean gizarteari hain ezezaguna egiten zaion sistema honen berri izatea zen. Bertan, AT sistemak gure lurraldearengan izango dituen onurez edo abantailez hitz egitea zen asmoa, kontrako aldearekin sortutako gatazkaren nondik norakoak mahai gainean jarriz.

Sakonago aipatuko ditudan hainbat arrazoiengatik hasierako planteamendu hau moldatu beharrean aurkitu naizenez, Gipuzkoako Foru Aldundiaren web orrialdean aurkitu dudana Aintzanearen elkarrizketa luze eta zabal batean oinarritu naiz atal hau osatze aldera. Bertan, web ofizial honek 2016ko uztailaren 17an argitaratu zuen elkarrizketa irakur daiteke, sistema indarrean jarri baino urte eta erdi lehenago, hain zuzen. Elkarrizketaren asmoa, bidesari berria ezartzearen arrazoi nagusiak eta Gipuzkoarengan izango duen eragin positiboari buruzko azalpen eta argibideak ematea da.

Aspalditik dator N-1 errepidean bidesaria ezartzeko asmoa eta azken urteetan era sakonean aztertu izan da aukera hau. Erabakia hartzeko unea eta erantzukizuna egungo legegaldian heldu da, Aintzane Oiarbide buru delarik. Ezagutu zenetik, erabaki honek hautsak arrotu ditu, kamioilarien sektorean bereziki.

Bide Azpiegituretako Diputatuak bazekien erabakia ez zela begi honez hartua izango euskal gizartean. Hala ere, denbora luzez burututako azterketa sakonek eta analisi juridikoek ziurtatu dute hartutako erabakia gipuzkoarrentzat onuragarria dela. Guztiaren gainetik, behin eta berriz nabarmentzen du ordainketa sistema hau tokiko garraiolariari ahalik eta gutxien eragiteko asmoarekin diseinatu dela.

Bidesari hau zergatik falta ote zen galdetuta, Aintzane dio azaldu beharreko lehenengo gauza Gipuzkoako errepideen funtzionamendua dela. Gipuzkoak, errepideen arloan, kompetentzia eskusiboa du, hau da, Estatu batek bezala funtzionatzen du. Hobeto ulertzeko, gipuzkoarrak dira beren errepideen jabe eta arduradun bakarrak, horrek dakartzan abantaila eta desabantaila guztiak barne. Hortaz, Gipuzkoako errepideak gipuzkoarrek ordaintze dituzte, inolako laguntzarik eta finantzazio gehigarrik gabe.

Finantzazioarekin lotuta, kontuan hartu beharreko beste puntu garrantzitsu bat Gipuzkoaren kokapena dela dio. Espainia eta Frantzia bezalako bi Estaturen mugan egoteak, Gipuzkoako errepideak etengabeko joan-etorrikoak bihurtzen ditu, eta horrek, zalantzarik gabe baldintzatzen du. Horrelako ezaugarriak dituen lurraldea, kanpoko faktoreei aurre egin ahal izango dion errepide-sarea diseinatzera eta kudeatzera behartuta dago. Gipuzkoak, hain eskualde txikia izanik, maila horretako trafiko bolumenak jasateko gai izango diren azpiegiturek edukitzeko izugarritzko esfortzu ekonomikoa egin behar du.

Finantzaziorako ezinbesteko behar horiei aurre egite aldera, 2003. urtean Bidegi sortu zen. Sozietate publiko honen helburu nagusia, Aldundiarekin batera eginiko gestioaren

bidez, bidesarrietan bildutako diru guztia errepideetara bideratzea zen. Errepideen kudeaketaz arduratzen den bitarteko enpresarik egongo ez balitz, Aldundiko diru-kutxara joango litzateke zuzenean diru guztia, eta ezingo litzateke bermatu diru hori zertarako erabili den. Bidegiren bidez, bidesarrietatik lortutako diru guztia, eskusiboki, errepidearen mantentze eta hobekuntzara bideratzen dela ziurtatzen da.

Aintzaneren esanetan, Aldundiaren aurrekontuekin soilik, Gipuzkoak ezingo luke gaur egungo errepide-sarearen kostua aurrera eraman, mantentze eta hobekuntza lanen kostuak izugarriak eta etengabeak baitira. Horregatik da hain beharrezkoa bidesarrietatik lortutako dirua zuzenean errepideetako gastuetara bideratzea.

Aurretik aipatu bezala, Gipuzkoa bere kokapenagatik eta garraiolarien joan-etorri etengabearen gurutzatzen den lurraldea izateagatik, kostuak asko handitzen dira, baina lurraldearen oreka mantentzeko ezinbestekoa da horrelako errepide-sare bat edukitzea.

Gipuzkoak bi aukera eskaintzen ditu ibilgailuek beren joan-etorriak egin ditzaten: lehena, eraiki zenetik ordaindu beharrezkoa izan den autopistaren bidez, hau da, AP-8 eta AP-1. Bigarrena, aldiz, azken urtera arte dohakoak izan diren A-15 eta N-1 errepideen bidez. Ahalmen handiko errepide hauek egunez egun ibilgailuen karga handiak jasaten dituzte, eta horrez ondorioz, ezinbestekoa da egoera onean mantentzea eta beharrezkoak diren hobekuntzak egitea.

2018. urtearen hasiera arte, N-1 errepidea dohakoak izanik, auto ilara amaigabeak eguneroko kontua izan dira. Jasaten duen ibilgailu kantitateari aurre egiteko, errepideak prest egon behar du, hobekuntza etengabeak behar ditu eta herritarrentzat segurua izan behar du. Tamalez, errepide honen eragin negatiboak inguruko herri txikiek eta bertako trafikoei pairatu izan dituzte. Hobekuntza ugari behar dituen errepidea izanik, horrek dakartzan ondorio kaltegarrienak istripuen arriskua areagotzea, segurtasun eza eta kutsadura dira.

N-1 errepidearen kontserbazioa, AT sistema abian jarri arte, gipuzkoar guztiek ordaintzen zuten zerga bidez, Aldundiaren aurrekontuetatik. Egunero milaka eta milaka ibilgailu igarotzen ziren ezer ordaindu gabe, hau da, dohakoak zela aprobetxatuz. Horrek, zalantzarik gabe, errepidean kalte handiagoak dakartza, gehiago hondatzen da, eta kostuak eta kutsadura izugarri areagotzen dira.

Aintzaneren esanetan, bidesaria jartzearen aukera mahai gainean jarri zenean bi alternatiba zituzten; bidesari berria ezarri edo kamioien (ibilgailu astunen) zirkulazioa debekatu N-1 errepidean. Bidesariaren aldeko apustua, hein handi batean, finantzazioaren arazoa konpontzearen egin zuten. Era horretan, Aldundiaren aurrekontutik N-1 errepidera bideratzen zen diru zatia betebehar politiko, sozial eta ekonomikoetara bideratu ahal izango da aurrerantzean. Kamioien zirkulazioa debekatzeko hautua egin izan balute, aldiz, finantzazioaren arazoak bere horretan jarraituko zukeen, ez litzatekeen ezer konponduko.

Europako hainbat herrialdetan gertatzen den bezala, Gipuzkoan ere “erabiltzeagatik ordaindu” filosofia aplikatu nahi izan da. Helburua errepidea zeharkatzen duen ibilgailu

astun orok ordaintzea da, baina batez ere, atzerritarrengan jartzen du arreta berezia. Agintari jeltzaleak berresten du, ordainketa sistema tokiko garraiolariari ahalik eta gutxien eragiteko diseinatu dela. Hasieratik finkaturiko helburu nagusienak gipuzkoarrengan eragin txikia izatea eta sistema iraunkor eta jasagarria izatea izan ziren.

Gipuzkoarrengan ahalik eta eragin txikiena izatearen jokoan, ordea, gerora Aldundiari hainbeste buruhauste ekarri dizkion diskriminazioaren gaia sartzen da. Atzerritarrekiko diskriminazio eza oinarritzako puntua da testuinguru europarrean. Zuzentarau europarrek diotenari jarraiki, sistemaren legalitatea bermatzeko asmoz, txosten juridiko bat eskatu zuten. Aukera guztiak aztertzen saiatu ziren arren, bertan argi geratu ziren sistemaren mugak.

Diskriminazioaren tranpan erortzea ez da kasualitatea. Aldundiak eskatutako txosten juridiko horretan, jurisprudentzia handia ikusi zen salbuespenezko egoerak ezarri nahi izan zituztenen artean. Alemaniaren eta Austriaren kasuan, esaterako, bere garaian ezarri zituzten ordainketa sistemetan atzerritarrak diskriminatzen zirenez, Europatik ezezko garbia jaso zuten.

Tokiko garraiolariari ahalik eta gutxien eragiteko beste aukerarik ez ote zegoen galdetuta, Aintzanez bi bide posible zeudela azaltzen du. Bata, gipuzkoar guztiak ordaindu beharreko zergak igotzea eta Aldundiaren aurrekontuetako zati bat errepidearen finantzazio beharretara bideratzea. Bestea, berriz, Europar Batasunak ezarri nahi duen joera martxan jartzea, hau da, bidesariaren bidez erabiltzaileak ordaintzea.

Zentzu horretan, tokiko garraiolariari ahalik eta gutxien zein zentzutan eragiten zaien argitzen du. Bere esanetan, Irun eta Etzegarateko arkuek mugatzen duten ibilbide guztian zehar, arku bakarra dago, Andoainen ezarritakoa hain zuzen. Modu horretan, tokiko garraiolariak jasan beharreko eragina ahalik eta txikiena izatea nahi dute. Horregatik, sistema honen bidez, batez ere, ibilbide osoa egiten duten garraiolariak ordaindu beharko dute gehien, hau da, Gipuzkoa zeharkatzen dutenak.

Europako 1999ko Zuzentarauari jarraiki (2006 eta 2011 urteetan moldatua), ibilgailu astunen trafikoa arautzeko modurik bidezkoena, erabiltzen duenak ordaintzea da. Kutsadura eta trafiko bolumenak erregulatzea helburu izanik, ardatz transeuroparretan derrigorrez ibilgailu astunentzako kobru-sistema bat egon behar dela hitzartu zuten bere garaian.

Hori horrela izanik, Zuzentarauak dioenaren arabera, Gipuzkoan ezarri dena bezalako kobru-sistemek derrigorrezkoak izan beharko lukete Europar Batasuneko kide diren herrialde guztietan, baina legea betetzen ez dutenek oraindik ez dute zigorrik jasotzen. Horren adibide da Estatu espainiarraren kasua, non momentuz Gipuzkoa izan den era honetako sistema martxan jarri duen lehen probintzia. Hala ere, Europar Batasuna lege berri bat prestatzen ari da, eta dirudienez, araudia betetzen ez duenak zigorrak izango ditu.

Hortaz, agintari jeltzalearen esanetan, esan daiteke arrazoi bat baino gehiago izan direla Gipuzkoan ibilgailu astunei bidesaria ezartzearen erabakia bizkortu dutenak. Batetik, argi dago Zuzentarau europar honek erabakia azkartu egin duela, eta Gipuzkoak “etxeko lanak” azkar egin dituela. Bestetik, errepideen errealitatea aztertzean aipatutako trafikoaren eta kutsaduraren arazoak konpontzeko asmoak eraman ditu erabakia hartzera. Eta azkenik, finantzazio arazoak eta Aldundiaren aurrekontuak arindu beharrak zerikusi handia izan dute gai honetan guztian.

4.3. GARRAIOLARIEN BERTSIOA

Errepide bidezko garraioaren sektoreari dagokionez, garraiolarien bertsioa ezagutzea interesgarria iruditu zait, Gipuzkoako Foru Aldundiaren bertsioarekiko kontrajarria baita, eta nire iritzi propioa garatzen eta ikuspegi ezberdinak uztartzen lagunduko baitit. Euskal Herriko garraiolarien ordezkari gisa, bertako sindikatuaren ikuspuntua ezagutzean zentratu naiz, Hiru sindikatuan, alegia. Informazio-iturri gisa, sindikatuaren beraren web orrialdea erabili dut, oso modu ordenatu eta ulerterrezean azaltzen baitituzte beraien argudioak.

Hiru garraiolarien Euskal Herriko sindikatua da, eta bere jarduerak Euskal Herrian bizi eta bertan lan egiten duten garraiolari autonomoen eskubide sozial, politiko eta ekonomikoak defendatzean datza. Garraiolari guztien lan baldintzak hobetzea dute helburu, urteetan zehar defendatu dituzten ideiei jarraiki.

Azken urteotan, sindikatuak garraiolari autonomoaren garrantzia azpimarratu du kooperatiba faltsuak salatuz, sektorearen pobrezia areagotzen duten enpresa modeloei aurka eginez, azpiegituren birrordainketen kontrako jarrera garbia erakutsiz eta garraioaren truke ordaindu beharreko prezio duinak eskatuz.

Gaur egun sektorea bizitzen ari den egoera larria kontutan izanik, egoerari buelta emateko ezinbestekoa da premiazko neurriak hartzea eta horiek lehenbailen martxan jartzea. Sektorearen egoera latzaren arrazoiaren artean, krisi ekonomikoaz gain, erakunde publikoen konpromezu falta eta utzikeria nabarmentzen ditu sindikatuak. Horren erakusle nagusia, krisi hasieraz geroztik EAEko 1200 garraio enpresa desagertu izana da, horien artean gehiengoa autonomoak eta kooperatiba txikiak izanik.

Hori dela eta, sindikatuak alderdi politikoen borondatea eskatzen du behin eta berriz; batetik, egungo garraioaren sektorearen biziraupena lortzeko, eta bestetik, Euskal Herriko errealitate ekonomiko-industrialera eta gizartearen beharretara egokitzen den garraio-sare bat bermatzeko.

Sindikatuaren esanetan, nahiz eta egoera oso larria den, badirudi sektoreari laguntzak eman beharrean trabak besterik ez zaizkiola jartzen, eta horrek egoera hare gehiago kaltetzea besterik ez dakar. Horren adibide dira, esaterako, errepideen erabiltzaileek derrigorrez ordaindu behar dituzten bidesariak.

Sindikatuak gaineratzen duenez, errepideak azpiegitura publikoak diren neurrian, zerga bidez ordainduak izan behar dute bere osotasunean. Onartezina deritzote errepideak finantzatzeko eta mantentzeko dirurik ez dagoenez, bidesariak ezartzea, eta gainera, horien erabilera sektore bakar batetara mugatzea.

Azken urteetan indarra hartzen joan da bidesariak jartzearen aurkako mugimendua, "Peajerik ez" lelopean, hainbat mobilizazio eta elkarretaratze egin dituelarik. Aldarrikatu nahi izan duten mezua argia da: "Errepidean ibiltzea ez da aukera bat, gure lana da eta gure lan egiteko eskubidearen alde borrokatzen dugu. Ez ditugu azpiegituren birrordainketak, berrordainketak eta bidesariak bezalako zerga diskriminatzaileak onartzen".

Hiru sindikatuaren web orrialdearen parte den “Garraiolariok” aldizkariko 2017ko abuztuko alean, modu argi eta sinplifikatu batean uler daiteke garraiolarietako bidesariaren aurka duten ikuspuntua eta beren eskubideak defendatze aldera ematen dituzten argudioak. Jarraian, esanguratsuenak bildu ditut:

Batetik, errepide publikoen eraikuntza eta mantentzearen finantzaketak publikoak izan behar dute. Ezin dituzte, finantzatu ezin direlako, bat-batean ordainketakoetan bilakatu, eta hare gutxiago, sektore bakar batek ordainduko dituela erabaki. Ez dituzte azpiegitura publikoen birrordanketak ordaintzen, zuzenean edo zeharka herritar guztiak erabiltzen baitituzte.

Bestetik, erraza da kanpoko garraiolarietako gehiago ordainduko dutela sinestaraztea, baina gezurra da. N-1etik gehien igarotzen diren garraiolariak hemengoak dira eta azkenean, igarotze maiztasunagatik gehien ordainduko dutenak bertakoak izango dira. Honela, kanpoko garraiolari batek behin ordaintzeko, Irun-Etzegarate tartea, adibidez, bertako garraiolari batek ehundaka euro ordaindu beharko ditu Etzegarateetik egunero igarotzeagatik edo Andoaindik behin eta berriro joan-etorriak egiteagatik.

Gainera, zirkulazioa N-1etik AP-1era desbideratuko dela ez da egia. Garraiolari orok, askotan jendearentzat ezkutuan dauden zerbitzu asko behar izaten ditu, esaterako, hornitegiak edota tailerrak. Zerbitzu hauek guztiak, gaur egun, N-1ean daude, eta ez AP-1ean.

Horrez gain, Gipuzkoako Aldundiak N-1eko bidesaria ibilgailu astunentzat bakarrik dela dio. Era berean, hasiera batean, kanpokoek bakarrik ordainduko zutela ere bazioten. Gauzak horrela, sistema martxan egonik, zaila egiten da sinestea etorkizunean N-1a igarotzeagatik ibilgailu guztiak ordaindu beharko ez dutenik.

AT sistema martxan jarri eta lehenengo astean bertan, komunikabideek zenbait kamioilariren iritziak hartu nahi izan zituzten, eta normala denez, alde guztietako iritziekin topatu ziren. Batzuk sistema martxan jartzearen alde zeuden bitartean, beste batzuk oso aurka azaldu ziren. Hiru sindikatuaren ikuspuntuaz gain, interesgarria iruditu zait elkarrizketatutako zenbait garraiolariaren iritzi esanguratsuenak biltzea, El Diario Vasco eta Eitb-ren elkarrizketetan oinarrituz.

Iritzi mota ezberdinak jaso zituzten atzerriko eta Estatuko gidarien artean. Garraiolari batzuek ontzat ematen zuten bidesariaren kobrua, European ere ordaintzen dutela argudiatuz. Estatu guztietan, tasa baten bidez ordaintzen dela zioen garraiolarietako batek. Beste batek, aldiz, Gipuzkoan bakarrik ez, leku guztietan aplikatu beharko litzatekeela zioen.

Gehiengoak, ordea, ez zuen begi onez ikusten bidesariaren ezarpena. Etxeruntz zihoan garraiolari austriar bati galdetuta, lehenengo aldia zen N-1 errepidea erabiltzeagatik ordaintzen zuela, eta orain arte hortik pasatakoan ez zuenez ezer ordaintzen, oso aurka agertu zen.

Kamioilari bulgariar baten iritziak, ez da posible Gipuzkoatik igarotzen diren errepide guztien erabilera ordaindu behar izatea, eta herrialde guztietan dohako errepide

alternatiboak daudela dio. Espainian zentratuz, adibide bat jartzen du mahai gainean. “Valentzian A-3 errepidea dohakoa da eta AP-3 erabiltzeagatik ordaindu egin behar da. Gipuzkoan N-1 eta AP-1 ditugu; zergatik ordaindu behar dugu bietan?”.

Garraiolari donostiar batek, kobru-sistema honen ezarpena erakunde politikoen hankasartze larritzat jo du, sektorea izugarri kaltetzen duela argudiatuz. Bere ustez, ibilgailu astunen garraiolariak nahikoa zerga ordaintzen dituzte beren depositua erregaiez betetzen duten bakoitzean. Horren adibide gisa, Euskal Herrian erregaia atzerrian baino merkeagoa denez, Frantziatik datorren garraioak, behin muga igaro ondoren, hemen betetzen du depositua, bai etortzerakoan, bai joaterakoan ere. Hortaz, bere iritziz, nahikoa diru biltzen dute.

Gainera, ibilgailu astunek Gipuzkoako errepide-sarea gehiago kaltetzen dutenaren hipotesia okerra dela dio, onurak ere handiak baitira. “Zenbat autok gastatzen dute erregaiean 4000 euro hilean? Zenbateko horren zati handi bat zerga moduan ordaintzen dira”.

Kamioilari asturiar batek dioenaren arabera, Frantzian duela bi urte Gipuzkoan ezarri diren arkuen antzekoak kokatu ziren. Bertan, ordea, oraindik ez dituzte martxan jarri arku horiek, dirudienez hobeto pentsatzen ari baitira. Hemen ere, hasiera batetik berdina egin beharko litzatekeela dio.

Horrez gain, hasiera batean arriskuak ere ikusten zizkioten sistemari. Garraiolari batek zioenez, “askoz hobeago izango litzateke kobratuko ez balute”, eta N-121 errepidea zen aipatzen zuen alternatiba, lehendik ere nahiko arriskutsua den bidearen kalterako. Iritzi berekoak ziren tokiko garraiolariak ere. Beste baten hitzetan, “alternatiba batzuk bilatzen joango dira, N-121 esaterako, baina beste bat ere badago, kanpotarrek agian ez dutela ordainduko hemendik pasatzeagatik, beste leku batzuetan hori gertatzen baita”.

AT sistemak N-1 errepidea egunero igarotzen duten 12.000 kamioilariri baino gehiagori eragingo die, eta Hiru sindikatuaren esanetan, Gipuzkoako garraiolariak izango dira bidesari sistema honekin kaltetuenak. Orokorrean, kamioilariak ez ditu arritu neurriak, baina hala ere kexu dira, beti beraiengan jartzen omen delako zama guztia.

4.4. IBILBIDE JUDIZIALA ETA FORU ARAU BERRIA

Bidesari berriaren ezarpenak garraiolarien artean hautsak harrotu baditu ere, zalantzarik gabe 2018. urtean jasotako albisterik aipagarriena EAEko Justizia Auzitegi Nagusiaren sententziarena izan da. Hasierako foru araua baliogabetu zutenetik, lehendik luzea zen soka hare gehiago luzatu da.

Gertakariak eta polemika, gaur egun oraindik ere etengabekoak izaten ari dira bi aldean artean: garraiolarien sektoreak, geroz eta indar handiagoarekin jarraitzen du berea defendatzen, sententziak arrazoia eman diela sentitzen baitute. Foru Aldundiaren aldeak, aldiz, epaia errespetatzen duen arren, ez dator bat epaiak dioenarekin, eta horri erantzuteko helegiteaz gain, foru arau berria osatu eta aurkeztu dute.

1) EAEko Justizia Auzitegi Nagusiaren sententzia:

Bidesariaren inguruan hasiera batean sortutako zarata baretu zela zirudien, eta gainera, Batzar Nagusietan oposizioko alderdi politikoek ez zuten aurkako boturik eman foru araua onartu zenean. Hori gutxi balitz, 2018. urtearen hasieran Estatutik deituriko greba deialdiari bizkarra eman zion Gipuzkoako garraiolarien sektoreak.

Inork gutxik espero zuen, ordea, trabarik handiena justiziaren bidetik etorriko zenik. Sistema martxan jarri bezain pronto, Garraiolari Elkartearen Espainiako Federazioaren auzi eske bat tarteko etorri zen azken hauei arrazoia emango zien behin-behineko erantzuna.

AT sistema berri hau martxan jarri eta hiru hilabete eskasera, arazo larri batekin aurkitu ziren Gipuzkoako Foru Aldundian; 2018ko apirilaren 9an, justiziak N-1 errepideko bidesari sistema behin-behinekoki bertan behera uztea erabaki zuen ezustean, Gipuzkoako Batzar Nagusietan onartutako foru araua ezerezean utziz.

Bidesarian bertan, Europar Batzordeko arauen aurkako zeharkako diskriminazio bat zegoela argudiatu zuen EAEko Justizia Auzitegi Nagusiak. Sententziaren arabera, lurraldea zeharkatzen duten garraiolariak ezin zaie Andoaingo arkutik pasatzen diren tokiko garraiolariak baino gehiago kobratu.

Laburbilduz, hori izan zen sententziak jasotzen zuen Auzitegi Nagusiaren interpretazioa, batzuen pozerako eta besteen ezuste eta atsekaberako. Hala ere, Gipuzkoako Foru Aldundiak bidesaria kobratzen jarraituko zuela eta behin-behineko sententzia horren aurkako helegitea jarriko zuela baieztatu zuen.

Bide Azpiegituretako Foru Diputatua den Aintzane Oiarbidek esandakoaren arabera, "sistemak Europar Batasunak eskatutako berme juridiko guztiak betetzen ditu". Garraiolariak, berehala hasi ziren ordura arte kobratu zieten dirua itzultzeko erreklamazioak egiten.

2) Helegitearen aurkezpena:

Aldundiak ez zuen sententziak zioenari inolako arrazoirik emateko asmorik, eta denborarik galdu gabe hasi zen Auzitegi Gorenaren aurrean aurkeztu beharreko helegitea prestatzen. Aldundiaren arabera, justiziaren interpretazioa okerra izan zen, foru arau honek atzerritarrek nahiz gipuzkoarrek bidesari berdina ordaintzea bermatzen baitzuen, erabiltzen zituzten tarteen arabera.

Auzitegi Nagusiaren interpretazioaren arabera, ordea, tarteen banaketari eta kanona kobratzen zen puntuen kokapenari erreparatuz, batik bat probintziara sartzen eta irteten ziren garraiolariak ordaindu beharko zuketeen bidesaria, eta horiek, hein handi batean, atzerriko garraiolariak izango ziratekeen. Modu horretan, atzerritarrek bertakoek baino kalte handiagoa jasango zuketeen, beren ibilbidean derrigorrez 3 arkuak zeharkatuz.

Bien bitartean, bidesariak denbora honetan zehar bere bidea jarraitu du Irun, Andoain eta Etzegarateko arkuetan, hauek gurutzatzen dituzten ibilgailu astunei tarifakazio sistemak agindu bezala kobratuz. Horretarako, sententzia oraindik behin-behinekoa dela argudiatu izan du Aldundiak, epaitegien behin betiko erantzunaren zain. Ikusteko dago Auzitegi Gorenak Aldundiaren helegitea berretsiko duen ala foru araua berriro ere atzera botako duen.

3) Behin-behineko neurriak:

Normala denez, garraiolariak honen aurrean gogor erantzun zuten, sententziak arrazoia eman ziela defendatuz. Berehala hasi ziren ordura arteko hilabeteetan kobratu zieten diru guztia itzultzeko erreklamatzeko eta bidesariaren kobrua eteteko eskatzen. Gipuzkoako Foru Aldundiak, ordea, hasiera hasieratik garbi erakutsi zuen bidesariarekin aurrera jarraitzeko intentzioa. Epaia behin betikoa izan arte, hiru arkuen funtzionamenduak bere horretan jarraituko zuela argi adierazi zuen.

Hiru garraiolarien sindikatuko idazkatzari nagusia den Esteban Muruamendiarazek azaldu zuenez, "kobru-sistema honek tokiko garraiolarien aurka diskriminatzen du, eta ez alderantziz, egunean hainbatetan pasa behar izaten baitute arkuetatik nahitaez".

Gauzak honela, garraiolariak oraindik ez dute dena galduta ikusten. Garraiolari Elkarteen Espainiako Federazioak EAEko Justizia Auzitegi Nagusiaren aurrean behin-behineko neurriak eskatzea aztertuko zuela iragarri zuen. Sententziaren albisteak ezagutu zenetik, bidesariaren kobrua etetea aldarrikatzen dute behin eta berriz, gutxienez epaia irmoa izan arte.

Auzitegi Gorenak hasierako sententzia berretsi eta garraiolariari arrazoia emango balie, ordea, ondorioak hare eta larriagoak izan litezke Gipuzkoako Foru Aldundiarentzat. Orain arte bidesarietan jasotako diru guztia itzuli behar izanez gero, 2018 osoan biltzea espero dituen 12 milioi euro inguru bueltatzeko arriskuan aurkitu daiteke.

Lehenengo foru araua iragana da. Auzitegi Gorenak erabakiko du Aldundiaren helegitea onartzen duen edota EAeko Justizia Auzitegi Nagusiaren sententzia berresten duen. Horrez gain, Aldundiak erantzun honen baitan erabaki beharko du orain arte bildutako diru guztia garraiolarietara itzuli beharko dien ala ez, hauek hasieratik eskatu bezala.

Bien bitartean, Gipuzkoako Foru Aldundiak ez du inongo momentutan mahai gainean jarri bidesariaren kobrua behin-behinean eteteko aukera, eta hare gutxiago sistema hau etorkizunean desagertzeko aukera. Aldundiaren ustetan, "erabiltzeagatik ordaintzea" da Gipuzkoak jarraitu behar duen eredu bideragarri bakarra. Europan erreferentzia diren herrialdeak jarri ditu adibide gisa, non ahalmen handiko errepideen %90 kobru bidezkoak diren.

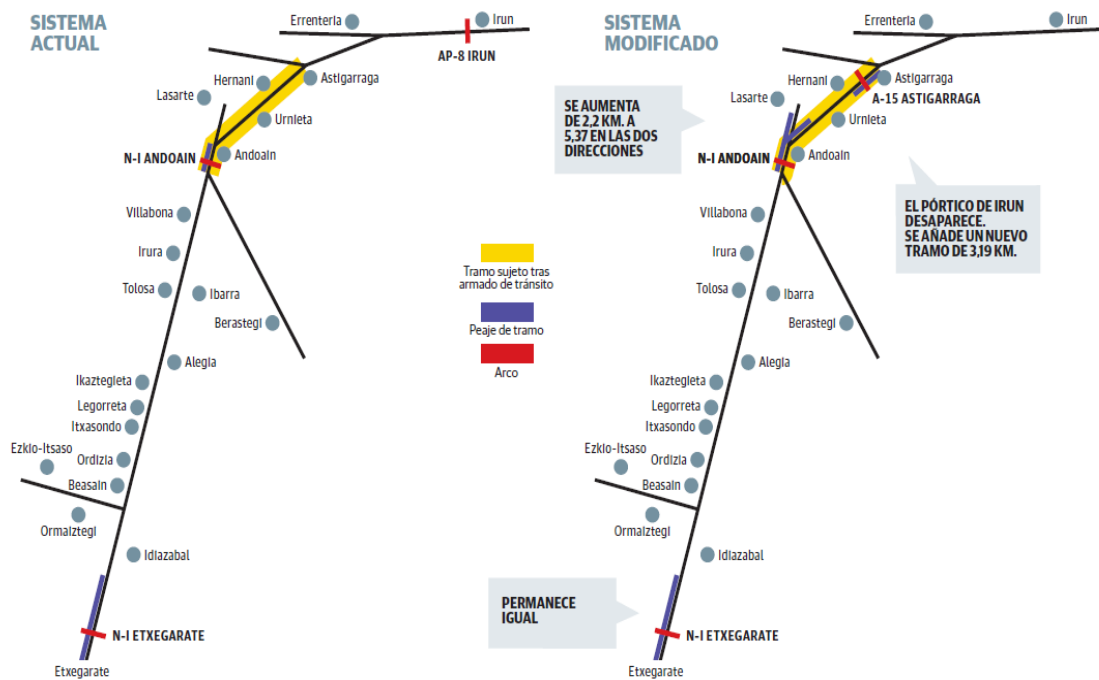
"Foru arau berria ardura politikoaren ondorioa da, AT sistemaren etorkizuna bermatzeko".

