

# El desviament forçat fa que a l'AP-7 de la meitat dels vehicles siguen ca

**Les mesures del setembre del 2018** per a reduir la sinistralitat a l'N-340 i alliberar l'autopista per als residents han tingut un impacte desigual: els camions han ocupat l'AP-7, però el nombre de lleugers ha augmentat a la nacional.

Terres de l'Ebre Ò. Meseguer

El nombre de camions que circulen pel tram de l'AP-7 que discorre pel Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre ha augmentat en un 45,4%, segons dades del Ministeri de Foment facilitades pel Servei Català de Trànsit (SCT), amb l'entrada en vigor, fa gairebé quatre mesos, de l'obligatorietat que els vehicles pesants agafen l'autopista entre l'Hospitalet de l'Infant i Peníscola, corresponent al tram ebrenc, i entre Altafulla i Vilafranca del Penedès. Concretament, la mitjana diària de camions ha passat de 3.870, entre gener i agost, a 5.634 entre setembre i novembre (vegeu gràfics). Segons estes dades, més de la meitat dels vehicles que circulen cada dia per l'autopista (exactament un 53,3%) són camions (5.634 de 10.573), tendència que, com es queixen alguns conductors de turisme, ja ha començat a rebaixar la fluïdesa de la via d'alta capacitat.

Encara es pot concloure que la mesura acordada entre els governs espanyol i català, pensada i executada per a reduir la sinistralitat a la carretera N-340, ha tingut un impacte major si s'anàlitzien les dades de trànsit a la nacional, on en el mateix tram que passa per les comarques de la demarcació de Tarragona, s'ha passat d'una intensitat mitjana diària (IMD) de 5.675 camions, a 1.168, cosa que implica una reducció del 79,4%. És a dir, cada dia 4.506 camions menys utilitzen l'N-340. Això s'explica perquè, d'un costat, és obvi que no poden fer-la servir en el subtram al qual s'aplica la prohibició (a excepció de desplaçaments interns curts o de si ho poden justificar per qüestions logístiques de càrrega o descàrrega, per a anar des de la sortida de l'autopista fins al punt de destí comercial i tornar a agafar la via d'altres prestacions). Però amb esta explicació no n'hi ha prou, perquè la suma dels

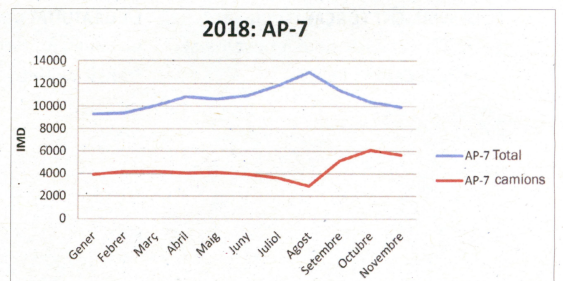
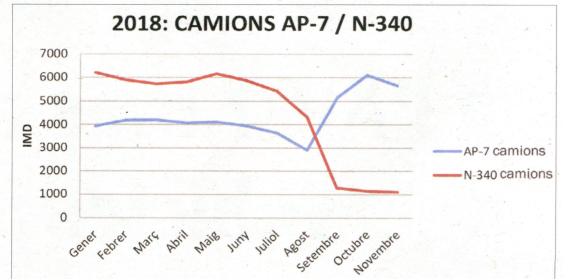
camions que actualment usen l'AP-7 i els que encara poden circular i així ho fan per algun tram de la nacional, és menor al nombre de vehicles pesants que circulaven entre les dos vies abans de decretar-se el desviament forçat. Posem-hi xifres: entre gener i agost anaven de mitjana per l'eix mediterrani del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre 9.545 camions; entre setembre i novembre, van optar per esta ruta 6.802 camions.

**MENYS CAMIONS PER L'EIX DE LA COSTA** És a dir, la mesura ha servit, efectivament, per a rebaixar la pressió sobre l'N-340, on no hi ha hagut cap accident mortal des de l'activació del desviament de

pesants (hi havia hagut cinc víctimes mortals fins al setembre), però també sembla haver exercit d'element dissuasiu en relació amb l'eix viari mediterrani (N-340 i AP-7), amb la qual cosa algunes empreses haurien buscat alternatives més econòmiques. Els camioners reben una bonificació d'entre el 42 i el 50% del cost de l'autopista, però ells en demanen més des d'un primer moment.

De l'estadística de volums de trànsit, es poden extraure altres conclusions. El volum de trànsit total (vehicles lleugers i pesants) no ha variat substancialment (entorn dels 20.000 vehicles a la nacional, tot i que ha baixat d'uns 800 vehicles, i per damunt dels 10.500, a l'autopista), com es pot llegir als gràfics, després de l'entrada en vigor del que realment era una doble mesura: desviament obligat i bonificació parcial als camions, d'un costat, i bonificació total de l'autopista als conductors dels lleugers que fan desplaçaments d'anada i tornada en 24 hores entre Alcanar i Vilafranca del Penedès Sud i fan servir el telepeatge.

Si el volum s'ha mantingut estable i el nombre de camions ha baixat, vol dir que el de lleugers s'ha intensificat. Però no ha augmentat en relació amb l'autopista, com es podria pensar a partir de l'opció de circular-hi gratuïtament per primera vegada a la història, sinó en relació amb l'N-340, on sembla que ha pesat més com a reclam l'alliberament de camions del que pesa com a impediment les limitacions de velocitat i les rotondes construïdes i en construcció en el tram ebrenc. Aprofundint en les xifres, a l'autopista s'ha passat d'una IMD de 6.885 vehicles no pesants entre gener i agost del 2018, a 4.939. Per contra, a l'N-340, els lleugers han passat de suposar tres quartes parts del trànsit (14.749 cada dia entre gener i agost) a gairebé la totalitat



Camions i turismes circulant per l'autopista este dijous. FOTO NÚRIA CARO

**DESTACAT**

### Els transportistes no abandonen la queixa

El president de la federació d'autotransport de la província de Tarragona (Feat), Josep Lluís Aymat, ha manifestat a esta publicació que mantindran els nivells de reivindicació que a la tardor els van portar a organitzar alguna marxa lenta de protesta, però que encara han de concretar la represa de les mobilitzacions. Valora que el SCT haja regulat si més no la possibilitat de reincorporar-se a l'autopista, després de sortir-ne per a carregar o descarregar, a l'accés següent en el sentit de la marxa, per no haver de fer marxa enrere buscant accedir-hi pel punt on havia sortit el vehicle, però sosté que les bonificacions són insuficients. El ministre de Foment, José Luis Ábalos, ha promés també per a enguany bonificacions als transportistes per als trams de l'AP-7 de la província de Castelló.