

Constituida la sociedad pública que gestionará el peaje a camiones

A falta de la composición de su consejo de administración, Nafarbide está creada como ente regulador del canon en cinco vías de primer orden

NATXO GUTIÉRREZ

Pamplona

La constitución ante notario el pasado mes de febrero de la sociedad pública Nafarbide supone un paso firme en el cobro de un canon a los camiones por su tránsito por cinco vías de primer orden. El nuevo equipo que se ponga al frente de la sociedad, cuyo consejo de administración se definirá con la toma de posesión de sus integrantes aún pendiente, habrá de concretar los

plazos para instaurar un peaje al tráfico pesado en la A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A. En la anterior legislatura por el departamento foral de Cohesión Territorial contempló la idea de implantarlo de forma progresiva en cada una de estas vías de primer orden. Etxegarate, en el límite con Guipúzcoa, apareció en la hoja de ruta como el primer emplazamiento de cobro. De hecho, se sopesó la idea de aprovechar la infraestructura disponible en la provincia vasca, consistente en un arco provisto de sensores y un sistema de lectura de matrículas, bajo las condiciones selladas en un acuerdo con su diputación foral.

El proyecto de peaje para camiones se asentaba en el principio europeo de "quien contamina, paga", como adujo el anterior titular de Cohesión Territorial,



Un camión pasa por debajo del detector de matrículas en la parte guipuzcoana de Etxegarate.

L. MICHELENA (ARCHIVO)

Bernardo Ciriza, para justificar la exigencia de un canon a los vehículos pesados.

A partir de esta premisa, el Ejecutivo foral se apoyó en un estudio de aforo para constatar que el mayor porcentaje de camiones eran de paso, con origen y destino fuera de Navarra. El propio informe elevó a 45 millones la estimación anual de ingresos por este concepto, que pretendían ser destinados al mantenimiento de las cinco vías.

Sea como fuere, cualquier proyecto de peaje debe ser refrendado por la Unión Europea. La Diputación de Guipúzcoa debió introducir tres modificaciones en su modelo de cobro para salvar

las advertencias de discriminación a favor del transporte local con respecto al de paso, ratificadas en sendas sentencias judiciales, que planteaba los dos sistemas anteriores.

Otra de las cuestiones pendientes de definir, en el caso de Nafarbide, es la ubicación de su sede física. En la anterior legislatura se apuntó a situarla en el valle de Arakil, en las inmediaciones de Irurtzun, por su privilegiada ubicación. El edificio estaría en las proximidades de la confluencia de la A-15 (autovía a San Sebastián) y A-10 (autovía de Sakana), que empalma curiosamente con una tercera vía de posible cobro, la N-1.