Aintzane Oiarbide, 2018/09/13

Hori gutxi balitz, Foru Gobernuak ez du nahi, inondik inora, bidesariaren auzia epaitegien eskutan geratzea. Gipuzkoaren oraina eta etorkizuna bermatzeko bidean, legealdi honetako proiektu nagusienetako bat ziurtatzea ezinbestekoa ikusten du. Hainbesteko garrantzia izanik, gai estrategiko gisa jotzen duten proiektu honi irtenbidea eman nahi izan die legealdia amaitu aurretik.

Gauzak honela, bidesariaren etorkizuna ziurtatzeko helburuarekin foru arau berri bat osatu dute, 2019. urtearen hasieran indarrean jarriko dena. Bertan, Aldundiak zenbait aldaketa egingo ditu errepide tarteei eta prezioei dagokienean, batez ere, diskriminazioaren interpretazioa saihesteko asmotan.

4. IRUDIA: Foru Arau berriaren aldaketak



ITURRIA: El Diario Vasco

Berriaren web orrian aurkituriko 2018ko uztailaren 27ko albisteari jarraiki, ondorengoak dira epaiari egokitzeko asmoz Gipuzkoako Foru Aldundiak proposaturiko aldaketa nagusiak:

Foru arau zaharraren arabera, Astigarraga eta Irún arteko 10,3 kilometro kobratzen dira Irungo arkuan: 3,20 euro kamioi txikiei (3,5 eta 12 tona artekoak), eta 3,96 euro handiei (12 tonatik gorakoak). Proposamen berriaren arabera, bertan mantenduko da Irungo arkuak arrazoi teknikoengatik, baina ez ditu kobrantzak egingo, hau da, baliogabetua izango da. Horren ordez, Astigarragan beste arku bat jarriko litzateke, Astigarraga-Andoain arteko 3,19 kilometroko zatia dagokiona: 0,70 euro ordainduko litzukete kamioi txikiek, eta 0,89 euro handiek.

Andoaingo arkuan 2,2 kilometroko zatia kobratu ohi izan da: 0,56 euro txikiek, eta 0,69 euro handiek. 5,37 kilometroko zatia kobratzea proposatzen du foru arau berriak (Andoain-Urnieta edo Andoain-Lasarte). 1,18 euro ordainduko lukete kamioi txikiek, eta 1,50 euro handiek. 2,2 kilometro ordaintzen jarraituko dute Andoain inguruan soilik ibiltzen diren kamioiek; hori kobratzeko, arku txikiago bat ezarriko dute Andoaingo sarrera-irteeretan.

Etzegarateko arkuan ez litzateke aldaketarik egongo. Idiazabaldik Etzegaratera, 7,45 kilometroko zatia kobratzen zaie kamioiei: 2,36 euro txikiei, eta 2,93 euro handiei. Irundik Etzegaraterako ibilbide osoa egiten dutenei, aldiz, proposamen berria aurrera jarraitzea merkeago aterako zaie: 5,56 eurotik 4,24ra jaitsiko zaie kamioi txikiei; 6,89 eurotik 5,32ra handiei.

7. TAULA: Kanon-tarifa berriak

TARTEAK	KM KOPURUA	ASTUNAK 1 (€)	ASTUNAK 2 (€)
Etzegarate	7,45	2,36	2,93
Astigarraga	3,19	0,70	0,89
Andoain	5,37	1,18	1,50
Andoain-Andoain	2,20	0,48	0,62
Irun-Etzegarate	Ibilbide osoa	4,24	5,32

ITURRIA: Egileak moldaturikoa, Berria egunkariko artikulutik (2018/07/27)

4.5. BILAKAERA

2018ko urtarrilaren 9an indarrean jarri zenetik, gorabehera asko izan ditu kobru-sistema honek. Denboran zehar sakonduz joan diren gertakari horiek komunikabideetan izan duten oihartzuna nabarmena izan da, zalantzarik gabe. Adibide bezala, El Diario Vasco egunkaria aztertzea erabaki dut, gai honi garrantzia gehien eman dion hedabidea irudituz baitzait eta behin baino gehiagotan argitaratu baititu AT sistemari buruzko albisteak lerroburu gisa.

Jarraian, prentsa idatzian argitaratuak izan diren artikulak zerrendatuko dira taula batean, denboran zehar kronologikoki ordenatuta. Egunkariko titularra euskaratuta eta albistearen deskribapen labur bat gehituko dira bertan. Ideia nagusi horien bidez, euskal gizarteko gatazka honen bilakaeraren nondik-norakoak identifikatzea da taula honen helburu nagusia. Bibliografiako "Eranskinak" atalean, artikulua bakoitza eskuragarri egongo da formatu digitalizatuan, xehetasun gehiagorekin aztertu nahi izanez gero.

8. TAULA: AT sistemaren bilakaera

Nº	DATA	TITULARRA	DESKRIBAPENA
1	17/05/12	"N-1 errepidea zeharkatzen duten kamioien %56 atzerritarrak direla baieztatu du AT sistemak".	Ibilgailu atzerritarren artean, gehiengoa (%24,2) portugaldarra da. Estimazioen arabera, %16-ak identifikazio arazoren bat izan du. Bidesariarekin urteko 9 milioi biltzea espero da: 6 N-1 errepidearen mantenturako eta 3 sistema beraren kostuetarako.
2	18/01/02	"Garraiolarien lan-uzteak N-1-eko bidesariaren kontrako presioa neurtuko du gaurtik aurrera".	Presio neurri gisa, Estatuko garraiolarien elkarteak biltzen dituen erakundeak (CNTC) greba deialdia egin du. Hala ere, sektorearen zati gipuzkoarrak uko egin dio deialdiari, bertako garraiolarien kalterako izango dela argudiatuz.
3	18/04/14	"EAEko Justizia Auzitegi Nagusiak (TSJPV) N-1-eko kamioientzako bidesaria ezerezean utzi du, martxan jarri eta hiru hilabetera".	Sententziak argudiatzen duenez, zeharkako diskriminazio bat dago bertako garraiolarien eta atzerritarren artean. Aldundiaren helburuetako bat Gipuzkoako sektorea ahalik eta gutxien kaltetzea zenez, Andoaingo arkuaren prezioak merketu zituen, diskriminazioaren arazoak jabetu gabe. Hortaz, eskualde osoa gurutzatzea askoz ere garestiagoa da, atzerritarren kaltetan.
4	18/04/15	"Irabazi dugu, utz dezatela kobratzeaz".	Garraiolarien ustez, Aldundiak ez luke sententziaren aurrean helegiterik aurkeztu beharko. Gaia argitzen den bitartean, behin-behinekoki, bidesariaren kobrua bertan behera uzteko eskatu dute aho batez.
5	18/04/17	"Andoaingo arkuaren bidez bidesariaren diskriminazioa saihestu zuela uste izan zuen Aldundiak".	Legedia txostenek ohartarazi zuten, kanonak ez zuen derrigorrez Europako Araudia bete beharrik. Auzitegi Gorenaren aurrean aurkeztu beharreko helegitea prestatzen ari dira, sistemaren inguruko interpretazioa aldatuko delakoan.
6	18/05/23	"N-1-eko bidesariak aurreikusitakoa baino %10 gehiago bildu du lehenengo hiruhilekoan".	Erritmo bizian doa diru bilketa, hilabeteko milioi batetik gora eskuratuz. Joera mantenduz gero, eta auzitegietatik ez bada behin-behineko neurririk heltzen, urteko diru-sarrerak 12 milioi ingurukoak izango lirateke.

7	18/05/29	“Aldundiak gaur aurkeztuko du N-1-eko bidesariaren ezeztatzea saihesten ahalegintzeko helegitea”.	Datu errealak mahai gainean jarriko ditu zeharkako diskriminaziorik ez dagoela argudiatzeko eta auzitegiaren interpretazioa okerra dela ziurtatzeko. Diskriminazioa ekiditeko Andoaingo arkuaz ezarri zutela gaineratu dute.
8	18/06/01	“N-1-eko bidesariak urte osorako aurreikusitakoaren ia erdia bildu du lau hilabetean”.	Urte osorako eginiko kalkulu estimatua 8,7 milioikoa izanik, apirilaren 30 arte 4 milioi bildu ditu. Estatuko garraiolariak gaineratu dute, Justizia Auzitegi Gorenak Aldundiak ezarritako helegitea onartzen badu, behin-behineko neurriak hartuko dituztela.
9	18/07/21	“Aldundiak N-1eko bidesariaren zati eta prezioetan moldaketak egin ditu diskriminazioa saihestearren”.	Gobernuaren lehentasuna proiektu honen etorkizuna bermatzea da, sententziaren zain geratu gabe. Horretarako, Arau Foral berri bat osatzen ari da, zeinak kamioien eskualde barneko joan-etorria garestituko duen. Andoaingo arkuaz 2,2 kilometro kobratzetik 5,37 kobratzera pasako da. Horrez gain, Astigarragan arku berri bat eraikiko da, Irungoa baliogabe utziz.
10	18/07/25	“Gipuzkoa barneko ibilbide osoaren kostua bikoiztu eta probintzia zeharkatzea %23 merkeagotu da”.	Aldaketa honek Auzitegi Nagusiaren diskriminazioaren interpretazioa saihestea du helburu. Hala ere, atzerritarren %72 soilik Andoaingo arkutik igarotzen da, ibilbide osoa egin gabe. “Erabiltzeagatik ordaintzea” defendatzen da, Europako ahalmen handiko errepideen %90-etan egiten den moduan.
11	18/07/26	“Guitrans patronalaren arabera, N-1-eko bidesari berriekin bertako enpresak dira kaltetuenak”.	Patronalak dio diskriminaturik handiena garraiolari gipuzkoarra dela eta arau foral berriekin kostuak handituko direla. Garraiolariak jada azpiegituren mantenturako zergak ordaintzen dituztela baieztatzen dute. Garraiolari Elkartearen Espainiako Federazioaren esku utzi ditu bidesari berriaren “inposaketaren” aurka garatuko diren ekintzak.
12	18/09/04	“Aldundiak N-1-eko kamioientzako bidesariaren foru arauaren proiektu berria onartu du”.	Gobernu foralak onartu du foru arau berria, orain Batzar Nagusien txanda izango da lehentasunezko gai honen inguruan eztabaidatzea eta erabakiak hartzea.
13	18/09/14	“Ogasunaren estimazioen arabera, bidesariaren birmoldaketa 5 milioi inguru kostako da”.	Aldundiaren aurrekontuetan ondorioz ez duela izango eta Bidegiren jardueran “efektu positibo” bat izango duela ziurtatu du. Aldaketa nagusia Astigarragan arku berri bat ezartzean eta Irungo arkuaz baliogabetzean oinarrituko da.
14	18/10/09	“Aldundiak 2019.urtean ezarritako den bidesari berriaren tramiteak azkartu ditu”.	Lehentasunezko gaia izanik, Batzar Nagusietan bihar bertan onartuko da foru arau berria, 2019.urtean ezarritako den bidesari berria ziurtatuz. Tramitazioaz gain, Aldundiak bi arku berri ezarri beharko ditu, Astigarragan eta Andoainen. Hala ere, ezinbestekoa izango da Europar Komisioaren onarpena eta diskriminazio ezaren inguruan aipamenik egiten duen edo ez ikustea.

15	18/10/11	“Batzar Nagusiek N-1-eko bidesariaren jarraipena bermatu dute”.	EH Bildu eta PP foru arau berriaren aurka agertu dira, gai honen inguruan Batzar Nagusietan dagoen haustura nabarmena agerian jarriz. Hala ere, PNV eta PSE gehiengoa direnez, tramitazioek aurrera jarraitzeko bermea dute.
16	18/10/20	“N-1-eko bidesaria urte osorako aurreikusitakoa biltzetik gertu dago 8 hilabetean”.	Aurreikuspen guztiak gaintu eta estimatutakoa baino %30 gehiago bildu du. Andoaindik igaro diren ibilgailuen %82,7 atzerritarrek izan dira, eta horrek agerian jartzen du beraiek direla karga handiena jasaten dutenak. 2019tik aurrera, N-1 errepidearen hobekuntza eta mantenu lanak aurrekontuetatik irtengo dira, hau da, gipuzkoarrok ez dugu zergarik ordaindu beharko errepide honen finantzaketarako.
17	18/11/07	“Bidesari berriak gaur jasoko du berme juridikoa eta maiatzerako martxan egongo da”.	Batzar Nagusiek onartuko duten foru arau berriak, Justizia Auzitegi Nagusiak ezerezean utzitako foru araua ordezkatzeko du. Europaren oniritziaren zain dauden arren, araudia berriaren aldeko dokumentazioa laster jasotzea espero dute. Aldundiak Astigarragan (A-15) kokatzea aurreikusitako arkuaz gain, beste arku txiki bat ezarriko du Andoainen.
18	18/11/08	“Alderdi Popularra izan da bidesari birmoldatuaren aurka bozkatu duen bakarra”.	Batzar Nagusietan egin den bozketan, foru arau berria onartu dute PNV eta PSE-k osatzen duten gehiengoari esker. EH Bildu eta Podemos abstenitu egin dira, Gobernuaren jarrera gogor kritikatu. Alderdi Popularraren iritziz, foru arau berriak tokiko garraiolariak hare gehiago kaltetzen ditu, atzerritarren mesedetan.
19	18/12/14	“Garraiolariek foru arau berriaren aurka ere helegitea aurkeztuko dute”.	Estatuko garraiolarien elkarteak biltzen dituen erakundeak (CNTC) dio tarteen eta tarifen aldaketek AT sistemaren izaera diskriminatzailea ezkutatu baino ez dutela egiten. Bidesari berria Gobernuak erabakitzen duenean jarriko da martxan, betiere maiatzaren 15a baino lehen.
20	18/12/15	“Markel Olanok epaileen irizpideak alde batera utziz, bidesaria legezkoa dela aldarrikatu du”.	Foru Gobernuaren ustez, errepideetako datu errealek diskriminazioaren hipotesia ezerezean uzteko balioko dute. Hala ere, diskriminazioaren oztopo nagusia, beste behin ere, epaileen interpretazioa izango da.

ITURRIA: Norberak egina, El Diario Vasco egunkaritik moldatua

4.6. HAUSNARKETA PERTSONALA

Taula horretan argi ikusten da gai honek gizartearengan eta bereziki gipuzkoarrengan duen eragina. Prentsa idatzian urtebetean hainbeste lerroburu eta artikulu argitaratuta ikusteak, zer pentsa handia ematen du herritarrengan duen interesaz eta garrantziaz.

Informazioa lortzeko zailtasunak direla medio, denboraldi batean esperoan egon nintzen eskaeren erantzuna positiboa izango zelakoan. Bide guztietatik saiatu arren, ezin izan nuen nire hasierako planteamenduarekin aurrera jarraitu.

Foru Aldundiaren aldetik, epaiketaren afera izan zen Aintzane Oiarbiderekin eduki nahi nuen elkarrizketa galarazteko arrazoia. Epaiketa baten erdian, ez zitzaion iruditzen honelako ekimen batean parte hartzeko momentua zenik. Gauzak horrela, hein handi batean, ulertu nuen erantzuna, ez ordea erabilitako moduak eta jarrera.

Egoera horretan, zentzugabetzat ikusi nuen gatazka honen beste aldeari, hau da, hasiera batean pentsatu moduan, errepide bidezko garraiolarien elkarteren bati edota kamioilari batzuei elkarrizketa eskatzeko ideia. Alde baten faltan, beste aldearen iritzia jakitea alferrikakoa iruditu zitzaidan, ez bainuen konparatzeko ezer. Gainera, lana desorekatuta geratuko zenaren irudipena nuen, eta ez nuen alderdi interesatuetako baten alde gehiago posizionatu nahi. Hortaz, bi alderdi hauen ikuspuntuak prentsako nahiz web orrialdeetako artikuluen bidez osatzen saiatu naiz, baina betiere lanaren eduki gehigarri moduan, inola ere ez helburu nagusi gisa.

Bidegiren aldetik, aldiz, arazoak bestelakoak izan ziren. Antza denez, ez dute garbi noren ardura den era honetako informazioa ematea, ezta ere zenbaterainoko informazio eman dezaketen. Enpresa publiko honetara, gehienbat, Gipuzkoako errepide sarea kudeatzen eta mantentzen duen enpresaren informazio korporatiboa lortzeko jakinminagatik jo nuen. Nire asmoa, hasiera batean, Bidegiren 2018. urteko memoriatik lan hau osatzen lagunduko zidaten zenbait gai aztertzea zen, hala nola, erakundearen aurkezpena, antolaketa, kompetentziak, burutzen dituen ekintzak eta abar. Telefono, web orri eta posta elektronikoko bidez ezer lortu ez, eta pertsonalki Aritzeta eta Zarautzeko zentruetara joan ostean, bide guztiak agortu nituela sentitu nuen, inongo erantzun positibotik gabe.

Beraz, zentzu honetan ere hasierako planteamenduari dagokionez, moldaketa batzuk egin beharrean aurkitu nintzen. Hasierako asmoa, Bidegiren informazio korporatiboaren bidez, erakundearen azterketa sakon bat egitea zen, herritar guztien eskura dagoen oinarritzko informazioaz haratago. Horrez gain, Euskadiko beste probintzietan errepideak kudeatzen dituzten erakundeen azaleko azterketa eta konparaketa txiki bat egin nahi nuen. Bidegiri buruz nahi bezalako informazioa topatzerik lortu ez dudanez eta sakonago aztertzeko aukerarik egon ez denez, atal hau modu laburtuagoan landu dut.

Bi erakunde publiko hauen informazioa ezinbestekotzat jotzen nuen hasiera batean nire lanaren helburuak betetzeko eta proiektuari eman nahi nion “hausnarketa kritiko” itxura modu sakonagoan garatzeko. Hala ere, zailtasunak zailtasun, aurrera egin beharrean aurkitu nintzen, lortu ezin zen informazioa alde batera utzi eta lanaren helburuei dagokienean moldaketa batzuk eginez.

Zentzu horretan, gai honen aditu edota gaiaren gaurkotasuna gertutik jarraitzen duen norbaiten bila hasi nintzen, laguntza moduan. Gatazka hau oso berria denez, martxan egon den urtebete honetaz aparte, oso gutxi idatzi da gai honen inguruan, eta hare gutxiago euskaraz. Gizartean ezjakintasun handia dago eta orokorrean jende gutxi ulertzen du Europan hain ohikoak diren tarifakzio sistemai buruz.

AT sistema ezartzen Espainiako lehenengo probintzia Gipuzkoa izan denez, jendearen ikusmina, kritika eta komunikabideetan izaten ari den oihartzuna aipatzekoak dira, zalantzarik gabe. Aitzindari izateak dakartzan ondorio asko ari dira pairatzen bi alde interesatuak, eta ziurrenik biek edukiko dituzte berea defendatzeko nahikoa arrazoi sendo. Epaiketa bat tarteko duen eta Gipuzkoako herritarren sektore nagusietako bati zuzenean eragiten dion gatazka batek, beti dauka bere mamia.

Hori horrela, azken urte honetan zehar “El Diario Vasco”-ko artikuluak irakurtzen eta biltzen joan naiz, gatazkaren bilakaera gertutik eta modu kronologiko batean jarraitzeko asmoz. Bide azpiegituren gaia gertutik jarraitzen du Gaizka Lasak, eta bera izan da gai honi buruzko artikuluak hamaika bider idatzi dituen kazetaria.

Aurretik aipatu dudan egunkarian udan praktikan egon zen lagun baten bidez, berarekin kontaktuan jartzea lortu nuen, lehen aipatu moduan, gaiaren gaurkotasuna gertutik jarraitzen duen norbaiten laguntza egokia izan zitekeela iruditu zitzaidalako. Bere jarrera eta laguntzeko borondatea hasiera hasieratik oso positiboak izan ziren, eta 2017. urtearen amaieratik hona, gai honi buruz idatzi dituen artikulu guztiak bidali zizkidan, formatu digitalean. Horrez gain, edozein kontsulta edo zalantza argitzeko bere prestutasuna edukiko nuela jakiteak lasaitasuna eta motibazioa eman zidan, lanarekin nire kabuz aurrera jarraitzeko eta pixkanaka landa-lana ixten joateko.

Gradu Amaierako Lana, hein handi batean ikerketa lan bat denez, bi erakunde publiko (Gipuzkoako Foru Aldundia eta Bidegi) ezberdin hauekin honelako esperientziak izateak zer pentsatu handia eman dit, eta hainbat hausnarketa egiteko tartea izan dut. Besteak beste, konklusio nabarmen batetara iritsi naiz erakunde publiko eta pribatuekiko nuen ikuspuntu edo ustearen inguruan.

Lanarekin hasi nintzenean, ez nuen uste hain zaila izango zenik erakunde publikoetara jotzea eta beharrezko informazioa lortzea. Erakunde publiko izate horrek eman beharko lukeen transparentzia osoaz haratago, trabak jarri eta informazio interesatua soilik azaleratzen dutela konturatu naiz. Nire ustez, erakunde publiko baten oinarritzko eginbeharretako bat, herritarren beharrei eta eskaerei erantzutea da, modu zilegi batean, kontuan harturik eskatutako informazioa erabat publikoa zela.

Bestalde, harritu egin nau, zentzu onean, enpresa pribatu baten (kasu honetan, “El Diario Vasco”) informazio basera sartzeko erraztasunak eta nire eskaerari erantzuteko azkartasunak. Enpresa pribatua izanik, ez zuen zertan eman bere garaian argitaratutako informazio bat. Hala ere, inolako interesik eta irabazi asmorik gabe, bertako kazetariaren inplikazioa erabatekoa izan da, eta behar izan dudan guztian laguntzeko prest azaldu da hasieratik.

5. ONDORIOAK

5.1. ETORKIZUNERAKO BESTE APLIKAZIO EREMU BATZUK

Gipuzkoako bide korapilatsu honetan murgildurik, etorkizunerako soluzio edo aukera posibleak bilatzean dago hurrengo urratsa. Lan honen helburu nagusia, AT sistemaren auzia modu sakonean azertu eta Europako egoera ezagutu ondoren, hausnarketa kritiko bat egitea da. Behin atal honetara iritsita, esan dezaket lanaren prozesu guztian zehar nire iritzi propioa garatzen joan naizela, betiere inoren alde zehazki posizionatu gabe, bi aldeen iritzi eta hausnarketak entzunaz. Denbora honetan ikasitakoak eta landutakoak, bide eman dit zenbait konklusiotara heldu ahal izateko.

Hasteko, etorkizunera begira, bai erakunde publikoek, bai garraiolarien sektoreak, elkar ulertzeko urratsak eman beharko lituzketela iruditzen zait. Gipuzkoa bezalako lurralde txiki batean, non errepideko merkantzien garraioak hainbesteko garrantzia duen, gertutasun handiagoa eta adostasun edota akordioetara heltzeko borondate handiagoa egon beharko luke. Bi aldeen onura bilatu beharko litzateke, izan ere, alde horietako bat kaltetzeak, bestearen onura ekarri beharrean, Gipuzkoa eta gipuzkoar guztientzako kaltea dakar.

Europar Batasunak bere parte diren lurraldeetan ezarri nahi duen filosofia egokia iruditzen zait bere oinarrian eta planteamenduan. Nire ustez, errepideak erabiltzen dituenak ordaindu behar ditu, eta erabiltzen duen neurriko aportazioa egin behar du errepide horien mantenua eta hobekuntzak aurrera eramateko.

Hala ere, kontutan hartu behar da garraiolari atzerritarra ezin dela diskriminatu bertakoen mesedetan. Zentzu horretan, legeak dioena jarraitzeaz gain, nire ustez deskontuak aplikatu beharko lirateke erabileraren arabera. Hori litzateke, diskriminazioan ez erortzeko eta tokiko garraiolariak ahalik eta gutxien kaltetzeko biderik egokiena. Eurobinetaren Europako Zuzentarauaren arabera, erabileraren araberrako deskontuak ezartzeko aukera onartua dago, hau da, legezkoa da.

Horrez gain, alderdi politikoen jarrerari eta jokabideari erreparatuz, nire ustez Alderdi Jeltzaleak foru arau berria osatu duenean, Maiatzeko hauteskundeak lehenetsi ditu, herritarren interesen gainera. Foru arau zaharra epaitegietan egonik eta oraindik behin betiko epairik edo sententziarik jaso gabe, presaka eta gainerako alderdi politikoekin kontsultatu gabe osatu dute foru arau berria.

Kanpotik ikusita, badirudi informazioa gordetzen edo akatsak ezkututzen ariko balira bezala jokatu dutela. Esan beharrik ez dago, EAJ/PNV-ren norabide hau behin betiko epaia aurkakoa izatearen beldurrarengatik dela neurri handi batean. Modu honetan, hipotesirik txarrenak beteta ere, alternatiba sendo eta azkar bat edukiko dute mahai azpian.

Horrez gain, badirudi Aldundiak ez duela zentzuz jokatu justiziak behin-behinekoki ezerezean utzitako foru arau batekin aurrera jarraitzen eta garraiolariei denbora honetan zehar kobratzen. Behin betiko sententziaren faltan, bidesariarekin aurrera

jarraitzea legez zilegi den arren, ez zait egokia iruditzen denbora horretan dirua biltzen jarraitzea. Epaitegietatik aurkako erantzun bat iritsiko balitz, Aldundia bildutako diru guztia itzuli beharrarekin aurki daiteke.

Ulertzekoa da, ustekabeko urte korapilatsu eta gorabeheratsu honen ondoren, eta hare gehiago hauteskundeak hain gertu izanik, beraien agintaldi honetako proiektu estrategikorik garrantzitsuenaren etorkizuna bermatuta utzi nahi izatea. Hala ere, nire iritziz egokiena erabakia denbora gehiagorekin eta Gobernuaren iritziz bateratuagoarekin hartzea izango litzatekeen. Ez dugu ahaztu behar, honen guztiaren atzean interes politikoa dagoela, sarritan herritarren eta gizartearen interesen aurretik ipintzen dena.

Europako legediari erreparatuz, esan beharra dago AT sistemak Europar Batasunaren Zuzentarauari erreferentzia egiten diola, eta lehenago edo beranduago, derrigorrez aplikatu beharko zutela legedia. Zuzentarauari jarraiki, errepideen erabileragatik erabiltzaileek ordaintzea agintzen du ardatz transeuoparretan. Zentzu honetan, Gobernuak gauzak ondo egin dituela iruditzen zait, Estatu osoari aurre hartu baitio eta legediaren aplikazioan aitzindaria izan baita.

5.2 LANAREN EKARPENAK

Hasieran erabat ezezaguna egiten zitzaidan gai batetik abiatuz, hausnarketa kritiko bat garatzea erronka interesgarria eta aberasgarria izan dela esan dezaket. Ezezaguna den orok, beldurra sorrarazi liezaguke hasiera batean, lanari ekin aurretik ez baitakigu nondik nora jo beharko dugun edota bidean zein zailtasunekin aurkituko garen. Nire kasuan, esan dezaket bere garaian hautatu nuen gaiarekin bilatzen nuena, hein handi batean, lortu dudala.

Gaia hautatzerako orduan, nire kezka nagusia ez zen izan gustoko gai bat bilatzea, hortaz haratago aportatuko zidan zerbait nahi nuen. Argi neukan nahiago nuela gai praktikoa bat, teorikoago bat baino, eta ahal zen neurrian gaur egungo errealitatearekin zerikusia zuen kasuren bat aztertu nahi nuen. Zentzu horretan, esan dezaket lanean aurrera egitea niretzat etengabeko ikasketa prozesu bat izan dela, hasiera batean dena erabat berria baitzen. Lanaren amaieran atera ditudan ondorioen artean, esanguratsuenen berri ematea garrantzitsua iruditzen zait.

Lehenik eta behin, aipatu behar dut nahiz eta gai hau ez izan nire pasioetako bat, uste nuena baino gustorago aritu naizela lanean, batez ere, Gipuzkoako errealitatea aztertzerantz iritsi naizenean. Puntu honetatik aurrera sentitu dut ikasi dudala gehien, batez ere bi alderdi interesatuen lekuan jarri naizenean, eta bien bertsioak entzunda, inoren alde posizionatu gabe, nire iritziz propioa garatzea eta osatzea lortu dudanean.

Lan guztiekin gertatzen den moduan, denek aportatzen digute zerbait. Gai honekin bilatzen nuena, besteak beste, azken hilabeteetako lan hau bukatzean, betirako karpeta batean gordeta ez geratzea zen. Gizartean gabezia bat ikusi nuen arlo honetan; errealitatean dagoen arazo bat eta Aldundiak azken urtean mahai gainean izan duen buruhauste handienetako bat izanik, euskal gizartearen artean dagoen ezjakintasuna-

maila handia da. Gauzak horrela, nire nahia proiektu honek zentzu horretan bere aportazioa egitea eta interesa azaltzen duen pertsona ororen eskura izatea da.

Ikusi besterik ez dago, Euskal Herrian garraio politikei buruz zein gutxi idatzi den urteetan zehar. Gipuzkoako errepideen errealitatea ezagututa, ordea, funtsezkoa iruditu zait errepide bidezko garraioari buruz euskara hutsean idatzitako lan bat eskuragarri egotea. Honen bidez, euskarari ere nire aletxoak jartzen saiatu naiz, nire kasuan informazio gehiena, gazteleraz eskuratu baitut.

Lanaren oinarria ikerketa lan bat burutzea izanik, hasierako planteamendu eta ideiak jarraitzeak dituen zailtasunez ohartu naiz. Pertsonalki nahiz akademikoki asko ikasi dudala uste dut eta esperientzia oso aberasgarria iruditu zait, orain arte inoiz ez baitugu honelako lan potolorik egin graduan zehar. Ikertzaile lanetan hara eta hona ibili naiz, hasieran pentsatutako informazio-iturrietatik ateratzea espero nuen edukia lortu nahian. Dena lehenengoan ondo ateratzea zaila denez, lanaren helburu batzuk moldatuz eta informazioa beste bide batzuetatik eskuratuz, uste dut lan interesgarri bezain erakargarria burutu dudala.

5.3. LANEAN ZEHAR IZANDAKO ZAILTASUNAK

Aldundiarentzat ez ezik, niretzat ere, lanean zehar izan dudana ustekaberik eta buruhausterik handienetakoa, epaiketaren albistea izan da. Hasierako planteamendua derrigorrez moldatzera behartu nau eta zailtasun gehigarri bat izan dela esan dezaket. Hala ere, nahiz eta hasiera batean ez aurrera ez atzera egon, denborarekin konturatu naiz ibilbide judiziala aztertzea positiboa eta aberasgarria izan dela, bai niretzat, bai lanarentzat.

Nire kasuan, kontzeptuak hobeto erlazionatzea ahalbidetu didala iruditzen zait, gehienbat Europako legediari loturikoak. Modu honetan, Europako Zuzentarau baten araudia eta mugak gertutik ezagutzea lortu dut, hasiera batean kontzeptu nahiko abstraktua zena, praktikan aztertuz. Gainera, lanean Zuzenbideari loturiko atal gehigarri bat txertatu ahal izan dut, Europako Zuzentarauak Gipuzkoako epaiaren kasuarekin lotuz, eta nire ustez, horrek lanari osotasuna eman dio.

Aurretik aipatu moduan, epai honek eragin didan zailtasun gehigarri nagusia hasierako planteamendua moldatu beharra izan da, batez ere, informazio-iturriei dagokienean. Nire asmoa, alde bien (Aldundia eta garraiolariak) elkarrizketak eta Bidegiren informazioa nire kabuz eskuratzea zen. Originaltasuna eta kazetari ukitua eman nahi nion ikerketa lan honi, puntu gehigarri gisa.

Bide guztietatik saiatu arren, ez nuen lortu nahi bezalako erantzunik erakunde publikoen aldetik, izan ere, epai bat tarteko, ez zuten komenigarria ikusten honelako ekimen batean parte hartzea. Hortaz, informazio-iturria aldatu behar izan dut, bai elkarrizketak lortzeko, baita Bidegiri buruzko informazioa lortzeko ere. Erabili ditudan informazio-iturri nagusiak prentsa idatzia eta Aldundiaren web orri ofizialak izan dira.

Prentsa idatziari dagokionean, aipamen nabarmena egin nahi diot atal honi, AT sistemaren bilakaera aztertzerako orduan ezinbestekoa suertatu baitzait. Gaia aukeratu bezain laster hasi nintzen etxean erosten dugun egunkaritik lan honekin zerikusia zuen albiste bakoitza irakurtzen eta gordetzen, gerora erabili ahal izateko. Beraz, esan dezaket urte oso bateko albiste eta informazio bilketa etengabea izan dela, lanean bertan bilakaeraren taula osatzea ahalbidetu didana.

Prentsa idatziaren eta komunikabideen iritziak, Gipuzkoako Foru Aldundiaren eta garraiolarien elkarten bertsioekin uztartuz, nire iritzi propioa osatzen joan naiz pixkanaka. Etengabeko ikasketa prozesu bat izan dela esan dezaket, eta oraindik amaitu ez denez, aurrerantzean ere begi bat auzi honetan edukitzen jarraituko dut.

6. BIBLIOGRAFIA

6.1. LIBURU ETA ALDIZKARIAK

Álvarez, A. eta Pardo, A. (2008), *El transporte de mercancías por carretera en Castilla y León*, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales-Universidad de León.

Amorim, M., Lobo, A., Rodrigues, C. eta Couto, A. (2014), “Optimal Location of Electronic Toll Gantries: The Case of a Portuguese Freeway”. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 111. zb., 880-889 or.

Arroyo, C. (2008), “La política común de transportes: origen y evolución en Europa del transporte público por carretera”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*.

Campos, J., eta Socorro, P. (2010), “El transporte en la sociedad del siglo XXI: política de transporte europea y española”, *Ekonomiaz*, 73. zb., 22-25 or.

De las Heras, J., Gómez, J. eta Vassallo, J.M. (2016), “Establecimiento de las bases teóricas de las tecnologías de cobro electrónico de peaje para su incorporación en el Sistema Europeo de Telepeaje”, *Cuadernos tecnológicos de la PTC (Plataforma Tecnológica Española de la Carretera)*, 2. zb.

Engdahl, J. eta Sieber, A. (2004), *The Austrian Heavy Vehicles Tolling System*, Stevenage, Erresuma Batua, 64-72 or.

Europar Batzordea (1998), “Libro Blanco del Transporte: Tarifas justas por el uso de infraestructuras”, *COM (98) 0466 – C4 – 0514/98. Comisión Europea*.

Europar Batzordea (2014), *Comprender las políticas de la Unión Europea: Transporte*, Luxemburgo.

Franco, H. (2002), *Garraio-azpiegiturako politikak eta lurralde eredia. Euskal Herriko kasurako aplikazioa*, [doktoretza tesia] Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.

Gómez, J. eta Vassallo, J.M. (2013), “Carga tarifaria y fiscal del transporte por carretera. Un análisis comparado entre Estados Unidos y Europa”, *Cuadernos tecnológicos de la PTC (Plataforma Tecnológica Española de la Carretera)*, 4. zb.

Kapsch (2008), *Electronic toll collection in the Czech Republic*, Congress ITS Dallas USA.

Martinez, S. (2013), *Política de transportes de mercancías entre España y Europa: iniciativas económicas para el reequilibrio modal*, [Gradu Amaierako Lana] Facultad de Administración y Dirección de Empresas-Universitat Politècnica de València.

Matthews, B. (2010), “Tarificación de infraestructuras de transporte en la Unión Europea. Teoría y aplicación en el transporte por carretera y ferrocarril”, *Ekonomiaz*, 73. zb.

Nowaki, G., Mitraszewska, I. eta Kami, T. (2011), “The national automatic toll collection system for the Republic of Poland”, *Transport and Telecommunication*, 9. zb., 24-38 or.

Prah, L. (2012), *Toll collection system in the Republic of Slovenia*.

Rapp, M.H. eta Balmer, U. (2004), “The Swiss Distance Related Heavy Vehicle Fee (LSVA)”, *Novel Approach to Area-Wide Road Charging*, 1-8 or.

Ruiz, J.E. (2005), “Free flow toll System for the Santiago Central Motorway”, 3456. zb., 27-35 or.

Saldaña, P. eta Vassallo, J.M. (2012), “The introduction of new electronic toll collection systems in Spain”, 3528. zb., 7-22. or.

Saldaña, P., Vassallo, J.M. eta Sierra, J. (2012), *Sistemas electrónicos de cobro de peaje: la experiencia europea*, Granada, X Congreso de Ingeniería del Transporte.

Sistema de Identificação Electrónica de Veículos (2010), *OBU Technical Specification*.

Vassallo, J.M., eta López, E. (2009), “Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados”. *Dirección Corporativa de Estudios y Comunicación de Abertis*.

Vassallo, J.M., Saldaña, P., Sierra, J. eta Baeza, M.A. (2011), Proyecto Cenit-Oasis: PT1-A, T122 eta T123.

Wikipedia: Suitza, FMI (2017), *Report for Selected Countries and Subjects*.

6.2. WEB ORRIALDEAK

Asfinag (2012):

<http://www.asfinag.at/>

Berria egunkariako artikulua (2018/07/27):

<https://www.berria.eus/>

Bidegi enpresa:

<https://www.bidegi.eus/>

Datos macro, estatistika tresna:

<https://www.datosmacro.com/demografia/poblacion>

Eitb, Nahieran:

<https://www.eitb.tv/eu/>

El Diario Vasco, suplemento publicitario “Empresas números 1”:

(14+1 Comunicación, Diario Vasco eranskinak egiten dituen enpresa)

<https://www.diariovasco.com/suplementos/empresas-gipuzkoa/bidegi-alfredo-etxeberria-20180626175749-nt.html>

<https://www.14mas1comunicacion.es/>

Europar Batzordea, garraio-politikak:

<https://www.eea.europa.eu/es/themes/transport/transport-policies>

https://europa.eu/european-union/topics/transport_es

Gipuzkoako Foru Aldundia, Bide Azpiegiturak:

<https://www.gipuzkoa.eus/es/diputacion/infraestructuras-viarias>

Gipuzkoako Foru Aldundia, Errepideak:

<https://www.gipuzkoa.eus/eu/web/errepideak>

Gipuzkoako Foru Aldundia, Gaurkotasuna (2016/06/28):

<http://www.gipuzkoa.eus/es/-/at-bidesari-sistemak-n-1eko-trafikoa-arindu-eta-kanpoko-kamioilarien-ekarpenarekin-bere-mantenua-bermatuko-du>

Hiru garraiolarien Euskal Herriko sindikatua:

<http://www.hiru.org/es/index.html>

Index Mundi, munduko herrialdeetako errepideak:

<https://www.indexmundi.com/map/?v=115&l=es>

International Transport Forum Database (2012):

https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_INV-MTN_DATA

Ministerio de Fomento (2008, 2017):

<https://www.fomento.gob.es/>

Myto CZ (2014):

<http://www.myto.cz/>

SkyToll (2014):

<https://www.skytoll.com/>

Toll Collect (2012):

<https://www.toll-collect.de/>

Tripon (2012):

<http://www.tripon.ch/>

ViaTOLL (2014):

<https://www.viatoll.pl/>

6.3. ZUZENTARAUAK

- **1993/89/CE Zuzentaraua:** ibilgailu astunei eta errepideei buruzkoa, zergak eta bidesariak erregulatzen dituena.
- **1999/62/CE Zuzentaraua:** ibilgailu astunei buruzkoa, errepideen erabileragatik ordaindu beharreko zergak erregulatzen dituena (indargabetua).
- **2004/52/CE Zuzentaraua:** Kobru-sistemen arteko bateragarritasuna eta elkarreragingarritasunari buruzkoa.
- **2006/38/CE Zuzentaraua:** Eurobinetari buruzkoa, tarifikazio sistemak erregulatzen dituena (indargabetua).
- **2011/76/CE Zuzentaraua:** ibilgailu astunei buruzkoa, ardatz transeuroparretan bidesaria ezartzea derrigortzen duena.

6.4. ERANSKINAK

1) 2017/12/05



Aintzane Oiarbide presenta el nuevo centro de control de Bidegi, justo bajo las ocho nuevas pantallas que muestran los arcos de la N-1 y la autovía de Deskarga. :: MIKEL FRAILE

El sistema AT confirma que el 56% de los camiones de la N-1 son foráneos

El 16% de los casos de identificación para el cobro plantea alguna duda de validación, porcentaje que se espera reducir a la mitad al final de la marcha blanca

:: GAIZKA LASA

ZARAUTZ. Sonríe si pasa bajo uno de los arcos del nuevo sistema AT de la N-1. Los técnicos de Bidegi le ven hasta la última arruga. Ayer exhibieron ante los medios de comunicación el grado de precisión alcanzado por las pantallas del centro de control de Zarautz. Los ocho monitores que quedan a la izquierda del panel de veinticuatro son nuevos. Visualizan y controlan los pórticos del peaje que cobrará un canon a los vehículos pesados a partir de enero en Etzegarate, Andoain e Irun.

La marcha blanca de funcionamiento normal, pero sin cobro, ha servido para confirmar durante el último mes algunas estimaciones lanzadas sin tener la seguridad que da la medición de datos. Durante los días laborables han pasado por la N-1 12.000 camiones diarios, de los cuales el 56% han sido extranjeros y el 44% matriculados estatales.

De momento no se puede desglosar ese porcentaje para saber cuántos de los vehículos con identificación española son guipuzcoanos, aunque Oiarbide confió en que «con el tiempo podamos desgranar ese dato». Entre los países que más usuarios aportan a la N-1 destaca Portugal, con el 24,2% del total de camiones, seguido muy de lejos de otros como Francia (4,7%), Polonia (4,4%) o Rumania (4,2%). Queda un grupo amplio, que representa un 15,3% cuya procedencia, de diferentes países, no ha podido clasificarse.

El sistema ha registrado ya más de 3,5 millones de tránsitos de todo tipo de vehículos. Seguirá en período de pruebas aproximadamente otro mes, tiempo en el que arrojará más información para afinar el propio sistema de cobro de la N-1 y mejorar, en general, la gestión de las carreteras de Gipuzkoa. La diputada foral de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide, señaló que «intentaremos que la entrada en vigor del peaje sea lo antes posible, el 1 de enero si se puede, aunque dependerá de la marcha blanca y de que todo esté a punto que sea el 1 o sea, por ejemplo, el día 10». La decisión al respecto se adoptará en el último consejo de Gobierno de este mes de la Diputación.

Los datos detectados hasta el momento ya ofrecen un alto grado de fiabilidad. En el 84% de los casos, la tecnología de los arcos ha sido capaz de identificar la categoría del vehículo, su matrícula y su sistema de pago. En algunos casos (16%) el

sistema ha planteado algún tipo de duda, solventada con rapidez por el personal del 'back office' (sala contigua al centro de control caracterizada por su nivel de silencio y concentración). Durante el próximo mes este porcentaje espera reducir-

se a la mitad, lo que quiere decir que en el 92% de las identificaciones de vehículos pesados se procederá de forma automática al cobro sin la necesidad del contraste de un profesional de Bidegi.

El director del contrato del sistema AT, Iñigo Arias, explicó algunas casuísticas detectadas en las que el cobro plantea algún tipo de dilema. En los trailers de Portugal, por ejemplo, la matrícula delantera y trasera no coincide. También hay vehículos de Marruecos o Argelia que incluyen algún símbolo en la matrícula que necesita ser interpretado. Hay casos de matrículas dañadas que ofrecen

Empresas especializadas perseguirán a camiones extranjeros que no paguen

La Diputación colocará cinco quioscos y abrirá un apartado en la web de Bidegi para que el 8% de camiones que aún no dispone del sistema VIA-T pueda registrarse

:: G. L.

ZARAUTZ. La diputada foral de Infraestructuras Viarias adelantó ayer que el 92% de los camiones que atraviesan la N-1 ya dispone de un sistema VIA-T con el que procederá al pago del nuevo canon. No tendrán que realizar ningún trámi-

te añadido. Los que formen parte del 8% restante «deberán, obligatoriamente, registrarse o bien en la página web de Bidegi (www.bidegi.eus), o bien utilizando uno de los cinco quioscos que se colocarán para ello para mediados de diciembre». Estarán ubicados en el área de servicio de Oartzun (AP-8), en ambos sentidos, en el Servicio de Atención al Cliente en Aritzeta (GI-20), en el área de servicio de Alegia, sentido Vitoria-Gasteiz (N-1) y en el área de servicio de Etzegarate. El transportista deberá introducir sus datos y medio de pago y quedará registrado al momento.

Oiarbide adelantó que si se atra-

viesan los pórticos sin dispositivo VIA-T, se dispondrá de un plazo máximo de 24 horas para registrarse. En su defecto, contará con un plazo máximo voluntario de dos meses antes de recibir el expediente sancionador. Las multas leves oscilan entre los 150 y los 1.999 euros; las graves, entre 2.000 y 7.999 euros; y las muy graves —en casos de reincidencia—, entre 8.000 y 150.000 euros. La diputada foral afirmó que los camiones extranjeros que cometan infracciones serán identificados por el sistema y perseguidos a través de empresas especializadas para garantizar el cobro.

LAS CIFRAS

24,2%

matrículas de Portugal: Porcentaje de placas del país luso. Plantea además la dificultad de que la delantera y trasera son diferentes.

9

millones espera recaudar el peaje de la N-1: 3 irán a conservación ordinaria, 3 a conservación extraordinaria y otros 3 a costear el sistema.

El personal de validación tarda entre cinco y seis segundos en resolver cada duda del sistema

dudas en alguno de sus números o letras. U otros en los que, como el pasado viernes, las nevasdas impiden ver bien la placa delantera.

25 personas trabajando

En todas estas situaciones, el sistema plantea una duda y es un validador quien la solventa, en una media de entre cinco y seis segundos por cada caso. Arias concluyó que el «truco» de la marcha blanca no es otro que el «ver hasta qué punto el sistema es capaz de identificar automáticamente, pero sin fallar». El objetivo radica en calcular «hasta qué punto el sistema es inteligente y hasta qué punto le tenemos que ayudar». Por eso, de las más de 25 personas que estaban trabajando en el buen funcionamiento del sistema, seis se dedicaban ayer a destajo a validar esas matrículas dudosas. Cuando el proceso se depure, serán cuatro los profesionales que realicen esa labor constantemente. En el caso, por ejemplo, de las dobles placas de Portugal, tras las comprobaciones de los validadores, se están aplicando algoritmos y reglas para determinar

que si la matrícula delantera es correcta no haga falta validar la trasera, con el consiguiente ahorro de tiempo, dinero y energías.

Arias citó también casos «raros» en los que un camión transporta otro camión, o donde un vehículo pesado remolca a otro. El sistema ha propuesto en estos casos la identificación correcta, si bien ha pedido la confirmación de los validadores. Otro caso significativo es el que atañe a los autobuses. Desde Bidegi se les recomendó que realizaran un registro de su matrícula para no incurrir en errores dada la similitud entre su volumen y el de los camiones. Las empresas de los autobuses serán, precisamente, uno de los destinatarios específicos de la campaña de información que lanzará la semana que viene la Diputación sobre los objetivos y el funcionamiento del sistema AT.

La información recabada hasta el momento no ha hecho variar las previsiones económicas barajadas de antemano por el departamento de Infraestructuras Viarias y Bidegi. Aintzane Oiarbide rubricó ayer que el peaje recaudará 9 millones de euros al año y desglosó a dónde irá a parar ese dinero: 3 millones se destinarán a la conservación ordinaria de los kilómetros sometidos al cobro del canon, otros 3 se utilizarán para conservación extraordinaria de estas zonas y los 3 restantes costearán el propio sistema AT. De esta forma, los 6 primeros millones serán los que se ahorrará Gipuzkoa al no incluir en sus Presupuestos esa partida de mantenimiento de la N-1.

Reconoció contactos con el sector del transporte, aunque sin que la retirada del peaje haya estado sobre la mesa. En este sentido, el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), formada por asociaciones de transportistas de todo el Estado, ha anunciado que «propone a sus miembros la adopción de movilizaciones en el territorio foral de Gipuzkoa». Precisa que «tendrán lugar la primera semana de enero y afectarán a todo el transporte nacional e internacional».



Operarios trabajan sobre el dintel del arco colocado en Deskarga, en la GI-632. :: FÉLIX MORQUECHO

El futuro peaje de Deskarga también funcionará con arcos

La Diputación ha colocado ya el pórtico que cobrará a todo tipo de vehículos a partir del verano de 2019

:: G. L.

ZARAUZ. Dos de las ocho nuevas pantallas del centro de control de Bidegi ilustran el paso de vehículos bajo el arco colocado recientemente en Deskarga, en la autovía que lleva su nombre y que se encuentra en fase de obras en su último tramo Antzuola-Bergara. La infraestructura incorpora la misma tecnología que los pórticos que cobrarán el paso de la N-1, instalados en Irun, Andoain y Etxezar-

te, por lo que la Diputación ha aprovechado el momento para proceder a su colocación. La puesta en marcha del cobro no tendrá lugar, sin embargo, hasta el verano de 2019, fecha que manejan en el departamento de Infraestructuras Viarias para la finalización de las obras de la autovía. Eso sí, una vez que el peaje entre en funcionamiento, se verán afectados todos los vehículos, no solo los pesados. El tramo sujeto al pago y las tarifas aún no se han definido.

La foto obtenida ayer incide en una de las ventajas más destacadas que atribuye la Diputación al sistema AT de arcos. Varios operarios trabajaban sobre el dintel en la incorporación de los equipos necesarios para la transmisión de información

al centro de control. Mientras lo hacían, el tráfico fluía con normalidad por la GI-632. La diputada foral Aintzane Oiarbide aprovechó la instantánea del momento para reiterar que con este tipo de peaje «no es necesario parar el tráfico para realizar labores en el pórtico». Gracias a un sistema innovador, diseñado en Euskadi, el mantenimiento se realiza por arriba, mediante un juego de poleas pionero en las infraestructuras viarias del Estado. La afectación al tráfico para la instalación del peaje se limita al cierre de la carretera durante unas horas, en una única noche.

La otra gran virtud del sistema AT también tiene que ver con la agilidad de la circulación. Cuando empiece a aplicarse el cobro a coches, autobuses y camiones en la autovía de Deskarga, sus conductores no tendrán que detenerse para pagar en metálico, o para que, en el mejor de los casos, su lector de VIA-T envíe la señal a la barrera para que se levante y permita volver a reemprender la marcha. Los lectores del pórtico se encargarán del cobro sin que el usuario lo note, más que en su cuenta corriente.

LOTERÍA DE NAVIDAD PRESENTA

DANIELLE

22 DE DICIEMBRE · SORTEO DE NAVIDAD

EL MAYOR PREMIO ES COMPARTIRLO

descubre en danielleydaniel.com

LOTERÍA NACIONAL

El paro de transportistas mide desde hoy la presión contra el peaje de la N-1

A medianoche ha entrado en vigor una huelga de suministro y tránsito por Gipuzkoa, no secundada por empresas ni autónomos del territorio

GAIZKA LASA SAN SEBASTIÁN. El estado del tráfico en las vías de alta capacidad de Gipuzkoa no va a ayudar mucho hoy a aterrizar en el calendario. Caos navideño aparte, hoy es día laborable, aunque no se note en la carretera. El sector del transporte ha convocado un paro que afecta tanto a los tránsitos por el territorio como al suministro. La medida de protesta ante la próxima entrada en vigor de un peaje en la N-1 –el canon se empieza a cobrar el 9 de enero– se ha inicia-

do a medianoche y se mantendrá hasta el viernes por la noche. La movilización arranca envuelta en incertidumbres sobre su impacto. Ha sido convocada por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), entidad que agrupa a las principales asociaciones de transportistas del Estado, por aquello de que Gipuzkoa forma parte de la ruta de muchos vehículos pesados, porque cargan en el territorio o por su ubicación geográfica camino a otros destinos europeos. Sin embargo, la parte guipuzcoana del sector ha dado la espalda a la convocatoria. Un segmento cualitativa y cuantitativamente tan importante como el de los transportistas de Gipuzkoa no ha secundado el paro gestado en Madrid, lo que amenaza con descafeinar la medida de presión ante la

Diputación foral, institución que ha implementado el peaje con el respaldo de un amplio acuerdo en las Juntas Generales de Gipuzkoa (no hubo votos en contra en la aprobación de la Norma Foral que da forma al nuevo canon). Primero fue el sindicato Hiru quien, argumentando que la medida llegaba tarde, se desmarcó del paro. Tres días después, la patronal Guitrans decidió no adherirse a la huelga, entre otras cosas, por el agravio que suponía semejante movilización a los transportistas locales respecto a los del resto del Estado acotando el escenario del paro a Gipuzkoa.

Cabe asimismo recordar que un importante porcentaje de camiones que circula por el territorio corresponde a empresas extranje-

ras –el 56% en el caso de la N-1–, cuya respuesta a la convocatoria está por ver. El CNTC ha enviado la documentación de la movilización a las principales asociaciones europeas, aunque no dispone de datos exhaustivos sobre su comportamiento al respecto durante esta semana.

Supermercados afectados
El Comité Nacional mantiene la postura adoptada el 20 de diciembre, aunque reconoce que «nuestro deseo hubiera sido que el paro hubiera sido secundado también por el sector local». Así lo sostiene Juan José Gil, secretario general de Fenadismer, la Federación Nacional de Asociaciones de Trans-



<p>oiartzunZONE en CARAVANAS OIARTZUN horario 2, 3, 4 y 5 enero 10:30 - 21:00 t. 943 25 68 22</p>	<p>patinete VX7 PRO  169,90€</p>	<p>camiseta IZAS ANAGA Térmica y transpirable  9,90€</p>	<p>LuxonTERNUA gore-tex Chaqueta Gore-Tex C-Knit suave y resistente que aumenta la transpirabilidad y la ligereza, además de ser impermeable y cortaviento.  P.V.P. 439,80€ 219,90€</p>	<p>Bota MERRELL outmost night vent Bota con GORE-TEX, transpirable e impermeable.  P.V.P. 129,90€ 96,85€</p>
---	---	---	--	--

porte de España. Confiesa, refiriéndose a Hiru y Guitrans, que «nos sorprende su postura» y, sin querer desvelar sus sospechas, concluye que «estiarán que responder ante sus asociados, porque hasta ahora han sido los más beligerantes ante la iniciativa foral de colocar un peaje en la N-1». Añade, para explicar su perplejidad, que «Guitrans participó en la asamblea que decidió tirar hacia adelante con el paro y, en el caso de Hiru, aunque no está presente en ese foro, nos reunimos con sus representantes y nos manifestaron su conformidad con medidas de ese estilo». Al otro lado de la convocatoria, la diputada foral, Aintzane Oiarbide, ha señalado que resulta «significativo» que el sector

de Gipuzkoa no secunde la medida de presión.

Ante las incógnitas que suscita la convocatoria, fuentes del CNTC aseguran que «enviamos a algunos delegados para que comprueben in situ el seguimiento del paro y podamos ofrecer datos fidedignos». Las cadenas de alimentación, supermercados y comercios se encargarán de pasar la prueba del algodón a una movilización que llama a bloquear las operaciones de carga y descarga tras varios días festivos. En cuanto al tráfico, las miradas se centran en la N-121-A que une Navarra y Gipuzkoa por Behobia, carretera planteada desde el Comité Nacional como alternativa para los transportistas que secundan el paro.



Un camión atraviesa el arco instalado en Etzegarate para cobrar a los vehículos pesados que cruzan la N-1.
:: IÑIGO ROYO



Vehículos pasan por el peaje de Zarautz el primer día de la nueva tarifa entre territorios. :: JOSÉ MARI LÓPEZ

Viajar a Bilbao o Vitoria por autopista no «duele» tanto desde ayer

Desde el 1 de enero se aplica el techo de gasto de 45 euros por los trayectos que cruzan de territorio

:: G. L.

SAN SEBASTIÁN. A los que ayer tuvieron que cruzar de territorio por motivos personales y lo hicieron por autopista hoy –y los próximos días– se sumarán quienes lo necesiten hacer por cuestiones laborales. Entre unos y otros sumarán unos 5.000 guipuzcoanos para quienes 2018 ha traído un importante descuento en su factura de peajes. Desde ayer, ya no tienen que contar los viajes que hacen, ni multiplicarlos por lo que cuesta cada trayecto de autopista en lo que hasta ahora venía a ser territorio comanche. Ya cuentan con un techo de gasto máximo por circular más allá de la frontera guipuzcoana, por la parte vizcaína de la AP-8 o la alavesa de la AP-1, las dos zonas que realmente encarecían los desplazamientos a Bilbao o Vitoria.

Circular dentro del propio territorio guipuzcoano les costaba –y sigue costando– 30 euros al mes gra-

cias a la tarjeta Abiatu, pero la dolorosa se disparaba en cuanto se cruzaba a Bizkaia o Álava. Allí se pagaba por lo que estipulaba cada peaje en función de los kilómetros. «Demasiado», coincidían la mayoría de guipuzcoanos. A partir de esta semana el tope que se pagará por circular al otro lado de Gipuzkoa será 45 euros. Sumando la cifra al techo ya establecido en el propio territorio se obtiene el saldo máximo de 75 euros que un guipuzcoano tendrá que pagar, aunque viaje a diario, por realizar los trayectos interterritoriales hacia Bilbao o Vitoria.

LA CIFRA

75

euros es el máximo que pagará un guipuzcoano por viajar a Bilbao o Vitoria: 30 por trayecto interno y 45 por cruzar territorio.

Ahorro

Donostia-Bilbao-Donostia: 132,60 euros al mes en el tramo Bizkaia.
Donostia-Vitoria-Donostia: 31 euros al mes en el tramo alavés.

Según cifras de Bidegi, 81.000 usuarios se benefician del descuento que supone contar con el sistema Abiatu dentro de Gipuzkoa. De todos ellos, unos 5.000 notarán un cambio radical al sumarse al ahorro de la nueva tarifa entre territorios. El guipuzcoano que se desplaza a diario a Bilbao –20 viajes de ida y vuelta al mes si lo hace de lunes a viernes– se ahorrará a partir de este año 347 euros mensuales: los 215 que ya se evitaba dentro del territorio más los 132 que desde ayer va a dejar de pagar por el reciente acuerdo interterritorial.

En el trayecto hasta Vitoria, la mayor parte del descuento ya se aplicaba con el techo impuesto en Gipuzkoa –tener o no Abiatu suponía un ahorro de 406 euros– y ahora se logra estrujar el precio otros 31 euros estableciendo un límite para la zona alavesa correspondiente a la AP-1.

Poner en manos de los ciudadanos el último descuento cuesta entre 800.000 euros y un millón, cantidad que asumirá la sociedad pública Bidegi «y no correrá a cargo de los presupuestos de la Diputación como ocurre en Bizkaia», tal y como ha subrayado la diputada de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide.

"Si nunca has roto un huevo... es porque todavía no conoces las NUEVAS COCINAS BASTIDA"

"descubre el placer de cocinar, con las NUEVAS COCINAS BASTIDA las cocinas más modernas e innovadoras del mercado"

bastidasukaldeak
En Bergara - Azpetita y Zarautz

DINERO INMEDIATO

CON GARANTIA HIPOTECARIA

Rápida solución a su problema de liquidez

FINCAS LORENTE

943 42 45 32

i Feliz 2018!

Croqueta y Presumida

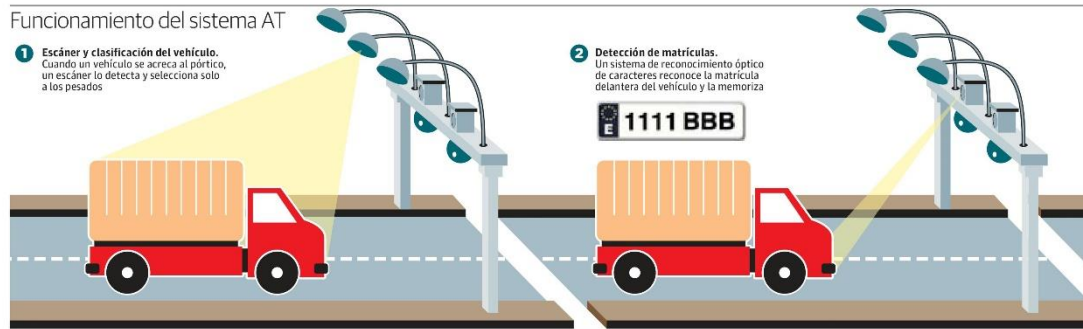
¿CROQUETAS SIN GLUTEN FRESCAS?

12 CROQUETAS DE JAMÓN

¡MISMA CREMOSIDAD Y SABOR DE SIEMPRE!

POR SÓLO 5,95€

C/ Matia, 44 - T. 943 00 37 85 • C/ Miracruz, 15 - T. 943 35 91 03
DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN



El TSJPV anula el peaje para camiones de la N-1 tres meses después de ser activado

La Diputación recurrirá el fallo ante el Tribunal Supremo y seguirá cobrando en los tres arcos

La sentencia argumenta que no se puede cobrar más a los vehículos que atraviesan el territorio que a quienes solo pasan por el arco interno de Andoain

:: GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Cuando el ruido en torno al cobro a camiones en el eje de la N-1 se apagaba y el paso por taquilla de los vehículos pesados empezaba a ser asumido, los tribunales propinan un duro sopapo jurídico al sistema AT de arcos inteligentes diseñado por la Diputación de Gipuzkoa para gravar un canon al tráfico pesado que transita por la N-1. El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha anulado la norma foral aprobada por las Juntas Generales de Gipuzkoa que regula el funcionamiento del peaje, la ha declarado «disconforme a derechos» y la ha «anulado», estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).

La oposición no planteó cara en su aprobación —no hubo votos en contra— y la huelga convocada a inicios de año apenas se dejó notar, con un desmarque del sector local de por medio, pero faltaba el escollo jurídico planteado por las asociaciones de transportistas del Estado en enero del año pasado. Ha llegado y ha dicho 'No'. No se puede cobrar a los camiones con el sistema de tres tramos establecido por la Diputación. 'No' a una de las medidas estrella de la legislatura del Gobierno foral.

La sentencia de 13 páginas y firmada el 9 de abril a la que ha tenido acceso DV concluye que el peaje «produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino fuera de Gipuzkoa respecto del tráfico interior».



Un camión transita por el arco del peaje de la N-1 en Andoain. :: MICHELENA

¿Qué ocurre ahora? La Diputación dijo ayer que nada. La sentencia deja lugar al recurso de casación y la institución foral ya ha anunciado que prepara ya el texto que hará llegar al Tribunal Supremo. Mientras tanto, el cobro a camiones en los tres pórticos de Irun, Andoain y Etxezarate seguirá su curso, aunque las asociaciones de transportistas ya han advertido de que analizarán las medidas que posibilite que el importe recaudado durante los tres meses de vigencia del nuevo peaje pueda ser devuelto.

Discriminación «indirecta»

Los arcos que detectan las matrículas de los vehículos pesados y disponen de un software que ordena el pago directo vía cuenta corriente a través del dispositivo VIA-T sin que el camión se detenga registran el paso de un flujo medio diario de 32.000 camiones durante los días laborables —no se corresponde con el número de vehículos porque uno de ellos puede pasar varias veces por el mismo punto de cobro—, según el único dato facilitado por la Diputación a los quince días de que el sistema empezara a funcionar.

La Diputación se ha visto presionada desde el principio por una pinza generada por la contestación de los transportistas locales por un lado y la legalidad europea por otro. El reto había sido no perjudicar en exceso al sector de Gipuzkoa pero sin caer en términos discriminatorios, prohibidos por la legislación comunitaria. Para cumplir el doble objetivo se había diseñado un sistema con tres arcos. Cruzar el instalado en Andoain se paga, desde el 9 de enero, entre 0,56 y 0,69 euros a cada paso bajo el dintel, precio reducido pensado en el tráfico local e interno, el lado de la pinza mejor cuidado. En cambio, atravesar el territorio pitando en los ar-

El alto tribunal vasco estima el recurso del Comité Nacional del Transporte por Carretera

La sentencia cita una situación de «desventaja» para el colectivo que entra y sale de Gipuzkoa

La resolución niega que la Diputación obtuviera el aval al sistema de arcos de Irun, Andoain y Etxezarate

3 VIAT.
Si el vehículo dispone de TAG, un sistema de antenas se comunica con él y lo identifica. Si el vehículo carece de este sistema, se le identificará mediante la lectura de matrículas

4 Matrícula trasera.
Trasapado el pórtico se capta la matrícula trasera del vehículo y se coteja con la delantera

TARIFAS (IVA incluido)	Pesados 1	Pesados 2
● Tramo Irun-Andoain:	3,20	3,96 euros
● Paso por Andoain:	0,56	0,69 euros
● Paso por Etxezarate:	2,36	2,93 euros
● Trayecto completo Irun-Etxezarate:	5,56	6,89 euros

Pesados 1: Peso máximo autorizado entre 3,5 y 12 Tn
Pesados 2: Peso máximo autorizado igual o mayor a 12 Tn

■ F.J. BIENZOBIA

SENTENCIA DEL TSJPV

cos de Irun y Etxezarate cuesta 5,56 euros a los camiones de hasta 12 toneladas y 6,89 a los que superan ese peso. Esta cantidad la abonan, entendiéndose el TSJPV, sobre todo transportistas foráneos. He ahí la discriminación.

La sentencia señala concretamente que «con la tramitación y la ubicación de los puntos de cobro aprobados por la Norma Foral, que sujeta a peaje con carácter principal las entradas y salidas del territorio histórico, es llano que el colectivo afectado es en su gran mayoría el procedente de fuera de Gipuzkoa que es el que generalmente atraviesa los tres tramos».

El alto tribunal dinamita así el discurso empleado por la diputada foral de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide (PNV), que reiteradamente ha explicado que el peaje perjudica lo mínimo a los transportistas locales y busca que los miles de camiones extranjeros que cada día cruzan el territorio en sus rutas internacionales sufraguen también el coste de la carretera, pagada con el dinero de los impuestos de los guipuzcoanos.

El otro gran argumento esgrimido por la Diputación para poner en marcha el peaje era el desvío de camiones desde la N-1 hasta las autopistas AP-1 y AP-8 para descongestionar una vía ya excesivamente castigada por el tráfico de pesados. Sin embargo, la justicia le da a la Diputación que «la política nacional de transportes» o «la protección del medio ambiente» no justifican tarifas que impliquen una

justificación.

La Diputación había alegado tratando de esquivar el rapapolvo jurídico recibido ayer que a todos los vehículos pesados que circulan por los tramos sujetos a canon de la N-1 y la A-15 se les imputaría el importe correspondiente al paso por un pórtico, con independencia de la nacionalidad del transportista, su país de establecimiento o el de matriculación del vehículo. Es decir, sostenía que «tanto foráneos como guipuzcoanos, pagarán el mismo peaje, según los tramos que utilicen».

La explicación no ha convencido al Superior de Justicia del País Vasco. Dice que «esa inferencia únicamente excluye la discriminación directa, y no la indirecta, que consiste en la situación de desventaja que se genera a un colectivo con la aplicación de una norma que en apariencia es neutra».

El TSJPV se acoge así al primer motivo impugnatorio formulado por el Comité Nacional del Transporte por Carretera: «la vulneración del principio comunitario de no discriminación». Consideraban los transportistas del Estado en su recurso que el peaje «grava en mayor medida los tramos de entrada y salida de la vía que el intermedio, que además es de mucha menor dimensión, y ello única y exclusivamente para hacer recaer el peso de la medida principalmente en el usuario de fuera de Gipuzkoa, privilegiando el uso de la vía con origen y destino dentro del propio territorio».

Extractos literales

► **Legitimación.** La política foral de carreteras diseñada no legitima un régimen de peaje que, como se ha visto, por razón de los tramos elegidos y la extensión de su recorrido, produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino fuera de Gipuzkoa respecto del tráfico.

► **Foráneos afectados.** Con la tramitación y la ubicación de los puntos de cobro aprobados por la Norma Foral, que sujeta a peaje con carácter principal las entradas y salidas del territorio, es llano que el colectivo afectado es en su gran mayoría el procedente de fuera de Gipuzkoa que es el que generalmente atraviesa los tres tramos.

► **Discriminación indirecta.** Que a todos los vehículos pesados se les impute el importe correspondiente con independencia de la nacionalidad del transportista es una inferencia que únicamente excluye la discriminación directa, y no la indirecta, que consiste en la situación de desventaja que se genera a un colectivo con la aplicación de una norma que en apariencia es neutra.

El principal argumento del recurso tiene su origen en una ley europea que establece que «los peajes y las tasas de usuarios no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del transportista, del Es-

► **Dictamen europeo.** La Comisión no trata siquiera de forma tangencial la problemática que ahora nos ocupa, eso es, las diferencias de trato entre el tráfico interno o foráneo a resultas de la tramitación aprobada. El dictamen europeo se emite a los solos efectos de que la Comisión dictamine si se cumplen las obligaciones del artículo que regula el cálculo del nivel máximo de la tasa por infraestructura.

► **Francia y España.** El incumplimiento de la directiva europea se residencia en el carácter discriminatorio del canon establecido, por cuanto grava principalmente la circulación procedente de fuera de Gipuzkoa, tanto de Francia como del resto de España.

► **Competencia.** El fundamento de la regulación europea se halla en la eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembro.

► **Recurso.** Contra la resolución cabe interponer recurso de casación ante la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en el plazo de 30 días.

coano se residencia en el carácter discriminatorio del canon establecido, «por cuanto grava principalmente la circulación procedente de fuera de Gipuzkoa», tanto de Francia como del resto de España».

La sentencia llega ocho meses después de que la Diputación recibiera un dictamen favorable de la Comisión Europea, lo que fortaleció el discurso foral de legitimación de la infraestructura. Sin embargo, la sentencia del TSJPV deja a los gestores guipuzcoanos desprovistos de esa arma al concluir que tal dictamen es irrelevante en orden al examen sobre un eventual trato discriminatorio. Subraya que el documento europeo se emitió «a los solos efectos de que la Comisión dictamine si se cumplen las obligaciones establecidas en un artículo que regula el cálculo del nivel máximo de la tasa por infraestructura». Viene a decir que Europa respaldó que las tasas fijadas por la Diputación se ajustaban a los costes de la infraestructura, pero no se pronunció sobre un trato de distinción al sector local.

De hecho, rescata un fragmento del citado texto europeo donde se dice que «el presente dictamen se entiende sin perjuicio del posible incumplimiento de cualquier otra disposición de la Directiva 1992/62/CE». Recalca que «la Comisión no trata siquiera de forma tangencial la problemática que ahora nos ocupa, esto es, las diferencias de trato entre el tráfico interno o foráneo a resultas de la tramitación aprobada».

Carrefour
GOIERRI - OIARTZUN

Dorada ración (400-600 g aprox.)
1 pieza 5,25€
La 2ª pieza sale a **1,58€**
2 piezas 6,83€

2ª unidad -70%

HASTA EL 16 DE ABRIL

Comprando 2, el litro sale a **3,99€**

2ª unidad -70%
La 2ª unidad sale a **1,84€**
2 unidades 7,98€

Virgen Extra
Aceite de oliva Virgen Extra KOIPE 1l
1 unidad 6,14€

1 INFORMACION
El precio real de los productos de oferta puede variar en función de las variaciones de precio de los productos de referencia.

Cerveza SAN MIGUEL
Lata 33 cl. Pack 20 unidades.
1 pack **13,39€**
El litro sale a 1,49€

2ª unidad -70%
El 2º pack sale a **4,02€**
2 packs 17,61€
El litro sale a 0,86€

2ª unidad -70%
en más de 1.500 artículos



Un camión atraviesa el arco de Andoain del Sistema AT que cobra a los vehículos pesados por circular por el eje de la N-1. **LOBO ALTUNA**

La Diputación creyó salvar con el arco de Andoain la discriminación del peaje de la N-1

Los informes jurídicos advirtieron de que el canon podía incumplir la normativa europea


El equipo que elaborará el recurso ante el Supremo, reunido ayer por primera vez, tratará de cambiar la interpretación de la Justicia sobre el sistema

GAIZKA LASA SAN SEBASTIÁN. Es el concepto más comentado en el Palacio Foral desde el pasado viernes: «discriminación indirecta». Ella sola ha hecho tambalearse el sistema de peaje para camiones en el eje de la N-1, uno de los principales proyectos estratégicos del Gobierno bipartito

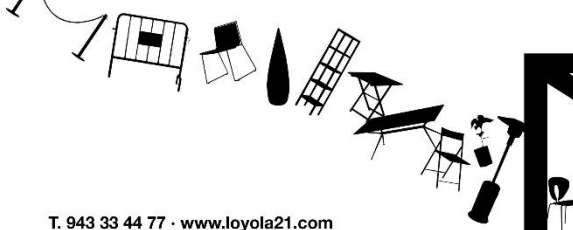
(PNV-PSE) esta legislatura. Sobre su significado, su origen y, sobre todo, sus consecuencias departieron ayer en la sede de la Diputación técnicos del departamento de Infraestructuras Viarias, la propia diputada del ramo y los servicios jurídicos de la institución foral. Sobre la mesa, el interrogante de

cómo rebatir la argumentación del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que el viernes anuló la Norma Foral que regula el peaje. Lo hizo, precisamente, por ella, por la dicha «discriminación indirecta», la auténtica enemiga a batir ahora por los letrados de la Diputación. Se da la circunstancia de que el

informe jurídico solicitado al despacho de Cuatrecasas ya advertía de las dificultades de diseñar un peaje en la N-1 que no causara un excesivo perjuicio a los transportistas locales sin caer en discriminaciones prohibidas por Europa. En junio de 2016, el catedrático de Derecho Internacional Juanjo Álvarez, uno de



Loyola 21
Montamos y equipamos eventos



T. 943 33 44 77 · www.loyola21.com

LA CIFRA

56%

extranjeros. Según los únicos datos avanzados hasta el momento por Bidegi sobre la procedencia de los camiones que atraviesan el peaje del eje de la N-1, fechados en las últimas semanas de marcha blanca -funcionamiento sin cobro- del año pasado, más de la mitad de los vehículos pesados registrados son extranjeros y el 44% tiene matrícula estatal, sin detallar cuántos camiones son de Gipuzkoa y cuántos son de fuera.

Los transportistas vascos aseguran que «se discrimina contra nosotros» y no al revés

La Diputación no contempla cambiar a un peaje que cobre todos los tramos por igual

los firmantes del informe rubricado también por el abogado Joanes Labeyrie y el excomisario europeo de Justicia e Interior Antonio Vitorino, mencionado en las Juntas Generales de Gipuzkoa los condicionantes para que el nuevo peaje guipuzcoano cumpliera con el reglamento europeo. Según dijo entonces, se trataba de analizar «qué margen de maniobra» existía para implantar el peaje sin que fuese tachado de discriminatorio. A tenor de las explicaciones, era escaso.

Fallo inesperado

Álvarez ya adelantó entonces que la interpretación de una discriminación indirecta era «una de las zonas oscuras de la legislación. De hecho, en una sentencia contra Alemania el Tribunal europeo ha rechazado la validez de un peaje únicamente para un recorrido, como podría ser el propuesto inicialmente entre Irun y Etzegarate, pensado para el tráfico de paso internacional. De ahí que el sistema AT diseñado por la Diputación haya incorporado un peaje intermedio en Andoain.

Conclusión: la advertencia sobre la discriminación existía y era conocida por la Diputación, sus técnicos elaboraron el diseño de tramos y precios del peaje para sortear ese escollo y la verdadera «sorpresa» -fuentes forales reconocen que la sentencia anuladora ha sido del todo inesperada- ha llegado con «la interpretación del tribunal», según reconocían ayer fuentes jurídicas con participación en la norma calificada «disconforme a derecho».

La Diputación había alegado tratando de esquivar el concepto ahora más estudiado por sus letrados que a todos los vehículos pesados que circulasen por los tramos sujetos a canon de la N-1 y la A-15 se les imputaría el importe correspondiente al paso por un pórtico, con independencia de la nacionalidad del transportista, su país de establecimiento o el de matriculación del vehículo. Es decir, sostenía que «tanto foráneos como guipuzcoanos, pagarán el mismo peaje, según los tramos que utilicen». El camión guipuzcoano que pasa por Etzegarate o Irun pagaría lo mismo que el camión portugués que atraviesara los mismos arcos.

La explicación no ha convencido al Superior de Justicia del País Vasco. Dice que «esa inferencia única-mente excluye la discriminación di-

recta, y no la indirecta, que consiste en la situación de desventaja que se genera a un colectivo con la aplicación de una norma que en apariencia es neutra». Sostiene que el transportista español o europeo va a necesitar pasar por Irun o Etzegarate más que el guipuzcoano. La sentencia del TSJPV estima que «con la tramitación y la ubicación de los puntos de cobro aprobados por la Norma Foral, el colectivo afectado es en su gran mayoría el procedente de fuera de Gipuzkoa que es el que generalmente atraviesa los tres tramos».

La marcha blanca -de funcionamiento normal, pero sin cobro- de las últimas semanas del año pasado ha arrojado el único dato al respecto aportado hasta ahora por la Diputación sobre la procedencia de los camiones que pasan por los arcos. Durante los días laborables pasaron por la N-1 12.000 camiones diarios, de los cuales el 56% fueron extranjeros y el 44% matriculados estatales. No se desglosó ese porcentaje para saber cuántos de los vehículos con identificación española son guipuzcoanos.

La Diputación ha asegurado que se aferrará a sus criterios, que seguirá cobrando como el día anterior a la sentencia del TSJPV y que trabaja para que el Tribunal Supremo revoque el fallo del alto tribunal vasco. El diputado general, Markel Olano, reiteró ayer que «lo único que hacemos es utilizar los mecanismos que nos está dando la propia ley y estamos actuando de modo absolutamente legal», versión que ampliará hoy ante los medios la diputada de Infraestructuras Vías, Aintzane Oiarbide, tras abordar el asunto en el consejo de Gobierno.

Para elaborar el recurso, los juristas forales podrán contar con los datos que maneja Bidegi sobre los pasos de vehículos pesados por cada uno de los tres arcos del sistema -Irun, Andoain y Etzegarate-, sobre la procedencia de cada camión cobrado y sobre las cantidades facturadas a cada transportista.

Las disquisiciones sobre el concepto de «discriminación indirecta» dejan una salida clara a los responsables forales que empiezan a temer los transportistas vascos: cobrar la

misma cantidad en todo el tramo de la N-1 a todos los vehículos pesados. Sin embargo, fuentes de la Diputación aseguraron ayer, tras la reunión con los servicios jurídicos, que «no contemplamos esa posibilidad y vamos a seguir defendiendo nuestro sistema», ese que cobra entre 0,56 y 0,69 euros cada paso por el arco de Andoain, pero eleva el precio a 5,56 euros -6,89 si el vehículo supera las 12 toneladas- a los transportistas que realizan el trayecto completo entre Irun y Etzegarate.

Esa medida que la Diputación no baraja de momento «sería el fin para nosotros», sostiene Esteban Murumendiáraz, secretario técnico del sindicato de transportistas Hirtu. Reitera que «con el actual sistema se discrimina contra nosotros y no al revés», bajo la premisa de que los locales son los que más veces tienen que pasar por los arcos, y añade que «si la Diputación hiciera caso a Europa a rajatabla, para nosotros sería la perdición». Se refiere a «tener que pagar en cada salida de la N-1 entres donde entres o salgas donde salgas».

Los transportistas exigen el reintegro «automático» del dinero

El diputado foral de Hacienda señala que no obtiene los ingresos del peaje no desestabilizaría las arcas forales

:: G. L.

SAN SEBASTIÁN. Los servicios jurídicos de la Diputación recibieron ayer el encargo de contemplar los modos de proceder ante los distintos escenarios que se puedan propiciar tras la sentencia del TSJPV que anula el peaje de la N-1, incluyendo la petición, por parte de las asociaciones de transportistas, de medidas cautelares que exijan la devolución del dinero cobrado durante sus tres meses de vigencia (entró en funcionamiento el 9 de enero). Mientras tanto, en Madrid, el Comité Nacional del Transporte

por Carretera (CNTC), entidad que ha logrado el fallo estimatorio a su recurso en el alto tribunal vasco, ha convocado para mañana a su asamblea para abordar las medidas a tomar tras conocerse el viernes la sentencia. Fuentes de este comité señalaban ayer que «para que se haga efectiva la devolución del dinero necesitamos la ejecución de la sentencia» y adelantaban que en el encuentro de mañana analizarán si corresponde o no pedir al tribunal medidas cautelares para que no se siga cobrando el peaje, tal y como pretende la Diputación de Gipuzkoa.

La institución foral espera recaudar con este nuevo canon nueve millones de euros. Tres millones se destinarían a la mejora de la propia infraestructura (acondicionar curvas o lanzar nuevos proyectos), otros tres se utilizarían para la con-

servación ordinaria de la carretera, y otros tres serían para la operadora que se encargará de gestionar el sistema AT. No obstante, el diputado de Hacienda de Gipuzkoa, Jabier Larrañaga, aseguró ayer que los ingresos que reportan los arcos del Sistema AT no son relevantes como para «desestabilizar» o suponer un «quebranto importante» para las arcas forales. Explicó que, desde el punto de vista financiero, su departamento debe ponerse siempre en el «peor» de los escenarios posibles, pero señaló que incluso en el caso de que no prospere ninguno de los

recursos interpuestos, las cantidades económicas que suponen estos peajes no son tan importantes como para afectar a las arcas forales.

Sin conocerse aún si la Diputación se verá -a corto o largo plazo- obligada a devolver las cantidades cobradas por el peaje, desde el sindicato Hirtu se exigió ayer que ese reintegro sea «automático», es decir, que no haga falta presentar una reclamación para recibir el dinero que le corresponde a cada uno.

El secretario técnico de la asociación, Esteban Murumendiáraz, expresó su «perplejidad» por el hecho de que «se siga cobrando después de una sentencia así» y preguntó si la Diputación «se atreverá a no devolver el dinero a quien no lo reclama en un futuro».

Recordó, en este sentido, que «hay furgonetas que siguen pitando bajo los arcos -diseñados exclusivamente para cobrar a camiones- a los que se sigue cobrando y no se ha devuelto nada». También desveló tener conocimiento de los fabricantes de dispositivos VIA-T que están recibiendo quejas por «chapuzas» como cobrar tarifas indebidas o cantidades diferentes al paso por el mismo arco.

El Comité Nacional del Transporte por Carretera decide mañana si pide medidas cautelares

un poquito más cerca del CIELO



AMMONITE ARTAUÑSORO

www.ammoniteweb.com

GRUPOS Y AMIGOS

ALOJAMIENTOS

EVENTOS FAMILIARES

AUTOGESTION

PARA SU

a 50 minutos OTRO MUNDO

info@ammoniteweb.com

943581055 - 637293857

www.artaunso.com

MARJ JOSE ALVAREZ
Master en Bibliotecología

TALLER DE LECTURA INFANTIL Y JUVENIL
COMPRESIÓN LECTORA

Donostia Tel. 607 633 786

¿Le deben dinero?
Le cobramos la deuda
677 249 719
670 359 697

exaro1@hotmail.com
www.exarocobros.com



MIKEJAN

ORTOPEDIA 943 69 22 65 mikelan@mikelan.eus IRURA

ETXEZ ETXEEKO ZERBITZUA
SERVICIO A DOMICILIO

IRAKURRI GAITAZIKO ZERBITZUA

El peaje para camiones de la N-1 recauda un 10% más de lo previsto en el primer trimestre

El Sistema AT anulado por el TSJPV ingresa 2,5 millones en dos meses y medio de funcionamiento

El Gobierno foral apura la última semana de plazo para presentar su recurso de casación y seguirá cobrando si no lo impide una suspensión cautelar

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. En la semana que a la Diputación Foral de Gipuzkoa le queda para pulir el recurso de casación contra la sentencia que declara nulo el sistema de peaje de la N-1, los tres arcos que cobran el paso de vehículos pesados ingresarán unos 250.000 euros. El paso por taquilla es incesante. Qué mejor día que el de ayer para visualizarlo con una fila de camiones parados ante el peaje de Irun, la mayoría procedentes del eje de la N-1. La recaudación suma y sigue. Dándole la vuelta al argumento, si la institución foral hubiera decidido paralizar de manera cautelar el cobro el mismo día 13 de abril en el que se dio a conocer la sentencia anulatoria del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV), habría dejado de ingresar hasta hoy unos 1.250.000 euros.

Las cifras aportan a la postura del Gobierno foral un potente argumento añadido al fondo del asunto que se debate en torno al sistema AT, que no es otro que el de la existencia o no de la discriminación indirecta entre transportistas locales y foráneos. Por este motivo falló el TSJPV contra la Norma Foral que regula el peaje. El recurso de casación que presentará la Diputación antes del 29 de mayo alegará razones -y datos reales- para descartar cualquier tipo de discriminación, pero mientras tanto, por si

LA CIFRA

1

Millón al mes. Es el ritmo de recaudación que lleva el peaje de la N-1 desde que empezó a cobrar a vehículos pesados el 9 de enero. Si la tendencia se mantiene, y no llega una suspensión cautelar de los juzgados, los ingresos anuales ascenderían a 9,5 millones por efecto de los periodos vacacionales.

La Diputación alegará en su recurso que no hay discriminación indirecta que perjudica a los foráneos

La fianza que reclame el juez al Comité Nacional de Transporte será clave para solicitar medidas cautelares

caso, la hucha se va llenando. Siempre hay tiempo para devolverlo. Así han amenazado con exigirlo los transportistas del Estado. Reclamar el canon con carácter retroactivo, en cambio, se antojaría inviable si se ha dejado de cobrar. He ahí uno de los motivos forales para no optar por una suspensión cautelar.

Se da además la circunstancia de que los ingresos obtenidos hasta el momento superan las previsiones iniciales contempladas en el plan económico-financiero del proyecto.

Según una respuesta parlamentaria a la solicitud de información realizada en las Juntas Generales de Gipuzkoa por el grupo de EH Bildu, la recaudación del peaje de la N-1 está superando en un 10% la cifra esperada al poner en marcha la infraestructura. En menos de tres meses, desde el 9 de enero hasta el 31 de marzo, los tres arcos han generado 2.466.817,22 euros (IVA excluido).

Los informes técnicos elaborados de forma previa a la instalación de los arcos calculaban que el sistema ingresaría en su primer año de funcionamiento 8.725.497 euros y si la tendencia del primer trimestre de 2018 se mantiene, la cifra final podría ser de unos 9,5 millones, a millón por mes con la salvedad del periodo estival y los días vacacionales de Semana Santa y Navidad.

Queda por ver si ese primer recuento anual puede materializarse en enero del año que viene. Para que eso ocurra, en primer lugar el Tribunal Supremo debe admitir a trámite el recurso de la Diputación. Y en segundo lugar, el TSJPV debe denegar una hipotética petición de medidas cautelares por parte de las asociaciones de transportistas. Desde el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) ya han anunciado que estudiarán la adopción de esta vía, aunque por motivos legales no pueden hacerlo antes de que el Gobierno foral formalice su recurso de casación. Según fuentes de este comité, tendrá mucho que ver en la decisión final la fianza que pueda exigir el juez para solicitar la cautelar.

Lo que el departamento foral de Infraestructuras Viarias ya ha librado es que las Juntas Generales le insten a paralizar el peaje. El CNTC em-



La hilera de camiones llegó desde la frontera hasta Astigarraga, una distancia

Irun, el que más ingresa, y Etzegarate, el de más trayectos

El arco de Irun, que grava el tramo entre Astigarraga y Andoain, es el que más dinero recauda, con unos 120.000 euros a la semana, aunque no es el que más trayectos soporta. En este capítulo, el peaje instalado en Etzegarate presenta las cifras más al-

tas, con unos 40.000 trayectos a la semana que ingresan unos 115.000 euros semanales. Etzegarate tiene también el récord diario, con 8.090 trayectos el 21 de marzo. La circulación por el paso intermedio de Andoain se acerca mucho a los números de Etzegarate, aunque el precio reducido de este tramo interno de 2,2 kilómetros hace que su capacidad de recaudación sea notablemente inferior, con unos 17.000 euros semanales.

plazó a los grupos junteros que así lo solicitaran, pero su invitación no ha surtido efecto, por lo que la caja registradora del Sistema AT puede seguir llenándose si por el Parlamento guipuzcoano depende.

Las previsiones también se han

superado en el apartado de la eficiencia del sistema. Hasta el 31 de marzo, el porcentaje de quienes no han abonado el canon, por error de identificación o fraude, alcanza el 4,89% cuando el cálculo previo era que alcanzara el 10% el primer año.

LA MEJOR EXPOSICIÓN DE PARQUETS, TERRAZAS Y PUERTAS

¡¡VISITANOS!!

Asesoramiento personalizado tanto para profesionales como para particulares

LAYLE
www.layle.com

AHORA ABRIMOS SÁBADOS TARDE

Alto de Irurain s/n. Urmíeta (Salida 160 y 162 de la A15)
Tel. 943 335 029

HORARIO de lunes a viernes: de 09:30h. - 13:00h. y 15:00h. - 19:00h.
Sábado: de 10:00h. - 13:00h. y 16:00h. - 19:00h.



de veintitún kilómetros. :: ARIZMENDI



La frontera colapsada por la afluencia de camiones. :: ARIZMENDI



Los bomberos apagan el fuego en Antzuola. :: ALBERDI

La Diputación acusa de falta de colaboración a Francia para evitar atascos como el de ayer

Se formaron colas de camiones en la AP-8 que alcanzaron los 21 kilómetros, uno de los atascos más importantes que se recuerdan

:: J. PEÑALBA

SAN SEBASTIÁN. No hubo sorpresas y, por desgracia, los pronósticos se cumplieron. El acceso a la frontera de Irun soportó un martes más retenciones que exasperaron los ánimos de los transportistas. Las colas alcanzaron en esta ocasión una longitud de veintitún kilómetros, desde la misma línea fronteriza hasta Astigarraga, una de las mayores que se recuerdan. El portavoz de la Diputación, Imanol Lasa, lamentó que Francia no esté dispuesta a rebajar los controles. El alcalde de Irun, José Antonio Santano, por su parte, anunció que va a solicitar una reunión con Bidegi.

Lo sabían los conductores, las empresas de transporte, las policías, las autoridades... todos. Y sin embargo, no hubo forma de evitar que la ruta se convirtiese en una ratonera para los camioneros. La celebración el lunes de la festividad de Pentecostés

en Francia, que llevó a mantener cerrada la frontera para el transporte pesado hasta la medianoche, hizo que se concentrara un enorme contingente de camiones en las proximidades de Irun, dispuesto a emprender la marcha en cuanto se levantaran las barreras. Era tal el volumen de vehículos que el mismo lunes la Ertzaintza se vio en la necesidad de contener a una parte de ellos en las inmediaciones de Etzegarate.

Tras la apertura, los camiones se echaron a la carretera y en las primeras horas se alcanzaron ya retenciones de hasta trece kilómetros. La situación no solo no mejoró con los primeros rayos de la mañana. Al contrario, empeoró. Poco a poco la cola fue a más. Las dimensiones de las retenciones fluctuaron entre los 11 y 21 kilómetros que se alcanzaron sobre las once de la mañana. Fue una de las más largas que se recuerdan, solo superada por la que llegó hasta

los 25 kilómetros. Era el 9 de mayo del pasado año. Por la tarde, la situación fue pausada, aunque con el paso de las horas la longitud de la caravana fue remitiendo, aunque lo hizo muy lentamente.

Falta de colaboración

El colapso que vivieron los transportistas llevó al portavoz de la Diputación guipuzcoana, Imanol Lasa, a denunciar que las autoridades francesas «no están colaborando en este caso» en la adopción de medidas para evitar estas largas retenciones. «Parece que nos estamos acostumbrando a que haya colas y atascos de coches y de camiones en la frontera», apuntó el portavoz, quien recordó que, en el plano institucional y político, la Diputación está manteniendo reuniones con «los responsables bien de la frontera, bien de la propia policía de Francia para que podamos tomar decisiones que eviten de una vez por todas que se produzcan estas larguísimas colas que ya no suceden solo en época estival, sino que empiezan a ser cada vez más frecuentes».

Imanol Lasa resaltó que, pese a las medidas adoptadas por la institución foral para afrontar este problema de tráfico, «nos encontramos con con-

Corte de cuatro horas por el incendio de un camión en Antzuola

Las retenciones registradas en torno a la frontera de Irun no fueron, sin embargo, el único incidente que ayer alteró el tráfico circulatorio en la red de carreteras de Gipuzkoa. El incendio de un tráiler en Antzuola mantuvo cerrada la GI-632 en ambos sentidos durante más de cuatro horas. Fuentes de Seguridad indicaron que el suceso tuvo lugar a las 6.20 horas. Por causas que se desconocen, el motor de un camión de la marca DAF, que circulaba en sentido Zumarraga, cargado con alimentos, comenzó a arder. El chófer trató de estacionar el vehículo fuera de la carretera pero no logró su objetivo. Las llamas calcinaron el tráiler, y afectaron también a otro camión aparcado en la zona. Al lugar acudieron bomberos forales que sofocaron el fuego. El tráfico fue desviado por rutas alternativas. La vía quedó abierta a las 10.45 horas.

troles policiales muy importantes en Francia, que no están dispuestos a rebajarlos, y cuando esto se une, bien a obras o a determinadas festividades, se dan retenciones importantes que las sufrimos la parte guipuzcoana».

El portavoz afirmó que «puedo entender que las medidas de seguridad y los controles sean necesarios cuando un país se ve amenazado por atentados terroristas, pero tiene que haber algún otro tipo de medida de apertura de otras cabinas, el gestionar la seguridad de otra manera».

José Antonio Santano, alcalde de Irun también se sumó a la demanda de medidas que eviten este caos circulatorio y anunció que ayer mismo iba a solicitar a Bidegi una reunión. «No vale solo con advertir que se pueden formar colas en la frontera con motivo de una festividad en Francia, como Bidegi comunicó. Lo necesario es sentarse entre todos para detectar qué soluciones se pueden poner en práctica para hacer frente a este problema, o al menos para minimizar las consecuencias de una situación que Irun sufre en primera persona con muchos problemas de tráfico», afirmó Santano.

Desde el Ayuntamiento irundarra señalan que existe desde hace años la opción de abrir los peajes de Irun y Bariatou cuando se generan importantes retenciones en la frontera para paliar la situación. «Es necesario retomar estas y otras medidas de forma urgente para evitar en todo lo posible los efectos que producen estas colas que tanto afectan a la ciudad y el territorio», añadió.

El alcalde de Irun pide una reunión con Bidegi para analizar la problemática

La Diputación presenta hoy el recurso para intentar salvar el peaje de la N-1

Argumentará que el sistema AT no incurre en la «discriminación indirecta» que apreció el TSJPV para anular el cobro a los camiones

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. El peaje de la N-1 vuelve hoy a nacer. No desde la perspectiva práctica, pues el cobro a vehículos pesados nunca se ha detenido desde que el 9 de enero el sistema AT entrara en funcionamiento, pero sí desde el punto de vista de la vida jurídica del proyecto. El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) le hizo un jaque mate el 9 de abril, con una sentencia que declaraba «disconforme a derecho» la norma foral que regula el canon aplicado a los camiones. La Diputación anunció que movería ficha y lo hará hoy presentando en el alto tribunal vasco un texto que manifiesta la voluntad de recurrir al Supremo. Si el TSJPV acepta el formalismo jurídico, la institución presentará el recurso de casación con la argumentación que ya tiene acada.

El texto elaborado por los servicios jurídicos de la institución foral pide una nueva oportunidad a uno de los proyectos estratégicos de la legislatura. Ahora está en manos del Tribunal Supremo concedérsela o no. Su primera decisión consistirá en admitir o no a trámite el propio recurso. Desde el Comité Nacional de Transporte por Carretera, entidad que judicializó el peaje, dudan inclu-

LA CIFRA

2,2

kilómetros. Es la longitud del tramo sujeto a cobro en el paso de Andoain, que la Diputación estableció para evitar caer en una discriminación indirecta que beneficiara a los transportistas locales respecto a los foráneos, obligados a pagar tarifas más caras por pasar por Irun y Etzegarate.

La Diputación intenta que el Supremo acepte datos sobre trayectos que no pudo tener el TSJPV

Los arcos de Irun, Andoain y Etzegarate siguen recaudando a razón de un millón de euros al mes

so de que el texto jurídico de la Diputación supere este paso dada «la gran consistencia de la sentencia del TSJPV». Si no lo hace, el primer peaje exclusivo para camiones en el Estado quedará herido de muerte.

Lejos de secundar esa «consistencia», los letrados de la Diputación han tratado de argumentar en el recurso que el concepto clave de la sentencia, el de la «discriminación indirecta», responde a una interpretación particular que hace el alto tribunal vasco del sistema de arcos implantado en el eje de la N-1.

Ese es el elemento nuclear sobre el que gira este caso. ¿Discrimina o

no el peaje guipuzcoano? El TSJPV dio la razón a la Diputación al concluir que no lo hace de manera «directa», pero fue severo al asegurar que si incurre en una «discriminación indirecta» al establecer tarifas más elevadas en los arcos de entrada y salida del territorio, en Irun y Etzegarate, y dejar un precio más reducido al paso interno por Andoain. El tribunal entendió que serían los transportistas foráneos los que «en su gran mayoría» atravesarían los tres arcos y por eso apreció una «discriminación indirecta».

El recurso trata de persuadir al Supremo de que los transportistas

locales no solo pasan por el peaje de Andoain. El departamento foral de Infraestructuras Vías maneja datos que revelarían que hay muchos trayectos mixtos que hacen los camiones de Gipuzkoa, pasando por Andoain y Etzegarate, o por Andoain e Irun. Considera que esos datos pueden ayudar a demostrar que no hay discriminación, aunque queda por ver si el juez del Tribunal Supremo aceptará una información nueva que no existía cuando el TSJPV emitió su resolución.

La baza europea

El detalle no es baladí. Los datos podrían objetivar esa «discriminación». El resto se presta a la subjetividad. La Diputación tiene claro que articular peajes secundarios como el de Andoain evita la discriminación que hubiera existido si únicamente se implantan arcos en Irun y Etzegarate. Por eso colocó uno en Andoain que grava 2,2 kilómetros de recorrido. Los letrados forales también ponen en valor que la Comisión europea recepcionó los informes sobre esta tramitación sin

alegar objeciones.

Gipuzkoa juega fuerte la baza europea en este tema. Los juristas forales estiman que el caso puede exigir una intervención del tribunal europeo a título prejudicial. Consideran que el hecho de ser la última instancia recurrible obliga al Supremo a consultar con el tribunal europeo si el peaje vulnera la directiva europea. Es en ese trámite donde la Diputación deposita sus esperanzas. Su relación con la Comisión ha sido fluida en la tramitación del proyecto y en agosto recibió su dictamen favorable respecto al cálculo de los peajes en función del coste de la infraestructura.

Mientras el matiz de la discriminación es objeto del análisis jurídico, el cobro a camiones en la N-1 sigue adelante. La recaudación está superando en un 10% la cifra esperada al poner en marcha la infraestructura. En menos de tres meses, desde el 9 de enero hasta el 31 de marzo, los tres arcos han generado 2.466.817,22 euros, a razón de un millón aproximadamente al mes, salvo en periodos vacacionales.



Atasco de camiones ayer en la autopista, en sentido Francia, tras el accidente de un vehículo pesado en la rotonda de Behobia. :: LUSA

Gipuzkoa pide a Francia que se tome «en serio» los atascos en la frontera

El paso por Behobia registró ayer de nuevo retenciones, esta vez por un accidente de un camión que dejó colas de hasta 8 kilómetros

DV

SAN SEBASTIÁN. Si no es por que la frontera se reabre a camiones tras un día festivo es por acci-

dente. Ayer la autopista A-8 a su paso por Behobia sufrió de nuevo retenciones, esta vez después de que un vehículo pesado hiciera la tijera en la rotonda de acceso a la autopista en Irun, lo que dejó afectaciones tanto en la A-8 como en la N-121A. El atasco llegó a los 8 kilómetros en sentido Francia, una menudencia comparados con los 21 kilómetros que colapsaron la autopista desde el paso de Bariatou el pasado martes y a los que se refirió

ayer el portavoz de la Diputación de Gipuzkoa, Imanol Lasa. Preguntado por los periodistas, dijo que le gustaría que «el Gobierno francés se tomara en serio lo que está ocurriendo en la frontera» y explicó que las comunicaciones con el país vecino son «continuas», pero que no se ha producido ninguna «novedad» en los últimos días. «Eso no significa que no vayamos a insistir y a buscar colaboración y nuevas iniciativas para que esos atascos no

se produzcan en el futuro, especialmente ahora que nos acercamos al verano», añadió. E invitó al Ejecutivo galo a ofrecer «una respuesta más adecuada a la que ha dado hasta la fecha», y que afecta al tramo guipuzcoano de la autopista. Estas declaraciones se suman a la denuncia pública hecha por este mismo portavoz la semana pasada, cuando dijo que las autoridades galas «no están colaborando en este caso» y reclamó medidas efectivas para minimizar el problema. También el alcalde de Irun, José Antonio Santano, ha pedido una reunión con los responsables de Bidegi porque es el municipio fronterizo el que primero sufre las consecuencias de los continuos atascos.

El peaje de la N-1 recauda en cuatro meses casi la mitad de lo previsto para todo el año

Ingresa 4 millones hasta el 30 de abril y el cálculo para el ejercicio completo era de 8,7 millones

Los transportistas del Estado reiteran que si el Supremo admite a trámite el recurso de la Diputación, estudiarán pedir medidas cautelares

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Si el pronóstico que maneja la Diputación de Gipuzkoa respecto al futuro judicial del peaje de la N-1 anulado por los tribunales resulta moderadamente optimista, la previsión recaudatoria supera las mejores expectativas. En el primer caso, la institución foral se basa en una argumentación que puede prestarse a interpretaciones. En el segundo, la realidad se muestra incontestable. Y lo que dicen las tablas excell, exentas de entender de legislación alguna, es que los tres arcos del sistema AT de cobro a camiones han ingresado entre el 9 de enero y el 30 de abril 4.069.746 euros.

La cifra está recogida en el anuncio de interposición de recurso de casación entregado esta semana al Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) por la Diputación y por las Juntas Generales de Gipuzkoa, según desveló ayer Fendasmir, federación de transportistas que representa un 15% del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), la entidad que recurrió el peaje logrando una sentencia anulatoria.

La cantidad supone llegar casi a la mitad del dinero que Bidégi había calculado percibir en todo el año. Su plan económico-financiero establecía obtener con el sistema de arcos inteligentes 8,7 millones en el primer ejercicio completo. Así, el ritmo recaudatorio del canon supera el millón por mes en el primer cuatrimestre, que además ha abarcado el periodo festivo de Semana Santa.

En cualquier caso, el dinero aportado por el peaje ya tiene destino y no podrá desviarse a otros fines distintos a los ya contemplados en la norma foral aprobada, sin oposición,



Un camión atraviesa el arco de Andoain que cobra un trayecto interno de 2,2 kilómetros en la N-1. :: MICHELENA

en las Juntas Generales. La Diputación ya anunció que de los casi 9 millones que esperaba recaudar, tres se los llevaría el coste del sistema de arcos implantado, otros tres irían a parar a la mejora de la propia carretera N-1 (modificación de curvas, nuevos proyectos, etc.) y los tres restantes serían los que se invertirían en la conservación de los 22 kilómetros sujetos a cobro.

El ritmo recaudatorio supera el millón al mes durante el primer cuatrimestre del año

Así, el canon a camiones sustituirá a los impuestos de los guipuzcoanos en la cobertura del mantenimiento de esta carretera de alta capacidad. Según ha desvelado recientemente en las Juntas Generales la directora de Carreteras, Silvia Pérez, el montante gastado en la N-1 durante esta legislatura asciende a 7,5 millones, extraídos todos ellos de los Presupuestos del

Los ingresos deberán destinarse a financiar el sistema AT y a mantener la propia N-1

departamento foral de Infraestructuras Viarias.

Trayectos mixtos

Según el escrito donde la Diputación y las Juntas presentan su intención de interponer un recurso de casación ante el Tribunal Supremo, el dinero ingresado por el peaje hasta el 30 de abril responde a los 1.711.944 trayectos registrados por el sistema AT. Este concepto se entiende como el viaje que realiza cada transportista por Gipuzkoa, pudiendo éste comprender solo uno, dos o los tres tramos sujetos a peaje: Astigarraga-Andoain (10,3 kilómetros), Andoain-Andoain (2,2 kilómetros) e Idiazabal-Etzezarate (7,4 kilómetros). Lo que no ha trascendido por el mo-

mento y la Diputación espera incluir en su recurso es cuántos de todos esos trayectos son mixtos, es decir, incluyen un paso por el arco interno de Andoain y otro por Irun o Etzezarate. El dato sobre este tipo de recorridos se antoja importante, según el propio Gobierno foral, para tratar de convencer al Supremo de que los transportistas locales no limitan su actividad al itinerario interior, más barato que los pasos por las dos puertas de salida del territorio. La sentencia del TSJPV aprecia en este peaje de tres arcos que perjudicaba a los camiones foráneos, lo que la institución foral quiere desmontar con datos sobre trayectos. Sin embargo, no está claro si el Su-

compromiso



Saunier Duval

Sematec Guipúzcoa
Servicio Técnico Oficial

943 21 66 79

www.mantenimiento.saunierduval.es

MEDICINA NATURAL



Naturaleza Ciencia Salud
Jarabes / Garganta
Digestivo / Vías urinarias
Sistema inmune / Peso
Antioxidantes / Colesterol
Presión arterial / Sueño
Oligoelementos, etc...

EN FARMACIAS



Physia®

ARRUGAS
FLACIDEZ

FRENO AL ENVEJECIMIENTO FACIAL Y CORPORAL.

CITA PREVIA EN:

ORGANIC49 943 11 00 10

CAMBEDIA RECONOSTIA



www.organic49.com

LA CIFRA

1,7

millones de trayectos de vehículos pesados han sido registrados en el primer cuatrimestre por los tres arcos de la N-1 colocados en Irun, Andoain y Etzegarate.

Recorrido judicial

► **Sentencia del TSJPV.** El 9 de abril el alto tribunal vasco anula el peaje por discriminatorio.

► **Anuncio de recurso.** La Diputación y las Juntas Generales presentan el 29 de mayo su texto con la intención de recurrir al Supremo.

► **Admisión a trámite.** El TSJPV debe ahora comprobar la corrección jurídica del texto y el Supremo decidirá en semanas si entra a estudiar el fondo de la cuestión.

► **Medidas cautelares.** El CNTC estudiará si pedir al TSJPV que se suspenda el cobro de forma cautelar.

premo aceptará esta documentación, al suponer una novedad respecto a la información que analizó el TSJPV para emitir su fallo.

Otro interrogante que se despejará en las próximas semanas será si el Supremo admite a trámite el recurso guipuzcoano. Fenadismar mostró ayer sus dudas al respecto. Aseguró que la sentencia del alto tribunal vasco está «lo suficientemente motivada y fundamentada en la normativa europea sobre tarificación de las carreteras, que no suscita problema interpretativo alguno que revista interés general».

Si la iniciativa jurídica de la Diputación y las Juntas Generales supera este primer trámite, las asociaciones de transportistas del Estado «estudiarán» la posible solicitud de ejecución provisional del fallo judicial, es decir, la anulación del cobro. Según fuentes del Comité Nacional de Transporte por Carretera, uno de los factores que condicionará la decisión será la cuantía de la fianza que pida el juez para solicitar esa medida cautelar.

En este contexto, las Juntas Generales se pronunciarán hoy sobre una propuesta de resolución presentada por EH Bildu - que pide a la Diputación que elabore a la mayor brevedad un estudio económico y jurídico de las consecuencias de las decisiones de la institución foral respecto a la sentencia del TSJPV.

Tráfico rebajará de 21 a 18 años la edad para conducir vehículos pesados ante la falta de chóferes

Los transportistas autónomos vascos critican la medida y piden que se «mejoren las condiciones laborales» en el sector

:: A. L.

MADRID. La Dirección General de Tráfico (DGT) rebajará la edad permitida para obtener el permiso para conducir camiones desde los 21 hasta los 18 años de edad ante el déficit de conductores de este tipo de vehículos pesados que, según asegura, existe actualmente. «No podemos consentir que España sea todavía el único país en que haya que esperar a tener 21 años para que un señor o una señora se saque el permiso para poder conducir camiones», aseguró ayer el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, que afirma que «hay una falta de conductores para ciertos vehículos», como es el caso de los camiones.

Por ello, tras inaugurar una jornada sobre logística y transporte, Serrano avanzó que «muy pronto» los jóvenes de 18 años tendrán la posibilidad, como ocurre en el resto de Europa, de poder sacarse el carné para conducir camiones. «España no va a ser el único país en ese sentido, entre otras cues-



La DGT alerta de la falta de conductores de camiones. :: APF

tes entre las que estamos trabajando», añadió, para recalcar que esta medida que contempla Tráfico «está ya en marcha».

Así, la medida se recogerá en el Reglamento General de Conductores, ya que la Ley de Tráfico no recoge las edades permitidas para poder sacarse los distintos permisos de conducción para cada vehículo, según aseguran a Europa Press en fuentes de Tráfico.

Según el director general de la institución, España está asistiendo a «un incremento muy notable» en el número de vehículos

que circulan por las carreteras españolas, «en este caso de vehículos pesados» con respecto al año anterior, lo que deriva, por tanto, en un incremento de los desplazamientos de largo recorrido.

Desde el sindicato de transportistas autónomos Hiru criticaron la medida que prepara la Dirección General de Tráfico y, en declaraciones a una emisora de tráfico, señalaron que más que bajar la edad para obtener el permiso, es necesario «mejorar las condiciones laborales de los transportistas».

La DGT dice que el coche autónomo es seguro

:: A.L.

MADRID. La Dirección General de Tráfico (DGT) apuesta por eliminar las barreras legales para implantar cuanto antes sea posible en España el vehículo autónomo al estimar que es más seguro que el conducido por una persona y al posibilitar oportunidades de negocios y más competitividad para las em-

presas. Estas ideas han sido planteadas ayer por el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, y el subdirector general de Operaciones y Movilidad de la DGT, Jaime Moreno, durante sus intervenciones en una jornada organizada por la Organización Empresarial de Logística y Transporte UNO.

Serrano comentó que con la pró-

xima implantación de los vehículos autónomos «asistimos a un momento histórico con la esperanza de que deje de haber un factor humano que es la causa del noventa por ciento de los accidentes de tráfico» aunque ha reconocido que es un asunto que «aún genera incertidumbre». Y aseguró que «la DGT pondrá todo su empeño en elaborar una regulación que satisfaga a todos».

Por su parte, Moreno afirmó que «no sabemos cuándo va a ser (la implantación de estos vehículos en España) pero que se va a producir no hay dudas».

Madrid cerrará desde noviembre el centro a los coches más contaminantes

:: J. L. ÁLVAREZ

MADRID. A partir de noviembre entrar en coche al centro de Madrid será prácticamente imposible, a no ser que se viaje en un vehículo eléctrico o híbrido. Una situación que será especialmente complicada si se llega a la ciudad desde otro punto del país, por lo que habrá que buscarse un aparcamiento alternativo. Y es que la Junta del Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó ayer esta restricción, encardinada en el paquete de medidas para luchar contra la contaminación.

La nueva ordenanza de movilidad limitará la circulación de todos los vehículos diesel matriculados antes de 2006 y todos los gasolina anteriores a 2000, vehículos que no cuentan con los distintivos de la Dirección General de Tráfico (DGT), que catalogan el parque según las emisiones. Estos coches sin clasificar representan el 13% de los que habitualmente circulan por la llamada 'almendra' central de la ciudad.

Con distintivo

Esta limitación se produce al ampliar el Área de Prioridad Residencial, hasta ahora circunscrita al distrito centro, y que abarcará un área delimitada por avenidas principales, que parten hacia el norte desde la glorieta de Atocha hacia la plaza de Colón, de aquí hacia el oeste continúa en dirección a Argüelles, para seguir rumbo sur a la plaza de España y, bordeando todo el 'Madrid de los Austrias', regresa en dirección este por las rondas hasta Atocha.

Al interior de esa zona solo podrán pasar los vehículos propiedad de los residentes en ella y todos los coches que dispongan los distintivos de la DGT 'CERO', 'ECO', 'B' y 'C'. En el caso de estos dos últimos solo les será permitido acceder para estacionar en un aparcamiento público o en uno particular. La normativa también limitará la velocidad a 30 km/h en las calles de un único carril por sentido.



Arin y Embil

fundada en 1887

ÚLTIMOS DÍAS

PLAN RENOVE de Sofás en cualquier tela o piel

Aita Lertxundi 42. Orio / Sancho el Sabio 21. Donostia - San Sebastián
943 83 11 76 / 943 45 59 62

¡ NUEVA WEB ! www.arinyembil.com

La Diputación modifica tramos y precios del peaje de la N-1 para salvar la discriminación

Elabora una norma foral que aumenta el pago de los movimientos internos a camiones

El arco de Andoain pasa a cobrar 5,37 kilómetros en lugar de 2,2 y se levanta un nuevo pórtico en Astigarraga dejando sin efecto el de Irun

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Ya lo dijo la diputada foral de Infraestructuras Vías, Aintzane Oiarbide. El peaje de la N-1 –para camiones– no se cuestiona. Habrá peaje, de un modo u otro. Pues bien, no será como lo diseñaron la primera vez. El sistema AT, tal y como fue configurado, con tres tramos y su correspondiente tarificación, fue anulado por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) por discriminatorio y, sin esperar a que termine el recorrido judicial, la Diputación elaborará una nueva norma foral con un nuevo esquema de tramos y tarifas.

El recurso de la Diputación va camino al Tribunal Supremo (TS), pero el Gobierno foral no quiere que un asunto tan estratégico quede pendiente de los juzgados una vez agotada la legislación, en mayo del año que viene. Se agarra a lo que está en sus manos, es decir, elaborar una nueva norma foral que introduzca las suficientes modificaciones en el nuevo diseño como para desmontar la interpretación judicial de que los foráneos salen desfavorecidos respecto a los locales. La dichosa discriminación indirecta.

El actual sistema –vigente mientras la sentencia no sea firme– consta de tres arcos colocados en Etzegarate, Andoain e Irun (este último gravaba el tramo Andoain-Astigarraga). Cobra tres tramos: Astigarraga-Andoain (10,3 kilómetros), Andoain-Andoain (2,2 kilómetros) e Idiabal-Etzegarate (7,4 kilómetros). En proporción, se paga entre 0,56 euros (a vehículos entre 3,5 y 12 toneladas) y 0,69 euros (a trailers de más de 12 toneladas) cada paso por el arco intermedio de Andoain, pero el precio se eleva a 5,56 euros –6,89 a los de mayor tonelaje– a los transportistas que realizan el trayecto entre Astigarraga y Etzegarate.



El arco de cobro para camiones en Etzegarate. :: NIGO ROYO

El Gobierno foral quiere blindar su proyecto de una decisión judicial en contra para el futuro

La sentencia anulatoria concluía que este esquema penaliza a los transportistas de fuera de Gipuzkoa porque son ellos quienes realizan los tramos más largos y, por tanto, los que tienen asociado un pago mayor, mientras que los guipuzcoanos se mueven sobre todo por dentro del territorio y abonan solo la tarifa de Andoain (menos de un euro). Ante esta interpretación, inesperada en palacio foral, la nueva norma aumenta el pago de los movimientos internos, algo que ya temieron los transportistas locales al

El Gobierno foral quiere blindar su proyecto de una decisión judicial en contra para el futuro

conocer el sentido de la sentencia. La mayor novedad del nuevo planteamiento consiste, en este sentido, en alargar el tramo intermedio cobrado por el arco de Andoain a 5,37 kilómetros –bien sea hacia Lasarte por la N-1 o hacia Urnieta por la A-15–, cuyo coste será de 1,18 euros para los Pesados 1 y de 1,50 euros para los Pesados 2.

Otra modificación importante se produce en el tramo hasta ahora detectado por el arco de Irun. La ubicación del pórtico podía llamar a equívocos, según el análisis conjunto realizado por la Diputación y miembros de la Comisión Europea, ya que cabía pensar que lo pretendido era cobrar en la entrada y salida de Gipuzkoa, en Etzegarate e Irun. Sin embargo, el arco colocado en la AP-8 recauda por el tramo Andoain-Astigarraga, no por el trayecto hasta Irun.

Lo que se abona en el arco de Irun es el llamado «armado de tránsito» que consiste en pasar sucesivamente

bajo los pórticos de Andoain e Irun, entendiendo que en ese viaje ya se cubre el tramo entre el enlace de Bazkardo en Andoain y el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga, es decir, el tramo sujeto a cobro. Por tanto, los camiones pagan en Irun por un tramo interno y no por uno externo como puede parecer estableciendo el punto de cobro cerca de la frontera.

Para evitar la confusión, se dejará sin efecto el pórtico de Irun –no desaparecerá por cuestiones técnicas– y se levantará uno nuevo en Astigarraga para cobrar un nuevo tramo que se reduce a 3,19 kilómetros. Se elimina así el «armado de tránsito» y se simplifica el esquema. Cada pórtico se asocia a unos kilómetros y una tarifa. No hace falta pasar por dos de ellos para que se asigne el cobro de un tramo. De paso, el nuevo mapa visualiza dos puntos de pago en el interior del territorio y uno en uno de sus extremos (Etzegarate) olvidándose de Irun.

Existe una salvedad en la nueva norma foral. Dado que el paso por el pórtico de Andoain era hasta ahora de 2,2 kilómetros y se alarga hasta los 5,37 –más del doble–, se va a añadir un micropórtico en la salida de Andoain para que los que entran ahí puedan abonar una cantidad menor equivalente a 2,2 kilómetros a través de un TAG.

Otro arco en Andoain

Además de los cambios en el dibujo del peaje, la Diputación incluirá en la nueva norma foral un preámbulo con datos reales recogidos por los arcos durante los meses que lleva funcionando (armado el 9 de enero), un segundo frente para contrarrestar los argumentos de la sentencia anulatoria. Según una auditoría externa y un estudio de caracterización de los tráficos, no es verdad que el paso interno de Andoain favorezca en exclusiva a los locales. De hecho, los citados informes señalan que el 72% de los vehículos pesados que pasan solo por Andoain no son guipuzcoanos. Sorprende así que casi tres de cada cuatro camiones que pagan solo en ese paso interno sin atravesar los arcos de Irun y Etzegarate sean foráneos. Llegan fundamentalmente desde la autovía A-15 de Navarra o bien desde la autovía Beasain-Bergara (GI-632) o la AP-8 desde Zarautz.

El dato revela que ese pórtico intermedio no resulta de uso tan exclusivo de los guipuzcoanos como pudiera interpretarse la sentencia del TSJPV, pero también hay otra cifra significativa que la Diputación quiere usar para contrarrestar supuestos asumidos como ciertos por el alto tribunal vasco. Se trata del número de camiones que realiza trayectos mixtos, es decir, que partiendo desde Gipuzkoa salen del territorio por Irun o Etzegarate. El 18% de los que entran o salen por los extremos del territorio son guipuzcoanos, lo que evidenciaría que, tal y como han denunciado los transportistas locales, no son los foráneos los únicos que sufren las tarifas más altas que cobran los arcos exteriores.

DESDE 1879

CLÍNICA BENEGAS
TRATAMIENTO MÉDICO DEL PIE

Mejora tus pies, te cambiará la vida

EL PIE DE ISABEL
antes



después
OPERADO POR EL
DR. RAFA BENEGAS



Resurrección María de Azkue, 32 Bajo • Benita Berni • Donostia-San Sebastián • Tel.: 943 421 009 • clinicabenegas@clinicabenegas.com • www.clinicabenegas.com

HORARIO ininterrumpido de 8 a 20 h.

R. S. S. S. S.

Los cambios en el sistema de peaje a camiones de la N-1

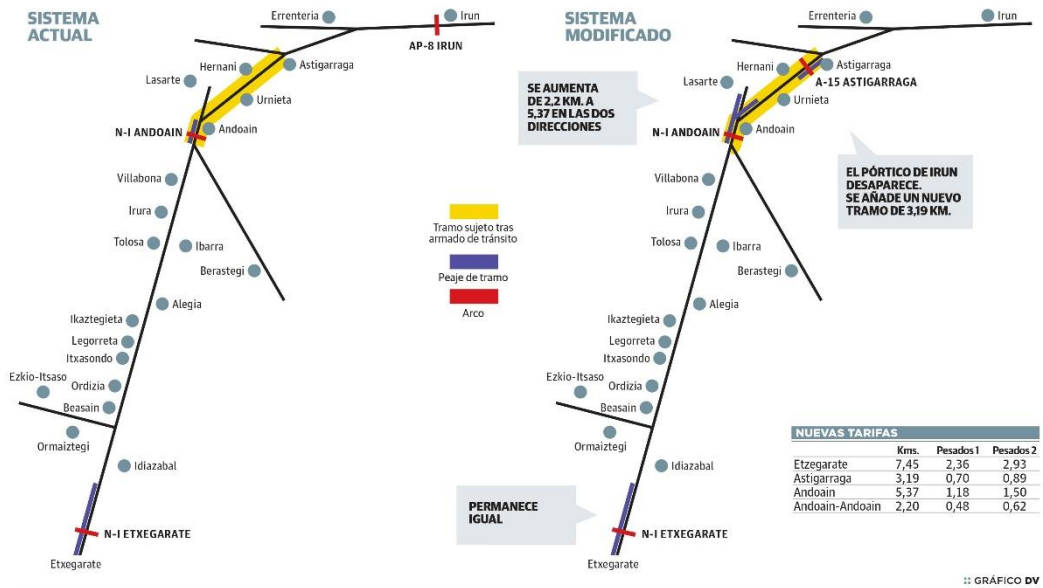


GRÁFICO DV

Una reforma a la espera del recurso foral contra la decisión del TSJPV

Si la Justicia dicta en contra de la Diputación, se interrumpiría el cobro un par de meses hasta que entrara en vigor la nueva norma

G. L. SAN SEBASTIÁN. La Diputación ha decidido resolver el asunto del peaje de la N-1 esta legislatura a través de una nueva norma foral, pero no se retirará del procedimiento ju-

dicial abierto al considerar que el Sistema AT anulado no es discriminatorio y, por tanto, cumple la legislación europea. Así, al margen de abrir la vía de una nueva norma foral, ultima la preparación del recurso de casación ante el Tribunal Supremo después de que el TSJPV haya admitido el escrito de anuncio de interposición de recurso.

El Gobierno foral espera que los plazos de la nueva tramitación vayan más rápidos que los de la judicialización. Ayer mismo sacó a exposición pública la norma foral y

contempla que el proyecto se pueda aprobar en consejo de Gobierno antes de final de año. Para entonces puede recibir dos contratiempos. El primero, que los transportistas soliciten medidas cautelares y los tribunales se las admitan. De momento no lo han hecho y el Comité Nacional de Transporte por Carretera anunció en su día que lo estudiaría en caso de que el Supremo admita a trámite el recurso de la Diputación. El segundo es, precisamente, que el tribunal ni siquiera admita a trámite dicho recurso. En ambos casos, la consecuencia sería que la sentencia de la discordia, la del TSJPV, se convertiría en firme, es decir, la Diputación se vería obligada a dejar de cobrar a los camiones.

Según los cálculos de la institución foral, ninguno de los dos supuestos se produciría antes de octubre o noviembre. En el peor de los casos, la interrupción del cobro se

alargaría, como máximo, durante un par de meses antes de que a inicios de 2019 pudiera entrar en vigor la nueva norma foral.

Para esas alturas, los objetivos recaudatorios del canon de la N-1 para 2018 estarían cubiertos. De hecho, los tres arcos del sistema AT ingresaron entre el 9 de enero y el 30 de abril 4.069.746 euros, casi la mitad de lo previsto para todo el año (8,7 millones) en menos de cuatro meses. El ritmo recaudatorio del canon supera el millón por mes en el primer cuatrimestre, que además ha abarcado el periodo festivo de Semana Santa.

Lo que fuentes forales consultadas aseguran es que con los nuevos tramos y la nueva tarificación de la futura norma foral, las cantidades que se pretenden ingresar serán similares a las contempladas en la norma anulada. La semana que viene la Diputación entregará a la Comi-

sión Europea el informe de costes de la infraestructura. La institución europea deberá refrendar este análisis, como ya hizo con el actual sistema. El Gobierno foral depositó gran parte de su confianza en su proyecto precisamente en ese informe favorable, aunque el juez matizó que ese dictamen europeo se refería únicamente a costes sin pronunciarse sobre otros conceptos como la discriminación. Tras dos reuniones entre la Diputación y la Comisión Europea en los últimos tres meses, donde las autoridades europeas habrían confirmado a las guipuzcoanas que no hubieran emitido su dictamen favorable si hubieran apreciado discriminación, la esperanza de los gestores forales es que el próximo informe europeo recoja una mención expresa a la ausencia de tratos favorables aunque su cometido sea ceñirse a una cuestión de cálculo de costes.

GOIERRI - OIARTZUN

TUMARCA Carrefour
0,21€

Cerveza Helado-boto Carrefour LATA 33cl
0,25€

Virgen Extra
5,89€

2x1
5,89€

UZTAILAREN 25RA ARTE/HASTA EL 25 DE JULIO

EN BANDEJA

Compra en España

Compromiso Ambiental

IMBATIBLE

Pechuga de pollo fileteada 1kg
5,90€

Hasta el 23 de julio

20% DE DESCUENTO*

En Jamones Ibéricos y Paletas pieza.

Cupón canjeable del 24 de julio al 7 de agosto

El nuevo peaje duplica el precio del trayecto interno y abarata un 23% cruzar el territorio

El cambio pretende salvar la interpretación del TSJPV de que se discrimina a los foráneos

Aintzane OiARBIDE defiende el 'pago por uso' como modelo que ya existe en el 90% de las vías de alta capacidad de los países europeos

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Si la nueva norma foral que propone la Diputación para cambiar la estructura del peaje de la N-1 quiere evitar la interpretación de que se perjudica a los transportistas que cruzan el territorio y beneficia a quienes se mueven por el interior, el cambio de tarifas habla por sí mismo. No hace falta literatura para combatir la conclusión a la que llegó el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) cuando calificó el peaje como discriminatorio. Bastan los números. Y estos dicen que, con el nuevo planteamiento, el paso interno de Andoain se encarece más del doble, un 110% para los camiones de hasta 12 toneladas y un 117% para los vehículos que superan este peso. Por contra, pasar por los tres arcos (Ertzagarate, Andoain y Astigarraga) se abarata un 23,8% para los unos y un 22,7% para los otros.

Se trata de la principal conclusión numérica del cambio de norma foral que la Diputación espera que aprueben las Juntas Generales a final de año. El paso intermedio de Andoain pasará a cobrar 5,37 kilómetros en lugar de 2,2 -se alarga el trayecto por la N-1 hacia Lasarte o por la A-15 hacia Umieta- por lo que recaudará 1,18 euros donde antes tenía 0,56 (de 0,69 euros a 1,50 para los pesados de categoría 2). En cambio, la suma de atravesar los tres arcos pasará a costar 4,24 euros (5,32 para los de más tonelaje) en lugar de 5,56 (6,89 para los pesados 2). Si este cambio no fuera suficiente para salvar el concepto de la «discriminación indirecta» al que ha aludido el TSJPV, el Gobierno foral se dispone a «superar confusiones con datos reales» a la hora de proponer



Un camión pasa bajo el arco de la N-1 a la altura de Andoain. :: LOBO

Oiarbide dice que el cobro de peaje libera a la Diputación de una carga que derivará a otros frentes

Asegura que la propuesta de nueva norma se realiza «priorizando por encima de todo el interés general»

la nueva norma foral.

Según una auditoría externa y un estudio de caracterización de los tráfico, el paso interno de Andoain -el más corto y barato del que se beneficia el transporte local según la sentencia- no favorece a los transportistas del territorio. De hecho, el 72% de los vehículos pesados que pasan solo por ese arco no son guipuzcoanos. Y otro dato revelador. Un 18% de los que realizan trayectos mixtos, de entrada y salida del territorio, son guipuzcoanos, cuando se trata de un tipo de viaje atribuible mayoritariamente a foráneos según la sentencia del TSJPV.

Con la modificación de tramos y

precios, más la aportación de los datos reales registrados desde el 9 de enero, la Diputación quiere establecer una norma que «garantice» la aplicación del peaje. Porque el «pago por uso» ha llegado para quedarse a Gipuzkoa. «Vuelvo a reiterar hoy que el peaje no va a desaparecer», sentenció ayer la diputada foral de Infraestructuras Viarias, Aintzane OiARBIDE. Otro jarro de agua fría para un sector que ayer anunciaba que judicializará la nueva norma foral.

Justificó por elevación su rotundo 'no es no'. La instalación de un peaje para camiones en el eje de la N-1 no tiene vuelta atrás porque «por encima de todo priorizamos el inte-

rés público». ¿Qué tiene que ver una cosa con la otra? «Tenemos que implantar el pago por uso porque es el único sistema viable para no cargar los presupuestos de la Diputación que cada vez necesitan más recursos para políticas sociales y demás proyectos estratégicos».

Sin abandonar el fondo de una decisión inamovible, añadió que «no se trata de un capricho ni de este Gobierno ni de un partido -en alusión al suyo, el PNV-, sino el fruto de un debate de muchos años en las Juntas Generales». Recordó así que el acuerdo sobre «la necesidad del pago por uso para la financiación de las carreteras es unánime» en el territorio.

Tu decisión, tu cuerpo, tú

La información es vital para tomar decisiones.

Llámanos para informarte sobre cualquier intervención o tratamiento de forma personalizada.

www.ainhoabbarriola.com



Dra. Ainhoa Barriola Azaldegi

Miembro de la Sociedad Española de Cirugía Estética

RPS 157/15

Plaza Easo 5, 1ª Dcha. 943 459 434 - 669 042 617

Intervenciones en POLICLINICA GIPUZKOA



LA CIFRA

6

millones es el dinero anual recaudado por el peaje que se espera destinar a la propia N-1 sin tener que tirar de las arcas forales.

72%

transportistas foráneos pasan solo por el arco de Andoain, sin atravesar los de Irún y Etzegarate, contra lo que pudo interpretarse el TSJFV.

El discurso de la diputada foral dejó un mensaje implícito a los opositores del peaje. No tienen nada que hacer. Oiarbide volvió a cortarles las alas con su contundencia. «Los transportistas lo que no quieren es pagar el peaje y nunca van a estar de acuerdo con ninguno de los planteamientos, pero tenemos muy claro que en Gipuzkoa tomamos el hilo de las políticas europeas, y lo que se está haciendo en Europa y lo que tiene que prevalecer para dar estabilidad al sistema es el pago por uso».

Como en otros asuntos, el Gobierno foral ha querido también en el tema de las carreteras tomar distancia respecto al Estado para buscar su modelo en Europa. La diputada foral explicó que los transportistas «están acostumbradísimo a pagar en las carreteras europeas. Pagan en Francia, en Alemania, en Holanda... En un 90% de las carreteras de alta capacidad. Aunque el modelo español es un 34% de pago por carreteras de alta capacidad, el nuestro no es ese. Es el pago por uso porque es el modelo que da sostenibilidad al sistema», apuntó volviendo al núcleo de su tesis.

La filosofía viene acompañada de números. De los 9 millones que se esperan recaudar en la N-1, tres se los llevará el coste del sistema de arcos implantado, otros tres irán a parar a la mejora de la propia carretera –mejora de curvas, nuevos proyectos, etc.– y los tres restantes se invertirán en la conservación de los kilómetros sujetos a peaje. Con todo, la recaudación dejará 6 millones de euros para destinar a la propia N-1 que, de otro modo, saldría de las arcas forales. Según ha desvelado recientemente en las Juntas Generales la directora de Carreteras, Silvia Pérez, el montante gastado en la N-1 durante esta legislatura asciende a 7,5 millones, extraídos todos ellos de los Presupuestos del departamento foral de Infraestructuras Viarias.



Fotomontaje del tramo que lleva hasta la punta de Alcolea, donde se prevé un túnel en lugar del abrupto giro de ahora.

Las obras de la nueva carretera y el bidegorri entre Deba y Mutriku arrancarán en 2019

La Diputación licita por 12 millones el proyecto y espera adjudicarlo a final de año, para iniciar cuanto antes unos trabajos que durarán catorce meses y medio

:: G. L.

SAN SEBASTIÁN. No disfrutó del protagonismo merecido en una comparecencia donde el revuelo del cambio de norma del peaje de la N-1 le relegó a un segundo plano, pero el proyecto de la nueva carretera entre Deba y Mutriku vivió ayer su día grande tras años de fracasos. El Consejo de Gobierno foral aprobó la licitación de las obras de mejora de la carretera GI-638 y la creación de un bidegorri y un paseo peatonal entre las citadas localidades costeras.

El presupuesto base asciende a 12.377.092,64 euros y el plazo de ejecución sería de catorce meses y medio. La adjudicación de los trabajos se prevé para final de año y el inicio de las obras, para inicios de

2019. La diputada foral de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide, reconoció que los plazos se han demorado ligeramente por el retraso en los permisos que debía conceder la dirección de Costas del Gobierno central.

En cualquier caso, en los primeros meses del año 2020 el enlace entre Deba y Mutriku contará con una carretera mejorada que va a ver ampliado el ancho de su calzada hasta los tres metros y que suavizará las curvas y los puntos más problemáticos del recorrido. Contará, además, con su paseo peatonal, como pide el paisaje de la zona.

Oiarbide citó como criterio prioritario del proyecto «la seguridad», lo que se traducirá en calzada más ancha, curvas más suaves y taludes estabilizados. Destaca, por ejemplo, la actuación en la curva de Ipitxarri, la primera partiendo de Deba. El giro será suavizado robando un trozo al monte de manera que se abre el ángulo de una curva hasta hoy muy cerrada. En la misma zona, se procederá a acometer acciones de sostenimiento del monte.

Más arriba, llegando ya a Mutri-

EL PROYECTO

Datos
Plazos: La obra finalizará en los primeros meses de 2020.
Coste: El precio base de licitación asciende a 12,3 millones de euros.

Mejoras

Curvas: Se suaviza la de Ipitxarri y se evitan las de la punta de Alcolea con un túnel de 80 metros.
Paseo: Transcurrirá en voladizo en los sitios donde no haya espacio en la explanación actual.
Aparcamientos: Se generarán unas 18 plazas en el trazado.

ku, se encuentra el punto más conflictivo: el de la punta de Alcolea, con otra curva cerrada con carretera estrecha. Esta vez, la solución será cavar un túnel antes de que la carretera gire a la derecha hacia el mar y evitar así el sinuoso curvado. Tendrá una longitud de 80 metros, rectos todos ellos, de manera que a su salida se deja a la derecha el tramo de carretera que hoy se desvía hacia el mar en su trayecto hacia Mutriku.

Pero una de las actuaciones más atractivas para el ciudadano será la habilitación de un paseo peatonal que unirá la playa de Ondarbelz de Deba con la entrada de Mutriku. Tendrá una anchura de dos metros y transcurrirá en voladizo en los sitios donde no haya espacio en la explanación actual. Similar al que une Zarautz y Getaria.

«Paciencia» por el cierre

Oiarbide aclaró ayer que «desde que redactamos y presentamos el proyecto, ha sufrido cambios notables. En un principio no se contemplaba el bidegorri que se construirá en los tramos que la orografía lo permita, ni la barandilla de acero inoxidable que sustituirá a la de hormigón que se preveía».

En cuanto a la importancia estratégica del proyecto, señaló que «esta carretera constituye prácticamente la única conexión de Mutriku con el resto del territorio, por lo que la reforma del trazado permitirá mejorar de forma sustancial el acceso de los mutrikuaras tanto a la rotonda de Gipuzkoa como al Hospital de Mendiaro», con lo que ello supone desde el punto de vista del «equilibrio territorial».

Durante los 14 meses que duren los trabajos, se regulará el tráfico mediante el paso alternativo, pero durante un intervalo de unos meses –no se ha aclarado cuántos– la carretera estará completamente cerrada y se tendrá que utilizar la alternativa de Kalbarriogaina, por lo que Oiarbide pidió «paciencia» a los usuarios de la vía.

DESD E
85⁰⁰ €
AL MES

ANTES
bañer.

DESPUÉS
gero

EXPOSICIÓN / ERAKUSKETA:
P. Userburu, 30. Pto. 27.
Ponente: San Sebastián
20014 GIPUZKOA

943 444 660
#duchaya.com
www.duchaya.com

duchaya
www.duchaya.com

De bañera a ducha en ocho horas.
Calidad líder.
Pionero en Gipuzkoa.

Bainuontziaren ordeztu 8 ordutan.
Kalitate gorena
Gipuzkoan aitzindari.

Más de 12.000 cambios. Cinco años de garantía **5 años** Financiación sin intereses. Sin pagos por adelantado.

Guitrans asegura que el nuevo peaje de la N-1 perjudica más a las empresas locales

La patronal concluye que «el gran discriminado es el transportista guipuzcoano» y prevé un aumento de costes

:: G. LASA

SAN SEBASTIÁN. Se presuponía su malestar, pero hasta ayer no se conocía el grado de contundencia de su respuesta ante los cambios que vienen en el peaje de la N-1. Las empresas de transporte de mercancías de Gipuzkoa, a través de la patronal Guitrans, dejaron claro ayer que «con esta modificación, el coste de los tránsitos internos que realizan continuamente los transportistas guipuzcoanos va a aumentar, produciendo un perjuicio aún mayor a los mismos».

Las modificaciones que plantea la Diputación sobre tramos y tarifas implica un encarecimiento «de un 110%» del tramo interno que cobra el arco de Andoain para salvar la tesis de la sentencia que anula el sistema. El TSJPV interpretó que el menor precio de ese tramo beneficia al transporte local, el que más atraviesa este punto, dice el fallo.

La resolución judicial que ha obligado al Gobierno foral a maniobrar aludió a la «discriminación indirecta» que perjudica a los transportistas foráneos, pero Guitrans aseguró ayer que «aquí el gran discriminado es el transportista guipuzcoano que paga via impuestos por el mantenimiento de estas infraestructuras y ahora tiene que pagar por partida doble, haciendo obligatoriamente un uso intensivo de la N-1 y A-15, ya que son inevitables».

Las empresas del territorio mostraron su disconformidad con el fondo y las formas de la decisión de la Diputación al señalar que «siendo los principales afectados nos merecíamos una comunica-

ción previa, pero no ha sido así». No obstante, adelantó que mantendrá «el mismo diálogo sincero con la Diputación», aunque matizó que será el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) «el órgano que decidirá las acciones a desarrollar una vez estudiada esta nueva imposición del peaje en la N-1 y la A-15».

El PP critica la medida

También criticó la modificación de la norma foral de Gipuzkoa. Su portavoz en las Juntas Generales, Juan Carlos Cano, afirmó que la Diputación «ha decidido castigar al transporte autocarriero para equilibrar la balanza», estrategia que considera equivocada.

Cano consideró que «convertir en paganos a los transportistas autocarrieros hará que las empresas se vean obligadas a encarecer sus productos y, por tanto, serán los consumidores guipuzcoanos los afectados por este encarecimiento». Concluyó que las consecuencias negativas se producirán por «subsanar los errores de cálculo del Gobierno de Markel Olan». Añadió que «algo se ha hecho mal en la norma foral para el cobro de peajes y la Diputación lo sabe».

El PP es el segundo partido que ha salido al paso de la propuesta del Gobierno foral para criticar la modificación de la norma foral del peaje después de que ya lo hiciera el lunes EH Bildu.

Los transportistas afirman que ya pagan impuestos para mantener las infraestructuras

Guitrans deja en manos del Comité Nacional las acciones a desarrollar ante esta «imposición»



Un colapso de camiones en la autopista a su paso por Errenteria. :: ARIZMENDI

Gipuzkoa se dispone a vivir las jornadas de más tráfico del verano

Los peajes se refuerzan ante el previsible tránsito de 160.000 vehículos durante el fin de semana

:: J. PEÑALBA

SAN SEBASTIÁN. Euskadi se dispone a vivir uno de los fines de semana más intensos de tráfico del año. Las vacaciones están a la vuelta de esquina y en las próximas horas, las carreteras se llenarán de coches, furgonetas, caravanas, camiones... Solo en Gipuzkoa, la agencia foral Bidegi, que gestiona los tramos de la AP-8 y AP-1, estima que 160.000 vehículos atravesarán el peaje de Irun. Ante la posibilidad de una posible avalancha se habilitarán las trece cabinas existentes en este punto y también se reforzarán las de Zarautz. Además, este verano entra en funcionamiento el doble carril en el enlace de Maltzaga que, se presume, evitará que se formen retenciones en la zona.

Todo está, por lo tanto, dispuesto para que arranque el gran exodo del verano. Desde que el pasado 29 de junio comenzara la Operación Sali-

da se ha observado un aumento del tráfico del 2,25% y todo apunta a que el tránsito no decaerá en las horas venideras. Según las estimaciones realizadas por Bidegi, desde mañana y hasta el domingo, el peaje de Irun registrará el paso de 160.400 vehículos, la mayoría de ellos en dirección Donostia. Las mismas fuentes precisan que 111.200 llegarán procedentes de Behobia y 49.200 circularán en sentido Hendaia. La agencia foral, asimismo, cree que el día de mayor tráfico será el sábado, una jornada en la que se prevé un movimiento de 58.300 vehículos en ambos sentidos. Además, dado que este año el 31 de julio cae en martes, se prevé un notable movimiento a lo largo del puente, con el paso de otros 88.400 vehículos por el peaje.

Para minimizar los efectos que este inicio de las vacaciones pueda tener en la red viaria, Bidegi anuncia un refuerzo del dispositivo en los peajes. En el de Irun mantendrán ocho pasos al tráfico procedentes de Iparalde, y los cinco restantes al de Behobia. «Todas las cabinas contarán con personal para agilizar el paso, resolver al momento cualquier eventualidad y evitar, en la medida de lo posible, los tiempos de

espera que se puedan generar», afirman desde la agencia guipuzcoana que, asimismo, recuerdan que los pasos están habilitados para aceptar el pago mediante Via-T, tarjetas de crédito o metálico.

Una edición más se han instalado paneles informativos entre Behobia y el peaje de Irun, sentido Donostia, en euskera, castellano, francés e inglés, en los que se informa de la tarifa, a fin de que el usuario que decida abonar en metálico pueda tener preparado el importe. En este sentido, la tarifa se ha redondeado a la baja, de 2,52 euros a 2,50 a fin de facilitar los cambios y agilizar los tránsitos. Este precio estará en vigor desde hasta el 2 de septiembre.

Este año, los usuarios de la AP-8 y AP-1 tendrán la oportunidad de comprobar la utilidad de los dobles carriles que se han construido en el nudo del Maltzaga para evitar las retenciones. Bidegi ha invertido más de 3 millones en la ampliación de la calzada de la AP-8 en una longitud de 380 metros que han permitido acometer una transición de dos a tres carriles en los primeros 140 metros y de tres a cuatro carriles en los siguientes 190 metros hasta conectar con el ramal de entrada a la AP-1.

GAFAS DE SOL

5,95€

GAFAS GRADUADAS

25€ ~~70€~~

Siente el Verano al mejor precio

Medical
óptica · audición

Pide cita para tu revisión visual y auditiva gratuita. www.medicaloptica.es/cita / 946 941 269

Donostia: Urbión, 36. Tel: 946 941 269. Errenteria: Plaza Pampalua, 10. Errenteria: 946 941 269.

* El comprador debe presentar en el momento de la compra un documento que acredite su identidad y su domicilio. No se permite el uso de tarjetas de crédito. El cliente debe presentar su identificación personal. Condiciones en www.medicaloptica.es. * Precio por revisión de prescripción y graduación de gafas. * Gafas graduadas: Graduación hasta 4,00 D. * Gafas de sol: Graduación hasta 4,00 D. * No aplicable a otros tipos de gafas. * Consulta condiciones en tienda. 895 0617

Cinco de los ocho muertos este verano en las carreteras vascas eran motoristas

El Departamento de Seguridad ha registrado un aumento del tráfico en tránsito internacional del 4,84%, con 55.000 vehículos más que el año pasado

■ T. FLAÑO

SAN SEBASTIÁN. El tráfico en las carreteras vascas ha sido más intenso este verano que el anterior. Los datos del Departamento vasco de Seguridad, a falta de recopilar los de septiembre, reflejan que han pasado 55.000 vehículos más que en el mismo periodo de 2017, lo que supone que al final del verano la red viaria vasca habrá soportado un tráfico de casi dos millones de desplazamientos de largo recorrido (aquellos que atraviesan la Comunidad Autónoma Vasca con otro destino). En esos movimientos se incrementó el tráfico internacional en un 4,84% más.

El número de fallecidos también ha subido, pasando de 5 del verano pasado a 8 - 2 en Gipuzkoa, 4 en Bizkaia y 2 en Álava -, aunque desde el Departamento de Seguridad puntualizan que «este aumento de fallecimientos en accidentes de tráfico no se puede atribuir a circunstancias directamente relacionadas con la operación salida y retorno vacacional». 5 eran motoristas, 1 conductora de un turismo, 1 de tractacamión y 1 de furgoneta. Asimismo, 72 personas resultaron heridas graves, igual que el verano de 2017.

En total se han producido 1.101 accidentes y Gipuzkoa ha sido el territorio donde más siniestralidad ha habido con 450 incidentes, seguido de Bizkaia con 421 y Álava con 230. Según los datos de la Ertzaintza, el número total de accidentes se ha reducido un 15,8% durante el verano.

Según la Dirección de Tráfico, dependiente del Departamento vasco de Seguridad, «las operaciones especiales desarrolladas en el nudo de Armiñón y en el enlace de la N-622 sentido Vitoria y en la A-1 con la AP-2 sentido Madrid, y el control y vigilancia de los agentes de la Ertzaintza han contribuido a la fluidez del tráfico en un periodo de gran volumen de desplazamientos».



Retenciones en Biriatiou. ■ ARIZMENDI

Esas mismas fuentes explican que la Operación Salida se desarrolló de manera concentrada y las retenciones se registraron en los puntos habituales: en la A-8 sentido Cantabria, en el paso fronterizo de Biriatiou y en la N-622, en el enlace de la A-1 con la AP-1 en dirección Madrid.

Operación Salida

En Gipuzkoa, la habilitación a finales de julio del segundo carril en la unión entre la AP-8 y la AP-1, en Maltzaga, sentido Vitoria, normalizó el tráfico en un punto donde el 5 de agosto del año pasado se registraron retenciones de 15 kilómetros. La finalización total de esta obra se retomará en breve.

Las retenciones más importantes de la Operación Salida en el territorio guipuzcoano se produjeron, como siempre, en el peaje de Irun, en la AP-8, donde el tráfico denso alcanzó los 7,5 kilómetros, el 28 de julio y el 4 de agosto. El 15 de julio se dio una situación parecida, pero en el paso fronterizo de Biriatiou, dirección Francia, ya que el día anterior era festivo y estuvo prohibido el paso de vehículos pesados en territorio francés, lo que pro-

dujo 15 kilómetros de cola, pero ajenos al retorno masivo de vehículos en tránsito internacional.

En Álava, el día más complicado para aquellos que salían de vacaciones fue el 4 de agosto en el enlace entre la A-1 y al AP-1 en Armiñón, sentido Madrid, donde se alcanzaron retenciones de 7 kilómetros. En ese mismo punto se registraron colas de hasta 5 kilómetros el 28 de julio, fecha en la que aumentó el número de desplazamientos de vehículos que atraviesan Euskadi en tránsito internacional procedentes del norte de Europa.

Por último, en Bizkaia, el tráfico denso coincidió con las salidas locales que se efectuaban cada fin de semana entre Bilbao y la zona costera de Cantabria. El día más complicado fue el 6 de julio, con retenciones de 17 kilómetros en la A-8 en Barakaldo. A ello contribuyó el accidente de un camión y la avería de varios vehículos.

Segunda quincena de agosto

Este año, la Operación Retorno ha sido escalonada a partir de la segunda quincena de agosto. Los fines de semana ha sido cuando más flujo de vehículos en sentido Francia ha habido. La retención más importante se produjo en Gipuzkoa el 29 de agosto en la AP-8, en Biriatiou, dirección Baiona, donde se produjeron colas de hasta 14 kilómetros. Los días 17, 23, 24 y 30 del mes pasado también hubo retenciones en ese mismo punto que superaron ligeramente la decena de kilómetros.

En Álava, las mayores retenciones se vivieron en el enlace entre la A-1 y la N-622, sentido Irun. El 24 y el 30 de agosto se formaron colas de hasta 7 kilómetros, mientras que los días 17 y 18 de ese mismo mes alcanzaron los 6 kilómetros. Por contra, en Bizkaia no se registró ninguna cola reseñable con motivo del retorno vacacional de los vehículos extranjeros.

En la información facilitada ayer, el Departamento de Seguridad aportaba datos de lo que llevamos de año. En las carreteras vascas han fallecido 30 personas: 10 conductores de coches o camiones, 11 motoristas, 6 peatones y 3 pasajeros. En estas cifras no está incluido el motorista herido el domingo en Ispaster (Bizkaia) que falleció ayer en el hospital.

EL DATO

1.101

accidentes se han producido este verano en las carreteras vascas: 450 en Gipuzkoa, 421 en Bizkaia y 230 en Álava.

Las operaciones

► **Salida.** Se desarrolló de manera concentrada con la A-8 sentido Cantabria y Biriatiou como los más puntos conflictivos.

► **Retorno.** Fue escalonada, con los fines de semana con más concentración, sobre todo en Biriatiou.

El número total de accidentes se ha reducido en Euskadi un 15,5% en este periodo estival

La Diputación aprueba el nuevo proyecto de norma foral de peajes de camiones en la N-1

■ G. L.

SAN SEBASTIÁN. La Diputación aprobó ayer, a través de un consejo de Gobierno extraordinario, el proyecto de norma foral que contempla un cambio en el peaje de la N-1 anulado por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) y actualmente recurrido al Tribunal Supremo (TS). Tras un periodo de exposición pública y después de recoger varias alegaciones, el Ejecutivo de Markel Olano aprobó así el documento que remitirá a las Juntas Generales para su tramitación. Tras el debate que se produzca en la Cámara guipuzcoana, la previsión que maneja es la de poder aprobar -la mayoría de PNV y PSE así lo garantiza- esta nueva norma a final de año. Según fuentes consultadas, el objetivo de la aprobación en un consejo extraordinario el día de ayer, la víspera de que hoy se celebre el consejo ordinario, era el poder presentar el proyecto a la Junta de Portavoces de las Juntas Generales que se reúne hoy para que este órgano pudiera dar inicio a la tramitación parlamentaria. Sin embargo, la presidenta del Parlamento guipuzcoano, Eider Mendioza, comunicó al Gobierno que esa norma no podrá estar hoy en la mesa de los portavoces por cuestiones protocolarias, por lo que el arranque de la tramitación tendrá que esperar una semana.

El cambio en la norma foral consiste en la modificación de tramos y tarifas, de manera que se puede evitar cualquier atisbo de sospecha de que la intención foral sea discriminar a los transportistas foráneos respecto a los locales, tal y como concluyó el TSJPV. De esta forma, el arco de Andoain, por donde más puede pasar el tráfico interno según el tribunal, pasará a cobrar 5,37 kilómetros en lugar de 2,2. Por otra parte, se levantará un nuevo pórtico en Astigarraga dejando sin efecto el de Irun, para evidenciar que el tramo que cobraba este último no correspondía con los kilómetros cercanos a la muga, sino con un tramo más interior.



Tradición, Actitud y Frescura
LA SUMA HACE EL CARÁCTER

DESDE 1973

Estates & Wines
BODEGAS OLARRA
BODEGAS Y VIÑEDOS

www.grupobodegasolarra.com



Hacienda estima que el rediseño del peaje de la N-1 costará unos 5 millones

Asegura que no va a tener repercusión en el presupuesto de la Diputación y que tendrá un «efecto positivo» en la actividad de Bidegi

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Era la primera vez que la diputada foral de Infraestructuras Viarias hablaba en Juntas Generales del nuevo peaje para camiones de la N-1. Se proyecta para sustituir al que ha sido anulado en los tribunales –sin sentencia firme aún– y Aintzane Oiarbide explicó el 'qué', el 'por qué' y, aunque de pasada, también el 'por cuánto'. De esta manera quiso zanjar, en la misma sede que tendrá que aprobar la futura norma foral, que los cambios que se vayan a producir no van a tener un coste extra para el territorio.

La diputada foral desveló el cálculo realizado por Hacienda para hacer frente a la adaptación del sistema al nuevo planteamiento: 5 millones de euros. Así viene recogido en el informe emitido por el departamento que fiscaliza las cuentas de la institución foral a raíz del plan económico-financiero preceptivo para presentar una nueva norma foral. Ahora bien, según fuentes forales se trata de «una cifra proyectada de manera conservadora, que suele quedar por encima de un coste finalmente menor, calculada antes de que haya ningún presupuesto sobre lo que hay que hacer».

Oiarbide recordó que tal informe no tiene por qué remitirse a la Cámara, pero por aquello de la transparencia ante una cuestión en la que la oposición augura un férreo marcaje, leyó alguna de las conclusiones del interventor. Decía unas «las inversiones a realizar para el rediseño del sistema de peaje 'freel' por importe de 5 millones así como las inversiones de reposición se van a financiar con los flujos de caja procedentes del sistema de peajes a implantar». La cifra llevaba aparejado el mensaje, tal y como seguía la redacción del texto. «La Diputación Foral de Gipuzkoa no tendrá que aportar recursos adicionales para el mantenimiento del sistema de peaje y para el mantenimiento ordinario y extraordinario de las infraestructuras».

Y por si la reticencia económica no había quedado neutralizada con la referencia al erario público, añadió el fragmento del informe donde se decía que «la implementación de los peajes genera un efecto positivo en la actividad económico-financiera de Bidegi».

Uno de los cambios que requiere la futura norma foral será la colocación de un nuevo arco inteligente en Astigarraga como consecuencia de dejar fuera de servicio el que se instaló en Irun. La ubicación del pódico colocado en la AP-8, cerca de la frontera, podía llamar a equívocos,



Un camión atraviesa el arco de Andoain del peaje de la N-1. ■ MICHELENA

según el análisis conjunto realizado por la Diputación y miembros de la Comisión Europea, ya que cabía pensar que lo pretendido era cobrar en la entrada y salida de Gipuzkoa, en Etzegarate e Irun. Sin embargo, su verdadera función era recaudar por el tramo Andoain-Astigarraga,

no por el trayecto hasta Irun. Cobraba, por tanto, un trayecto interno, no uno externo, como pudo interpretarse el TSJPV en su tesis de que el peaje discrimina a los foráneos.

Para evitar la confusión, se dejó así sin efecto el pódico de Irun –no desaparecerá por cuestiones técni-

cas– y se levantará uno en Astigarraga para cobrar un tramo que se reduce a 3,19 kilómetros. Así, el nuevo mapa visualiza dos puntos de pago en el interior del territorio y uno en uno de sus extremos (Etzegarate) olvidándose de Irun.

Esa transformación de tramos será uno de los frentes que requerirá inversión. Otro será el del microarco que se instalará en la salida de Andoain de la N-1. Dado que el paso por el pódico ya colocado y en funcionamiento en Andoain era hasta ahora de 2,2 kilómetros y se alargará hasta los 5,37, se añadirá un mi-

cro-pódico en la salida de la localidad para que los que entren ahí puedan abonar una cantidad menor equivalente a 2,2 kilómetros a través de un TAG. Oiarbide, no obstante, recordó ayer que en el contrato ya se preveían los cambios o adaptaciones que pueda tener el sistema. «Por ejemplo, poner más arcos».

Recaudación similar

Además de destacar que las adecuaciones del nuevo sistema no tendrán consecuencias económicas negativas para las arcas forales, también avanzó que «los ingresos previstos serán parecidos pese a la transformación diferente». Mensaje para quienes quieran emplear la crítica de la avaricia. «No hemos querido recabar más dinero sino lo necesario para el mantenimiento y mejora de la carretera». El cálculo para este año eran 9 millones, si bien la realidad recaudatoria está superando esa previsión para acercarse al millón por mes. Eso sí, Oiarbide aclaró que lo percibido en 2018 no está comprometido y se empezará a emplear en el mantenimiento de la N-1 a partir de 2019.

En los turnos de réplica, EH Bildu y Podemos –grupos que se abstuviéron en la aprobación de la norma foral anterior– fueron críticos con el Gobierno, más por las formas que por el fondo. De «chapas» tramitadas «mal y con prisas» tildó la formación soberanista el proyecto, mientras que fue común la denuncia por «ocultar» información económico-financiera.

Si de su tono se puede desprender una posible posición contraria en la norma que se votará a final de año –el nuevo peaje entrará en vigor a inicios de 2019–, también de la intervención del PP se entiende que esta vez la norma no contará con el voto popular. Para su jefe Juan Carlos Cano «la Diputación de Gipuzkoa ha emprendido una huida hacia delante que va a tener como resultado que los transportistas guipuzcoanos sean los que más peajes paguemos». El portavoz del PP aclaró que «no podemos avalarles porque contradicen la única condición que pusimos a la hora de apoyarles: no castigar al transportista autóctono».

El principal cambio consistirá en instalar un nuevo arco en Astigarraga y dejar sin efecto el de Irun

El PP avanza que esta vez no apoyará la norma ya que «los transportistas locales serán los que más paguen»

El barrio de Mutriku al que se cortará su acceso pide amparo a las Juntas

Laranga denuncia que, debido a las obras de la GI-638, la Diputación les plantea un camino «que no se puede proponer si se ha estado allí in situ»

G. L.

SAN SEBASTIÁN. La voz de los vecinos del barrio mutrikuarra de Laranga llegó ayer a las Juntas Generales para exponer el perjuicio que sufrirán cuando, a raíz de las obras de mejora de la carretera GI-638 entre Deba y Mutriku, su acceso a dicha vía quede cortado por un plazo

de unos cinco meses. Iñaki Arin ejerció de portavoz de los vecinos para desvelar que en el barrio viven 140 personas –24 de ellas en etapa escolar y 16 de edad avanzada–, hay dos restaurantes, un agroturismo, un hotel y un estable de caballos.

Denunció que con el corte del acceso, «lo que antes hacíamos en cinco minutos, nos va a costar 25, 30 o 35 minutos» y proyectó un vídeo con el recorrido del camino alternativo planteado por la Diputación. «Lo han hecho desde el despacho, porque si lo ven in situ, no lo pueden plantear», concluyó. Y preguntó «quién se hará responsable cuando algún vehículo se vaya a la cu-

queta o pase algo, porque pasará».

Arin dejó claro que «no estamos contra la obra de la GI-638», pero pidió a los grupos junteros su amparo para tratar de buscar una solución diferente a la planteada por el departamento foral de Infraestructuras Viarias, que, según lamentó, no ha tenido en cuenta las alegaciones presentadas por vecinos y agentes económicos de Laranga. Una de ellas fue «enviada por una familia con dos niños de acogida de la propia Diputación, donde uno de los miembros padece una discapacidad».

El portavoz del barrio, que reconoció haber hablado el tema incluso con el diputado general, solicitó

una mayor interlocución con el departamento y aseguró que «estamos a tiempo para buscar una solución que no sea acudir a los juzgados, tal y como nos dicen».

Todos los grupos mostraron su predisposición para interceder en el asunto y de sus intervenciones se deduce que la Comisión de Infraestructuras Viarias pedirá la comparencia de la diputada del ramo, Aintzane Oiarbide, para que ofrezca sus explicaciones. El PP ya adelantó que solicitará una intervención que EH Bildu consideró «muy necesaria», mientras que Podemos avanzó que tratará de propiciar una reunión entre los afectados y la diputada foral. El PNV pidió más detalles sobre las reuniones mantenidas y se comprometió a «tener encuentros para encauzar el tema» y el PSE recordó que la obra es de «interés general» aunque haya que tratar de minimizar el perjuicio particular.

La Diputación acelera los trámites para implantar el nuevo peaje de la N-1 en 2019

El Pleno de las Juntas Generales vota mañana las enmiendas a la totalidad a la norma foral

El Gobierno ha pedido que este texto se trate por el procedimiento de urgencia mientras espera lo que los tribunales dicten sobre el sistema vigente, anulado y recurrido

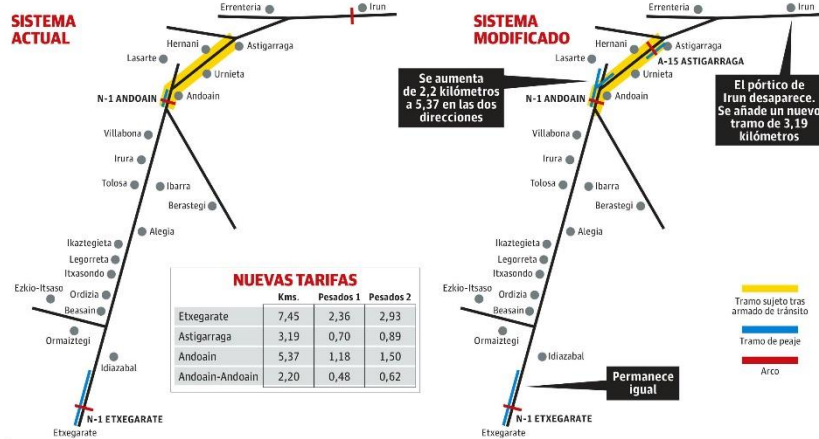
GAIZKA LASA
SAN SEBASTIÁN. Ya ha empezado la cuenta atrás para aplicar el nuevo peaje de la N-1 a camiones. Y va rápida. Es una prioridad y las prioridades corren más que los asuntos ordinarios en la tramitación. El Gobierno foral aprobó la norma que regula este canon el 3 de septiembre y mañana el Pleno de las Juntas Generales debatirá y votará las enmiendas a la totalidad. Primera ceba. Serán dos los textos que pidan que se retire la norma: uno de EII Bildu y otro del PP. La mayoría de PNV y PSE garantiza la derrota de ambos.

El Pleno de mañana confirmará así que habrá nuevo peaje, más allá de que en una próxima Comisión de Infraestructuras Viarias se puedan aprobar algunas enmiendas parciales que maten algún aspecto de la futura norma. Será el preludio de otro Pleno, previsiblemente el de noviembre, donde, definitivamente, se aprobará el marco legal del sistema.

Se tramita por el procedimiento de urgencia después de que así lo solicitara la Diputación el mes pasado. «Es conveniente que la implementación de las medidas recogidas en la norma se realice con la mayor celeridad posible», argumentaba la solicitud foral aludiendo al «interés público». Egrimia en su escrito que el peaje pretende «coadyuvar a la adecuada gestión de las infraestructuras viarias en Gipuzkoa, lo que traducido significa que el mantenimiento de las carreteras se financia con lo que aporten sus usuarios y no con dinero de todos los guipuzcoanos a través de los Presupuestos.

El Gobierno foral quiere así dar una garantía a la aplicación del «pago por uso» en el eje de la N-1 después

Los cambios en el sistema de peaje a camiones de la N-1



La mayoría parlamentaria de PNV y PSE garantiza que las enmiendas no salgan adelante mañana

de que la continuidad del sistema vigente esté en el aire y dependa de los tribunales. El actual peaje ha sido anulado por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV), pero sigue imperando porque su fallo ha sido recurrido al Tribunal Supremo (TS). Ante la incertidumbre de lo que pueda dictaminar un juez, el Gobierno foral ha optado por actuar del único modo que depende de sí mismo: la elaboración de una norma foral. Los plazos encajan con el objetivo foral de empezar a aplicar el nue-

Además de tramitar la norma, la Diputación debe colocar sendos arcos en Astigarraga y Andoain

vo canon a inicios del año que viene. Mañana se despeja el camino de la desestimación de las enmiendas a la totalidad. A partir de ahora, será todo cuesta abajo. En las próximas semanas se aceptarán las enmiendas parciales que PNV y PSE estimen oportunas y ya solo faltará la luz verde del siguiente Pleno. Encarrilada la aprobación de una norma que regule el canon a camiones, en los próximos dos meses el departamento de Infraestructuras Viarias debe avanzar en otros dos

frentes para poder empezar a aplicar los nuevos términos del peaje: la implantación física de arcos para ajustar los nuevos tramos y el visto bueno de la Comisión Europea.

Respecto al ámbito de las infraestructuras necesarias, el departamento deberá instalar un pórtico en el tramo de A-15 de Astigarraga para gravar un nuevo recorrido de 3,19 kilómetros (desde el enlace de Zikuñaga de Hernani hasta su final en enlace con la AP-8 y la GI-41 en Astigarraga).

El actual esquema va a mutar. Los vehículos pesados pagan hoy en función de tres tramos: Astigarraga-Andoain (10,3 kilómetros), Andoain-Andoain (2,2 kilómetros) e Idiazabal-Etzegarate (7,4 kilómetros). Este último se quedará como está, pero los otros dos sufren variaciones para

tratar de evitar cualquier interpretación de posible discriminación hacia transportistas foráneos. El TSJPV falló que los dos pasos exteriores captados por los arcos de Etzegarate e Irun son mayoritariamente transitados por camiones no guipuzcoanos, que, por tanto, pagan más.

Visto bueno europeo
El nuevo formato alarga el tramo interno cobrado por el arco de Andoain de 2,2 a 5,37 kilómetros -bien sea hacia Lasarte por la N-1 o hacia Urnieta por la A-15- y completa el trazado a cobrar con los citados 3,19 kilómetros de Astigarraga. Deja de funcionar el arco de Irun, que podía llevar a confusiones por su ubicación, dado que cobraba el tramo Andoain-Astigarraga y no todos los kilómetros hasta la frontera.

EQUIPAMIENTO INTEGRAL DE OFICINAS

OTEIZA instalaciones

Cambios de oficina?
Cuidamos todos los detalles de tu proyecto

www.oteizainstalaciones.com :: oteiza@oteizainstalaciones.com

amara+ RPS/181/15

- Dietética y Nutrición
- Medicina estética
- Fotodepilación médica

Dra. Marian Zalakaín
Javier Barikaiztegi, 23 Entlo. A-B
SAN SEBASTIÁN
Tels. 943 450 259 - 943 450 103
www.centromedicamara.com

ENDERMOLOGIE.
la diferencia a través de lo natural

TUKA
CENTRO DE ESTÉTICA

- 100 % natural
- Estimula la actividad celular dormida en el corazón de nuestra piel para luchar contra el paso del tiempo (arrugas, flacidez, falta de tono, doble mentón, bolsas, ojeras, etc...)

RESERVA HORA Y PRUÉBALO DE FORMA GRATUITA (Promoción válida durante un mes)

943 429 438 | 608 603 217 | info@tukaestetica.com
Arrasate 6 20005 Donostia | www.tukaestetica.com



Un camión atraviesa el arco de Andoain de la N-1. ■ MICHELENA

La otra actuación que debe acometer la Diputación antes de final de año se localiza en Andoain. Dado que el paso por el pòrtico de este municipio era hasta ahora de 2,2 kilómetros y se alarga hasta los 5,37, se va a añadir un micropòrtico en la salida de Andoain para que los que entran ahí puedan abonar una cantidad menor equivalente a 2,2 kilómetros a través de un TAG.

Por último, la pieza clave que deberá apuntalar el proyecto será el dictamen de la Comisión Europea, esperado igualmente para las próximas semanas. Queda por ver si, tal y como desea la Diputación, hace mención expresa a la ausencia de discriminación o, como lo hizo la vez anterior, se limita a dar un vistazo bueno general en base a la estructura de costes.

Una recaudación superior a la prevista, de un millón por mes

Hoy se cumplen diez meses desde que el peaje de la N-1 empezara a cobrar a los vehículos pesados. Según el plan económico-financiero de la Diputación, la previsión era obtener con el sistema de arcos inteligentes 8,7 millones en el primer ejercicio completo. Sin embargo, los datos de los primeros meses del año auguran que la recaudación va a ser superior. En el primer cuatrimestre los camiones abonaron más de cuatro millones de

euros, de lo que se deriva un ritmo de un millón por mes. La diputada foral de Infraestructuras Viarias ha adelantado recientemente que con la nueva estructuración del peaje no se va a recaudar más y ha sostenido que el dinero obtenido hasta el momento no está comprometido todavía. De los millones que se esperan recaudar en la N-1, una tercera parte se lo llevará el coste del sistema de arcos implantado, otra tercera parte irá a parar a la mejora de la propia carretera -acondicionar curvas- y el tercio restante se invertirá en la conservación de los kilómetros sujetos a peaje.

Uber se prepara para irrumpir en el mercado de Donostia y Bilbao

Ha pedido una reunión a los alcaldes de ambas capitales donde quiere trabajar con chóferes profesionales que ya tengan licencia VTC

EL DATO

84

licencias VTC operan ya en Euskadi, de las cuales 25 están en Gipuzkoa, 40 en Bizkaia y 29 en Álava. La concesión de estos permisos está ahora limitado por ley, pero quedan pendientes de resolución judicial 400 solicitudes que se tramitaron entre 2009 y 2015.

OLATZ HERNÁNDEZ

SAN SEBASTIÁN. La plataforma Uber tiene la mirada puesta en Euskadi, más concretamente en Bizkaia y Gipuzkoa. La compañía envió el pasado viernes una carta a los alcaldes de Donostia y Bilbao -Eneko Goia y Juan Mari Aburto, respectivamente- para proponer un encuentro con la intención de explicar sus planes en el territorio. En esta reunión, que tendrá lugar en fechas próximas, Uber pretende tender la mano a las administraciones y ofrecer su «plena colaboración» antes de su lanzamiento en las dos capitales. Por el momento, parece que Vitoria se queda fuera de sus planes.

Ante la dificultad de lograr nuevas licencias, ofrecerá su aplicación a los VTC que ya circulan con permiso

cias de vehículos de alquiler con conductor, como Cabify o la propia Uber.

Obligados a convivir

«Nuestro objetivo es ser un socio a largo plazo de todas las ciudades en las que prestamos servicios, reitero Uber. En más de una ocasión, su director en España, Juan Galiardo, ha declarado que este servicio no es incompatible con el taxi. El concejal de Movilidad de Bilbao, el socialista Alfonso Gil, que en el último pleno afirmó que «taxi y VTC son incompatibles», declaró ayer que el Ayuntamiento recibiría a Uber y escuchará su proyecto.

Según los últimos datos publicados por el Gobierno Vasco, hay 84 licencias VTC en toda Euskadi, 25 de ellas en Gipuzkoa, 40 en Bizkaia y 29 en Álava. Eso sí, las solicitudes pendientes de resolución judicial rondan las 400.

Las licencias de taxi, en cambio suman 2.132 en los tres territorios. Este sector protagonizó en julio diferentes movilizaciones contra plataformas que operan con licen-

En cuanto al Gobierno Vasco, la consejera de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia, afirmó que ambos modelos de transporte van a estar obligados a convivir. Por su parte, el Gobierno central aprobó el pasado 29 de septiembre la cesión de la regulación del sector a los ayuntamientos y comunidades, aunque no podrán tocar los actuales permisos en cuatro años, hasta 2022.

REPS: 106/15

 **Lanchares** Tu dentista de confianza
CLINICA DENTAL



Donostia - San Sebastián. Amara: Sancho El Sabio, 11 bajo. Rentería. C/Viteri, 12 bajo. www.clinicalanchares.es 943 450 967

Las Juntas garantizan la continuidad del peaje de la N-1

Rechazan las enmiendas a la totalidad de EH Bildu y PP en una sesión que evidencia la ruptura del consenso en torno al sistema de cobro

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Si se mira el resultado, el nuevo sistema de peaje para camiones en la N-1 salió victorioso. Si se atiende al juego, entendiendo como tal el grado de consenso y el tono de los grupos políticos, la conclusión es que el canon se perfila como uno de los asuntos objeto de discrepancia e, incluso, gresca. La cita era en el Pleno de las Juntas Generales de Gipuzkoa, se debatían y votaban dos enmiendas a la totalidad a la norma foral que regula el nuevo peaje -de EH Bildu y PP- y, aunque el desenlace otorgó luz verde a una próxima aprobación de su texto legal, las intervenciones de los parlamentarios evidenciaron una notable división en la Cámara guipuzcoana.

Las dos peticiones para que la norma se devuelva a la Diputación fueron derrotadas: 26-14. PNV y PSE dijeron que no. Que la tramitación debe seguir. Son mayoría. Los dos grupos proponentes votaron 'sí' y se registraron seis abstenciones, correspondientes a junteros de Podemos-Ahal Dugu, grupo cuyo discurso reveló más oposición que adhesión al nuevo proyecto foral.

La norma se analizará de nuevo en la Comisión de Infraestructuras Viarias, donde se podrán admitir enmiendas parciales, y se remitirá al siguiente Pleno para su aprobación definitiva, previsiblemente en noviembre por su carácter de procedimiento de urgencia. Salvo sorpresa, esta vez no se podrá decir aquello de que sale adelante sin oposición, tal y como ocurrió con el peaje vigente en diciembre de 2016 (PNV, PSE y PP votaron a favor; EH Bildu y Podemos se abstuvieron).

Los partidos que sustentan el Gobierno censuraron el antagonismo manifestado ahora por EH Bildu y PP ante un proyecto que, según subrayaron, mantiene la filosofía de la norma actual, anulada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV). Reforzaban así la idea final de la intervención de la diputada foral de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide, quien se refirió a la nueva norma como «la garantía para que el sistema de peaje en la N-1 continúe con exi-

to». Eso sí, con tramos y tarifas ajustadas para evitar la interpretación de que exista ninguna discriminación al transporte foráneo. Añadió que elaboran la nueva norma «por responsabilidad política».

Desde la bancada del PNV, María Eugenia Arrizabalaga incidió en

que «en nuestras manos está dar una solución a esta situación de incertidumbre», refiriéndose al hecho de que el actual sistema pende de la decisión del Tribunal Supremo (TS). Vio en los partidos que presentaron las enmiendas a la totalidad «excusas y no motivos», además de una

«intención de hacer boicots». «Se nota mucho que faltan pocos meses para las elecciones», concluyó. En la misma línea, la socialista Susana García Chueca empleó términos como «cambio de criterio» y «pura pose política».

Por contra, desde las filas de EH Bildu, Iban Asejo sostuvo que el nuevo proyecto «no aporta ningún informe de financiación o de viabilidad económica-financiera que por ley están obligados a presentar» y reiteró que la diputa-

da foral «sigue sin responder cómo devolverá el dinero que sigue cobrando con los peajes que mantiene en funcionamiento si los tribunales deciden de nuevo rechazar la norma».

El juntero popular Juan Carlos Cano, por su parte, defendió que su formación no ha cambiado de postura y que «seguimos defendiendo el criterio de pago por uso, pero con la menor afectación posible al transporte autotono».



Aintzane Oiarbide.

TAN FÁCIL CO-MO PUL-SAR UN BO-TÓN

Ahora con el Deco 4K de Euskaltel, puedes ver tus series favoritas de Netflix directamente en tu tele.




LA CASA DE LAS FLORES

TODOS LOS EPISODIOS YA DISPONIBLES EN NETFLIX



euskaltel

euskaltel.com/netflix | Tiendas | 1717

Cambia tu forma de ver la tele con el Deco 4K. Disponible con la TV Premium Extra de Euskaltel. Suscripción a Netflix no incluida. Puedes suscribirte en www.netflix.es. La disponibilidad de 4K Ultra HD depende de la modalidad de suscripción, del servicio de Internet, de la funcionalidad del dispositivo y de la disponibilidad de contenidos. www.netflix.com/terminos

Patrocinador tecnológico: 

PNV y PSE respaldan la norma con tramos y tarifas ajustadas para no discriminar al foráneo



Un camión atraviesa el arco de Etzegarate que forma parte del sistema AT de cobro a vehículos pesados. :: IÑIGO ROYO

La recaudación del peaje de la N-1 roza en ocho meses lo previsto para todo el año

Los arcos de Etzegarate, Andoain e Irun ingresan 8,7 millones del 9 de enero al 31 de agosto

El 82,7% de los pasos por Andoain los han realizado vehículos foráneos, lo que demuestra que son ellos quienes soportan la mayor parte de los pagos

GAIZKA LASA SAN SEBASTIÁN. Al margen del ruido generado por el rediseño del sistema, ajeno a sentencias y recursos, los arcos del peaje de la N-1 que cobran a camiones siguen, infalibles, haciendo su trabajo. Por encima de los objetivos que les marcaron. Su recaudación supera las mejores previsiones. Lo hizo en los cua-

tro primeros meses del año y lo ha seguido haciendo en el segundo trimestre. A 31 de agosto, el sistema AT ha ingresado 8,7 millones de euros, cifra que, a cuatro meses para terminar un ejercicio completo, roza la cantidad que la Diputación se propuso para todo el año: 9 millones. El dato ha sido revelado por la diputada de Infraestructuras Viarias,

Aintzane Oiarbide, en una respuesta parlamentaria a una pregunta formulada por EH Bildu.

La cifra desvelada, de 7.200.741,85 euros, sin Iva, confirma un ritmo recaudatorio constante de un millón pasado de euros al mes desde que los arcos empezaran a cobrar el 9 de enero. El escrito elaborado en mayo por la Diputación y las Juntas Ge-

nerales para presentar su intención de interponer un recurso de casación ante el Tribunal Supremo -el TSJPV anuló el actual peaje- recogía que el dinero ingresado por el peaje hasta el 30 de abril ascendía a 4.069.746 euros. Cuatro meses más tarde, la cantidad supera el doble. Según la citada respuesta, los ingresos de 2018 no están comprom-

oiartzun bike

<p>GIANT TCR adv 0 2018 - Ultragra electrónica P.V.P. 3199€ 2499€</p>	<p>SPECIALIZED roubaix sport disc 2018 P.V.P. 2059€ 1679€</p>	<p>BH Quartz Carbon 105 P.V.P. 1799€ 1299€</p>	<p>MONDRAKER e factor ed. ltd 18 - Horquilla rock shox yari 150mm - Motor Bosch cx P.V.P. 4300€ 3699€</p>	<p>HAIBIKE sduro hardnine 2018 - Motor Yamaha P.V.P. 1999€ 1799€</p>	<p>GIANT eléctrica carretera 2018 P.V.P. 3999€ 3599€</p>
---	---	--	---	--	--

TE FINANCIAMOS TU BICICLETA HASTA 24 MESES SIN INTERESES (Comisión de apertura 2% del pvp)

CARAVANAS OIARTZUN | Open Office | Pabellón 6 | 20181 OIARTZUN (Gipuzkoa) | 943 49 22 84



LAS CIFRAS

30%

Incremento: Es el porcentaje que se desvía al alza de la previsión de cobro realizada por la Diputación antes de la implantación del sistema AT.

67,03%

Foráneos en el tramo interno: Son los vehículos no guipuzcoanos que realizan el tramo de 2 kilómetros de Andoain que el TSJPV considera de uso local.

Las claves

► **Recaudación regular.** Los arcos ingresaron hasta el 30 de abril 4 millones de euros, cifra que se ha duplicado, con un pequeño repunte, el 31 de agosto.

► **Previsión corta.** El intenso tráfico pesado de la N-1 ha hecho que los 9 millones que la Diputación esperaba recaudar en todo el año se hayan ingresado prácticamente en 8 meses.

► **Inversión.** Parte del dinero se ha empleado en el propio sistema y lo demás se ha acumulado en un fondo que se empleará a partir de 2019 para trabajos de mejora y mantenimiento de la N-1.

El consejo de Gobierno decidirá qué día entra en vigor el nuevo canon

La Diputación espera que la norma foral que se tramita por urgencia pueda empezar a aplicarse a principios del año que viene

:: G. L.

SAN SEBASTIÁN. Si la extrapolación numérica a partir del recuento de los primeros ocho meses del año indica que la recaudación anual rondará los 12 millones de euros con el sistema vigente, la Diputación ha adelantado que con el canon renovado las cantidades no variarán sustancialmente. Queda por ver cuándo empiezan a aplicarse las nuevas tarifas correspondientes a los nuevos tramos.

El paso intermedio de Andoain pasará a cobrar 5,37 kilómetros en lugar de 2,2 –se alarga el trayecto por la N-1 hacia Lasarte o por la A-15 hacia Urnieta– por lo que recaudará 1,18 euros donde antes retenía 0,56 (de 0,69 euros a 1,50 para los pesados de cate-

goría 2). En cambio, la suma de atravesar los tres arcos pasará a costar 4,24 euros (5,32 para los de más tonelaje) en lugar de 5,56 (6,89 para los pesados 2).

El nuevo marco regulatorio ya se tramita en el Parlamento guipuzcoano por el procedimiento de urgencia para no depender del recorrido judicial tras la anulación del actual sistema. Ha superado la criba de la votación de las enmiendas a la totalidad –presentadas por EH Bildu y PP– y se prevé que pueda ser aprobado en noviembre.

La norma no incluye una fecha de inicio del cobro del nuevo canon sino que da autorización al consejo de Gobierno de la Diputación, a través de una disposición adicional, para que decida a partir de qué día se empieza a aplicar el rediseñado peaje. Hasta esa misma jornada, seguirá en vigor el actual sistema debido a que la sentencia del TSJPV aún no es firme.

Para que llegue ese momento, además de aprobarse la norma foral en las Juntas, se deben dar dos circunstancias. Por una parte, la Comisión Europea debe enviar su

dictamen favorable a la nueva norma foral, tal y como ya lo hizo con el sistema actual sin que ello evitara la posterior sentencia anulatoria, lo que más ha sorprendido en el palacio foral. Por otra parte, la Diputación deberá colocar el nuevo arco previsto en Astigarraga (A-15) y el micropórtico de Andoain que cobrará únicamente a quienes salgan en la citada localidad. Los responsables forales confían en que ambos frentes puedan estar despejados para final de año de manera que se pueda instaurar el nuevo formato al inicio de 2019, cuando lo decida el consejo de Gobierno.

Antes de que llegue ese momento, se espera que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre si admite o no a trámite el recurso interpuesto por la Diputación y las Juntas Generales de Gipuzkoa. La no admisión a trámite cerraría la vía judicial y obligaría a la institución foral a implantar el nuevo sistema para poder seguir aplicando el «pago por uso» en el eje de la N-1.

En caso de que el Supremo decidiera tomarse un tiempo para entrar al fondo del asunto –generaría una jurisprudencia a tener en cuenta por otros territorios del Estado que miran con lupa el caso guipuzcoano–, la Diputación tendría un margen para seguir con el modelo actual antes de realizar el cambio hacia el nuevo canon al no ser firme la sentencia anulatoria.

tidos para la conservación ordinaria de este año. De esta forma, el dinero se acumula en la denominada 'cuenta de ahorro de inversiones y conservaciones extraordinarias'. Así, la Diputación «podrá analizar y planificar qué actuaciones se desean acometer en los ejercicios siguientes de manera anticipada». Los cerca de 12 millones que recaudará el sistema AT en caso de que se mantenga el ritmo de cobro –un 30% más de lo previsto–, empezarán a gastarse en los kilómetros sujetos a peaje a partir de 2019. Será el primer ejercicio en el que las mejoras y el mantenimiento de esa parte de la N-1 puedan desaparecer de los Presupuestos, es decir, no corran a cargo de los impuestos de todos los guipuzcoanos.

Será así el tráfico de paso por el territorio el que más contribuya al mantenimiento de la vía. Lo corroboran los datos de la auditoría encargada por Bidegi a la consultora externa independiente KPMG. Hasta abril, más de ocho de cada diez camiones –el 82,73%– que pasaron bajo el arco de Andoain eran de fuera de Gipuzkoa, contando el conjunto de recorridos que pasan por ese punto, es decir, los tramos Etxegarate-Astigarraga, Andoain-Astigarraga y Andoain-Andoain.

El arco de Irun no desaparece
El porcentaje de pasos foráneos se reduce hasta el 67,03% al analizar solo este último paso de dos kilómetros dentro de Andoain, aunque sigue siendo notablemente superior al dato de tránsito de vehículos locales. En cambio, en Etxegarate e Irun el tráfico de matrículas no guipuzcoanas se dispara. Llega hasta el 90,62% en el caso del arco fronterizo con Navarra y hasta el 96,06% en el más cercano a la muga francesa.

El pórtico de Irun perderá su función recaudatoria en el nuevo formato de peaje que se tramita en las Juntas Generales. La ubicación del pórtico podía llamar a equívocos, según el análisis conjunto realizado por la Diputación y miembros de la Comisión Europea, ya que cabía pensar que lo pretendido era cobrar en la entrada y salida de Gipuzkoa. Sin embargo, el arco colocado en la AP-8 recauda por el tramo Andoain-Astigarraga, no por el trayecto hasta Irun.

Lo que se abona hoy en este arco es el llamado «armado de transitos» que consiste en pasar sucesivamente bajo los pórticos de Andoain e Irun, entendiendo que en ese viaje ya se cubre el tramo entre el enlace de Bazkardo en Andoain y el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga, es decir, el tramo realmente sujeto a cobro. Por tanto, los camiones pagan en Irun por un tramo interno y no por uno externo como puede parecer estableciendo el punto de cobro cerca de la frontera.

El ritmo de recaudación ha sido regular durante los primeros ocho meses del año, a un millón por mes

En 2019 los trabajos de la N-1 no los financiarán los guipuzcoanos vía impuesto sino el «pago por uso»

El arco de Irun pasará a tener una función técnica de enlace entre el peaje de la AP-8 y el sistema AT

A este respecto, la diputada foral aclara que la infraestructura, cuya implantación ha costado 1.160.000 euros, mantendrá la función de «integración técnica entre el sistema canalizado y el sistema Free Flow –la de los arcos inteligentes– para poder emplear la tarjeta empleada en el peaje canalizado de Irun para efectuar el cobro en el sistema Free Flow cuando el vehículo no tenga otro medio de goago asociado en el momento de efectuar el tránsito».

La labor recaudatoria recaerá así sobre el futuro arco de Astigarraga, que cobrará un nuevo tramo reducido a 3,19 kilómetros.

Carrefour
GOIERRI - OIARTZUN

Virgen Extra
Aceite de Oliva Virgen Extra HOJIBLANCA 1l
1 unidad 5,89€

URRIAREN 24RA ARTE / HASTA EL 24 DE OCTUBRE

Dorada ración (Pezes 400-800 g aprox.)
1 pieza 5,25€
2ª unidad 70%
La 2ª pieza sale a 1,58€
2 piezas 6,83€

También sin 2ª unidad -70% Detergente ARIEL Original 50 cápsulas

Detergente ARIEL Acción Original 50 cápsulas
1 unidad 11,14€
El lavado sale a 0,22€

2ª unidad -70%
La 2ª unidad sale a 3,34€
El lavado sale a 0,14€

El nuevo peaje de la N-1 recibe hoy soporte legal y se empezará a aplicar antes de mayo

Las Juntas Generales aprueban la nueva norma foral que sustituye a la actual, anulada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Comienza hoy la segunda parte de la historia del peaje de la N-1 para camiones. Atin no se sabe cómo terminará la primera, pero la Diputación se niega a que un posible final de tragedia judicial termine con la vida del sistema de pago por uso en la concurrida vía. Así que ha tramitado, por la vía de urgencia, una nueva norma foral que sustituya a la anulada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV), aún vigente gracias al recurso interpuesto ante el Tribunal Supremo. La tramitación parlamentaria acaba hoy. El Pleno de las Juntas Generales aprueba el nuevo marco reglamentario del canon.

Con el soporte normativo preparado, faltan dos circunstancias para que el peaje con tramos y tarifas renovadas pueda entrar en vigor. Por una parte, la Comisión Europea debe enviar su dictamen favorable a la nueva norma foral. Por otra, la Diputación debe colocar el nuevo arco previsto en Astigarraga (A-15) además del micropórtico de Andoain que cobrará únicamente a quienes salgan en la citada localidad.

El calendario foral contempla tener despejados ambos frentes antes de final de año. A partir de ahí, cuando se empezará a aplicar el nuevo peaje en detrimento del anterior? La norma no incluye una fecha de inicio del cobro del nuevo

canon sino que da autorización al consejo de Gobierno de la Diputación, a través de una disposición adicional, para que decida dar el pistoletazo de salida. En cualquier caso, ese día no podrá demorarse más allá del 15 de mayo de 2019, según recoge el texto de la norma foral.

Con la aprobación de hoy, el Gobierno foral blinda el peaje para el futuro antes de que la legislatura acabe el próximo mes de mayo. Salva incluso los contratiempos que puedan llegar desde el ámbito judicial. El primero, que los transportistas soliciten medidas cautelares y los tribunales se las admitan. El segundo, que el Supremo ni siquiera admita a trámite el recurso de casación presentado por Diputación y Juntas Generales contra el fallo del TSJPV. En ambos casos la consecuencia sería que la institución

LAS CLAVES

Hoy

Aprobación por parte de las Juntas Generales de la nueva norma foral de peaje en la N-1

Pendiente de Europa

La Comisión Europea debe enviar todavía su dictamen favorable al nuevo reglamento

Instalaciones necesarias

La Diputación debe colocar el nuevo arco previsto en Astigarraga (A-15) y otro micropórtico en Andoain

foral se vería obligada a dejar de cobrar a los camiones. En cualquier caso, dadas las fechas en las que nos encontramos, ninguno de los dos extremos provocaría su efecto antes de que se pudiera empezar a aplicar la nueva norma foral debido a las correspondientes certificaciones y notificaciones burocráticas.

La configuración del Parlamento guipuzcoano garantiza que la norma salga adelante con los votos a favor de PNV y PSE. El peaje original fue aprobado sin votos en contra -EH Bildu y Podemos se abstuvieron- y queda por ver si hoy se registra algún voto a favor al margen del de los grupos que sustentan al Gobierno. EH Bildu y PP ya presentaron en las Juntas Generales sus respectivas enmiendas a la totalidad, rechazadas el 10 de octubre, y pidieron que el proyecto se retirara. No sería extraño su voto negativo. Podemos también ha criticado la falta de seguridad jurídica en la gestión de este asunto, por lo que su abstención es más probable que su voto favorable.

Evitar la discriminación

El sistema que va a ser sustituido consta de tres arcos colocados en Etzegarate, Andoain e Irun. Cobran tres tramos: Astigarraga-Andoain (10,3 kilómetros), Andoain-Andoain (2,2 kilómetros) e Itiazabal-Etzegarate (7,4 kilómetros). En proporción, se paga entre 0,56 euros (a vehículos entre 3,5 y 12 toneladas) y 0,69 euros (a trailers de más de 12 toneladas) cada paso por el arco intermedio de Andoain, pero el precio se eleva a 5,56 euros -6,89 a los de mayor tonelaje- a los transportistas que realizan el trayecto entre Astigarraga y Etzegarate.

La sentencia amulatoria concluía que este esquema penaliza a los transportistas de fuera de Gipuzkoa

porque son ellos quienes realizan los tramos más largos y, por tanto, los que tienen asociado un pago mayor, mientras que los guipuzcoanos se mueven sobre todo por dentro del territorio y abonan solo la tarifa de Andoain (menos de un euro).

Ante esta interpretación, inesperada en palacio foral, la nueva norma aumenta el pago de los movimientos internos, algo que ya temieron los transportistas locales al conocer el sentido de la sentencia. La mayor novedad del nuevo planteamiento consiste, en este sentido, en alargar el tramo intermedio cobrado por el arco de Andoain a 5,37 kilómetros -bien sea hacia Lasaarte por la N-1 o hacia Urnieta por la A-15-, cuyo coste será de 1,18 euros para los Pesados 1 y de 1,50 euros para los Pesados 2.

Otra modificación importante se produce en el tramo hasta ahora detectado por el arco de Irun. La ubicación del pórtico podía llamar a equívocos, según el análisis conjunto realizado por la Diputación y miembros de la Comisión Europea, ya que cabía pensar que lo pretendido era cobrar en la entrada y salida de Gipuzkoa, en Etzegarate e Irun. Sin embargo, el arco colocado

en la AP-8 recauda por el tramo Andoain-Astigarraga, no por el trayecto hasta Irun.

Lo que se abona en el arco de Irun es el llamado «armado de tránsito», que consiste en pasar sucesivamente bajo los pórticos de Andoain e Irun, entendiendo que en ese viaje se cubre el tramo entre el enlace de Bazkardo en Andoain y el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga, es decir, el tramo sujeto a cobro. Por tanto, los camiones pagan en Irun por un tramo interno y no por uno externo como puede parecer estableciendo el punto de cobro cerca de la frontera.

Para evitar la confusión, se dejará sin efecto el pórtico de Irun -no desaparecerá por cuestiones técnicas- y se levantará uno nuevo en Astigarraga para cobrar un nuevo tramo que se reduce a 3,19 kilómetros. Se elimina así el «armado de tránsito» y se simplifica el esquema. Cada pórtico se asocia a unos kilómetros y una tarifa. No hace falta pasar por dos de ellos para que se asigne el cobro de un tramo. De paso, el nuevo mapa visualiza dos puntos de pago en el interior del territorio y uno en uno de sus extremos (Etzegarate) olvidándose de Irun.

Existe una salvada en la nueva norma foral. Dado que el paso por el pórtico de Andoain era hasta ahora de 2,2 kilómetros y se alarga hasta los 5,37 -más del doble-, se va a añadir un micropórtico en la salida de Andoain para que los que entran ahí puedan abonar una cantidad menor equivalente a 2,2 kilómetros a través de un TAG.

Aumenta la inversión para la mejora de carreteras como la GI-638 entre Deba y Mutriku

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

El departamento de Aintzane Oiarbide contará el próximo año con 8,2 millones de euros más

T. FLAÑO

SAN SEBASTIÁN. Las infraestructuras viarias, tras la Política Social, es una de las prioridades del gobierno foral guipuzcoano. El departamento contará el próximo año con

un presupuesto de 82,335 millones de euros -un 10,05% del presupuesto total del ente foral-, 8,24 más que en el presente ejercicio, lo que supone un incremento, del 12,84%, según explicó ayer su responsable, Aintzane Oiarbide, quien recordó que desde su área se ha hecho un esfuerzo para contener el gasto corriente en un 7,86%.

Gran parte de la inversión, que crece un 12,2% frente a lo previsto para este año, se va a destinar a financiar la mejora de las infraestructuras. El presupuesto

en este apartado se incrementa en un 274%, cuya partida principal se invertirá en la carretera GI-638, en el tramo que transcurre entre Deba y Mutriku, cuyos trabajos, que comenzarán en breve, se estima que durarán 14 meses. El semientlace entre el Polígono 27 con la rotonda de Bidebitarte en Astigarraga, que mejorará de forma significativa los tráfico de la zona industrial, la rotonda de Martutene y el semientlace de la ronda sur de Irun son otros de los protagonistas del programa de mejora de los viales.

El próximo año se seguirá invirtiendo (5,87 millones) en mantenimiento y reparaciones de los túneles de la A-15, se destinarán 400.000 euros para las primeras obras de la mejora de la carretera entre Azkoitia y Urretxu y se incluye una partida para el enlace de Martutxipi.



Aintzane Oiarbide.



PUERTAS ABIERTAS GRADOS UNIVERSITARIOS

2018/19

Desde primer curso he podido compaginar las vivencias universitarias con estancias en empresa

Xabat Segurola Errondosoro
Zarautz myGADE. 3º curso

ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR

ARRASATE-MONDRAGON
24 NOVIEMBRE
SÁBADO 10:30

GOIERRI 29 NOVIEMBRE
JUEVES 17:30

ORONA IDOIA 15 DICIEMBRE
SÁBADO 10:30

PUERTAS ABIERTAS EN CIUDADES:
BILBAO 8 NOVIEMBRE 18:00
Bilbao Berrikuntza Faktoria

FACULTAD DE CIENCIAS GASTRONÓMICAS
— Basque Culinary Center

DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN
15 DICIEMBRE
SÁBADO 10:30

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

ESKORIATZA 15 DICIEMBRE
SÁBADO 11:00

ARETXABAETA 15 DICIEMBRE
SÁBADO 11:00

PUERTAS ABIERTAS EN CIUDADES:
BILBAO 8 NOVIEMBRE 18:00
Bilbao Berrikuntza Faktoria

FACULTAD DE EMPRESARIALES

ORÁTI 17 NOVIEMBRE
SÁBADO 11:00

BIDASOA 15 NOVIEMBRE
JUEVES 18:00

BILBAO 24 NOVIEMBRE
SÁBADO 11:00



¡Comunicanos tu asistencia!
902 110 436 — www.mondragon.edu/prst

Solo el PP vota en contra del peaje rediseñado de la N-1

La norma foral que regula el canon a camiones se aprueba con la abstención de EH Bildu y Podemos, críticos con el modo de proceder del Gobierno

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Lo reconocieron los portavoces parlamentarios. Estaba todo dicho. Así que lo que tocaba ayer era votar. Era sabido que la norma foral que regulará el nuevo peaje de la N-1 para camiones -con nuevos tramos y tarifas- iba a ser aprobada por la mayoría que ostentan PNV y PSE en las Juntas Generales. Faltaba el resultado de la victoria. Y fue más abultada de lo que había anticipado el ruido político sobre el rediseño del sistema. Solo el PP votó en contra. Un juntero sobre 46 presentes.

El portavoz del PP, Juan Carlos Cano, aclaró que su formación está de acuerdo con «la premisa del pago por uso», aunque no con el «cambio de rumbo» que la Diputación ha dado al modificar, «en período estival y de forma unilateral», la norma anulada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJFV). Para los populares se ha «cargado la modificación sobre los hombros del transporte autótomo, disminuyendo la carga a las multinacionales del transporte de paso por nuestro territorio».

El PP, que votó a favor de la norma que va a ser sustituida, manifestó también sus dudas en el apartado económico. Cano explicó que «ese van a obtener unos ingresos que superan a los gastos necesarios para el mantenimiento». Aportó el dato de que en toda la legislatura se han gastado 7,5 millones en mantenimiento de la N-1 mientras el peaje va camino de recaudar 12 millones anuales solo utilizables en 18 kilómetros.

El PP había presentado una enmienda a la totalidad a la norma foral, lo mismo que EH Bildu, aunque la formación soberanista optó por abstenerse. Iban Asenjo, juntero de la coalición abertzale, lo justificó diciendo que «a diferencia de lo que hacen otros, no hacemos más que

defender los intereses de los guipuzcoanos estemos en el Gobierno o en la oposición, somos coherentes». Sin citarlo, se refirió al proyecto Arkupe que el Ejecutivo de EH Bildu quiso sacar adelante en la pasada legislatura para cobrar a vehículos pesados con siete arcos en la N-1, además de otros pódicos en la A-15, la autovía de Deskaiga y la N-121-A. El PNV se opuso entonces al sistema, junto a PSE y PP, evitando que saliera adelante. La coalición abertzale ha sostenido que lo que hace el actual Gobierno no es más que «una mala copia» de aquel proyecto.

Asenjo explicó que su formación presentó una enmienda a la totalidad «para tener más tiempo para reflexionar y hacer propuestas». Denunció así que la opción de la Diputación ha sido tramitar el rediseño del sistema «con prisa, ocultando información y sin reunirse con nosotros para acordar nada, con actitud despótica». El portavoz de EH Bildu esgrimió otras razones para no votar a favor: la norma «castiga al transporte local y no promueve ni la movilidad sostenible, ni el transporte público».

Mejores alternativas

Tampoco Podemos votó 'No'. Su juntero Juanxo Iturria defendió la abstención morada «por coherencia con lo votado hasta ahora». Su grupo se abstuvo en la votación de la anterior norma foral «porque había mejores alternativas». Lamentó que la norma se haya tramitado «con prisa y con poca humildad» y subrayó que la Diputación «no ha sido prudente» al seguir cobrando un peaje anulado en los tribunales «con el riesgo» de tener que devolver más dinero.

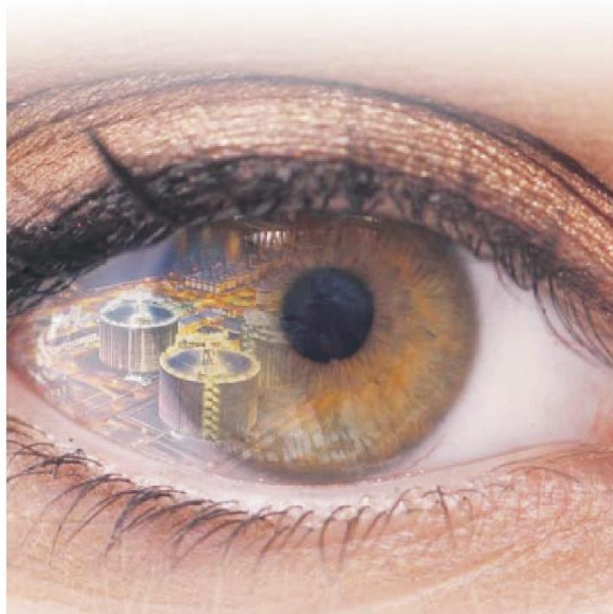
Entre los grupos que sustentan al Gobierno, la juntera del PNV Maria Eugenia Agirrezabala concluyó que «la nueva norma nos aportará seguridad jurídica, al modificar determinados aspectos de la anterior, para evitar cualquier interpretación sobre la supuesta discriminación indirecta» como lo hizo el TSJFV. Desde la bancada socialista, Julio Astudillo incidió en que «la norma reitera la voluntad de asentar la cultura política de que quien utiliza paga».

Concentración «a favor del transporte público» de Tolosaldea

DI

SAN SEBASTIÁN. 21 alcaldes y alcaldesas de Tolosaldea han convocado para mañana (17:30) una concentración «a favor del transporte público» en la plaza Gipuzkoa de Donostia. La movilización pedirá al departamento foral de Movilidad «que ponga los recursos suficientes para

que el servicio de autobús público vuelva a restablecerse en su totalidad en nuestra comarca». La concentración llega tras nueve meses de huelga de los trabajadores de Tolosaldea Bus que han provocado «la incomodidad de nuestros vecinos» para cubrir trayectos cotidianos con motivo de «actividades extraescolares, médicos especialistas, compras habituales o viajes al trabajo». Los convocantes aseguran que «el buen funcionamiento del servicio está en manos del departamento de Movilidad, al margen del conflicto entre trabajadores y empresa porque es el que realiza la concesión».



Edonora begiratuta ere, gasaren indarra ikusiko duzu

Energiaren Euskal Erakundeak 35 urte daramatragu lanean, Euskadik beharrezko duen energiarekin bakarrik egin dezan aurrera. Energia iturri berritzaileen, berritzagarrien eta onenen aldeko apustua egiten dugu. Bitarteko tekniko eta giza baliabide onenekin. Ahalegin hori, denbora luzearen ondoren, non-nahi ikus dezakezu.

35 urte energiaz blai

ENERGIAREN
EUSKAL
ERAKUNDEA



URTEURRENA
ANIBERSARIO



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO



Un camión atraviesa el arco de Andoain de la N-1, que pasará de cobrar 2,2 kilómetros a gravar 5,37 en virtud de la nueva norma foral. -- LOBO ALTUNA

Los transportistas recurren también el peaje de la N-1 que sustituye al que ya anuló la Justicia

El Comité Nacional de Transporte por Carretera registró su escrito en el TSJPV el pasado día 5

Consideran que los cambios de tramos y tarifas no hacen más que «camuflar» el carácter «discriminatorio» del sistema de arcos AT

:: GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. Todavía no ha salido de una y está a punto de entrar en otra. El peaje de la N-1 está abonado a la ruleta de los tribunales. Mientras el sistema AT de cobro a camiones que entró en vigor en enero espera una resolución del Tribunal Supremo en Madrid, su nueva versión, rediseñada en sus tra-

mos y tarifas, también ha sido sometida al veredicto de la Justicia.

Los transportistas del Estado anunciaron en verano que si la Diputación mantenía su plan de tramitar una nueva norma foral, diferente a la anulada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV), volverían a recurrirla, tal y como hicieron con la primera nor-

ma. Dicho y hecho. Ninguna de las partes farolea con este tema. Si el Gobierno foral ya tiene su nuevo marco regulador del peaje, aprobado por las Juntas Generales el 7 de noviembre, el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) ya ha acudido al TSJPV a interponer el correspondiente recurso contencioso-administrativo por «discrimina-

ción». Sus abogados registraron el pasado 5 de diciembre el escrito de anuncio de interposición de recurso ante el alto tribunal vasco. Lo hicieron después de que el 22 de noviembre así lo decidieran, en un Pleno, las principales asociaciones de transportistas del Estado, incluida Fitrans, federación a la que pertenece la patronal guipuzcoana Gui-



La mejor carne para Navidad ¡Resévala ya!
Trota Ibilbidea 21, Astigarraga | ☎ 684 412 549




 DASTATZEN es una empresa colaboradora
 y miembro afiliado de:

-  Euzko Legebiltzaria
-  Euzko Legebiltzaria
-  Euzko Legebiltzaria

Horario: lunes a viernes de 11:00 a 19:00
 sábados de 10:00 a 14:00.

Olano reivindica la legalidad del peaje de la N-1 pese al criterio de los jueces

Asegura que el recurso que dio lugar a la anulación del canon «no tenía sentido» y que el interpuesto contra la versión modificada «lo tiene mucho menos»

GAIZKA LASA

SAN SEBASTIÁN. La Diputación de Gipuzkoa se encomienda a una foto para desmontar la interpretación de la Justicia sobre el peaje de la N-1. La fotografía real de los vehículos pesados—cuántos y de qué procedencias—que atraviesan los arcos del sistema AT servirá, a juicio del Gobierno foral, para revocar la tesis del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) de que el peaje es discriminatorio. Espera que sirva no solo para que el Supremo avale la legalidad del peaje en vigor, sino para que el alto tribunal vasco confirme que el futuro canon, con nuevos tramos y tarifas, se ajusta a derecho.

Así lo transmitió ayer el diputado general, Markel Olano, quien quiso transmitir «muyísima tranquilidad» ante el recurso que, tal y como adelantó ayer este periódico, los transportistas del Estado van a interponer en el TSJPV también ante la segunda versión del peaje. Según su explicación, la Diputación estaba segura de que el primer peaje no ofrecía dudas sobre su legalidad—el Supremo está a tiempo para contra-

decir la anulación del TSJPV— y lo está más aún sobre el nuevo canon modificado.

El diputado general afirmó que «nosotros ya confiábamos en la norma foral original, en que no existía ningún tipo de discriminación, ni directa, ni indirecta, a lo que añadió que «la segunda norma ya establece un escenario de certidumbre en torno a que efectivamente no se está produciendo con el peaje actual una discriminación». ¿Dónde cree el Gobierno que está la clave? «La diferencia está en que antes no teníamos los datos y ahora los tenemos».

Llegó a reconocer que «en aquel momento un recurso para nosotros no tenía ningún sentido», por lo que «el actual que se vaya a poner lo tiene mucho menos». Tajante, zanjó la cuestión señalando que «tengo que trasladar muchísima seguridad a la hora de la defensa y el resultado final de ese recurso. Yo creo que no llegará a ningún término porque tenemos los datos fehacientes que demuestran que no existe ningún tipo de discriminación».

Cuando el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) recurrió la norma del peaje, en enero de 2017, aún no había arrancado el cobro y, por tanto, no había datos sobre número de camiones y procedencias. Tampoco el magistrado del TSJPV manejó esas cifras para dictar su sentencia anulatoria. Se basó en la premisa de que el tramo interno de Andoain, de 2,2 kilómetros,

era claramente más corto y barato que los tramos Astigarraga-Andoain (10,3 kilómetros) e Idiazabal-Etzezarate (7,4 kilómetros), por lo que los transportistas foráneos, obligados a cruzar los tres tramos, tenían una desventaja respecto a los locales que, supuestamente, se movían más por los kilómetros interiores. Los datos a los que hizo referencia Olano constatan que ni todo el tráfico interno de Andoain corres-

ponde a camiones guipuzcoanos, ni todos los que atraviesan los tramos de Astigarraga y Etzezarate son foráneos. A partir de ahí, los porcentajes se prestan a la subjetividad o la interpretación: el gran problema, según fuentes jurídicas consultadas, de la cuestión de la discriminación.

Los datos de la auditoría encargada por Bidegi a la consultora externa independiente KPMG revelan que más de ocho de cada diez camiones—el 82,73%—que pasan bajo el arco de Andoain son de fuera de Gipuzkoa, contando el conjunto de recorridos que pasan por ese punto, es decir, los tramos Etzezarate-Astigarraga, Andoain-Astigarraga y Andoain-Andoain. Esta foto demostraría que el abaratamiento del tramo interior beneficia también a los transportistas de fuera de Gipuzkoa.

Los informes concluyen que incluso el porcentaje de pasos exclusivos por el tramo interno de Andoain,

sin tocar ninguno de los otros dos arcos, se eleva hasta el 67,03%, lo que podría ahondar en la idea de que el pórtico central no beneficia solo a los locales. Pero lo de la discriminación, insisten las fuentes jurídicas, se presta a la interpretación.

Otro dato en el que se apoya la argumentación foral tiene que ver con el número de camiones guipuzcoanos que realiza trayectos mixtos, es decir, que partiendo desde el territorio salen por Irun o Etzezarate. El 18% de los que cruzan esa frontera son guipuzcoanos, lo que evidenciaría que, tal y como han denunciado los transportistas locales, no son los foráneos los únicos que sufren las tarifas más altas.

Queda por ver si los datos son motivo para revocar la anulación por discriminación dictada por el TSJPV. Y si son suficientes para que se desestime el segundo recurso de los transportistas.



Arco de peaje para camiones en la N-1 en Andoain. :: LOBO ALTXUNA

El Gobierno foral cree que los datos reales de tráfico servirán para desmontar la tesis de la discriminación

Los transportistas van a recurrir la norma foral que modifica el peaje anulado por el TSJPV

Renfe amplía los trenes directos a Irun para reducir los transbordos por las obras

Los viajeros afectados por el parón del tercer hilo en Gaintxurizketa tendrán desde el 7 de enero dos trenes más de salida a primera y última hora

A. CHICO

SAN SEBASTIÁN. La demora en la nueva adjudicación de las obras del tercer hilo que quedaron paradas el pasado marzo en Gaintxurizketa ha demorado también, sine die, la vuelta a la normalidad de los viajeros que cada día utilizan la línea de Cercanías de Renfe para mo-

verse en ese tramo. Y aunque, según los propios viajeros contaron en este periódico hace unas semanas, muchos se han resignado ya a hacer transbordos y a emplear más tiempo en sus traslados, Renfe y el comité de clientes de Cercanías de San Sebastián han acordado ampliar las conexiones directas con Irun a partir del 7 de enero.

Serán dos salidas más desde Irun a primera hora de la mañana, a las 5.52 horas con destino Vitoria y a las 6.10 horas con destino Brinkola, y otros dos trenes de llegada a última hora del día, a las 23.08 horas y a las 23.38. Se trata, explicó ayer Renfe mediante una nota, de reducir al

máximo el número de transbordos, en uno y otro sentido, que muchos viajeros se ven obligados a hacer en Pasaia con la línea de Euskotren, y que a primera y última hora del día generan más perjuicio dado el menor número de trenes que hay en circulación.

La reunión entre viajeros y el gerente de Cercanías del País Vasco, Julián Padierna, se celebró el pasado jueves, y de ella salió el compromiso de ampliar estos cuatro servicios directos. El comité de clientes, formado por viajeros habituales, seguirá teniendo contactos periódicos con Renfe para mejorar el servicio.

Más mediciones de ruido en el Topo por nuevas quejas

A. C.

SAN SEBASTIÁN. Conforme las obras de la variante soterrada del Topo va abriéndose camino por el subsuelo de San Sebastián, se suman nuevas quejas por el ruido que sobre todo la excavación nocturna provoca, según algunos vecinos excesivo y que sobrepasa los límites permitidos. Algunas de esas quejas, procedentes de viviendas situadas en la calle Aizkorri y en la calle Zarautz, donde se sitúa una de las tres bocas de ataque para abrir el túnel de línea, van a ser revisadas minuciosamente—afirman desde el Departamento de Infraestructuras—por técnicos durante estos días. Se van a realizar «me-

diciones oficiales», alegan frente a los informes de la Guardia Municipal que algún vecino ha remitido a este periódico con mediciones de ruido excesivas, y si «hay una situación drástica, se tomará una decisión».

De momento, reconocen las mismas fuentes, las máquinas rozadoras trabajan las 24 horas del día en los tres frentes en marcha—Pío Baroja, Benta Berri y Errondo—, pero si se «demuestra» ruido excesivo tendrán que parar, como hace unas semanas ocurrió en el Paseo de la Fe, tras la denuncia de una comunidad de monjas. El Departamento asume las molestias pero y dice que atenderá las quejas.