

Tot just fa un any de l'entrada en vigor del desviament obligatori de camions per l'AP-7, però, més enllà de les dades sobre el volum de trànsit generat a l'autopista, la mesura tindrà una caducitat molt curta amb la fi de la concessió a Abertis, que s'acaba el 31 de desembre, i ha estat de nou posada en qüestió amb el rebuig del Tribunal Suprem a mesures homologables a l'AP-68

Un any amb els camions per l

TRÀNSIT TRAM AP-7 TARRAGONA-VALÈNCIA 2018

Mes	IMD	Pesants	% Pesants
Gener	14.740	3.937	26,7%
Febrer	14.731	4.178	28,4%
Març	18.235	4.198	23%
Abril	18.821	4.065	21,6%
Maig	17.313	4.105	23,7%
Juny	18.417	3.943	21,4%
Juliol	27.073	3.638	13,4%
Agost	33.975	2.902	8,5%
Setembre	22.487	4.854	21,6%
Octubre	20.349	6.091	29,9%
Novembre	15.545	5.659	36,4%
Desembre	18.487	5.911	32%

TRÀNSIT TRAM AP-7 TARRAGONA-VALÈNCIA 2019

Gener	17.712	6.580	7,1%
Febrer	17.242	6.740	9,1%
Març	18.931	6.717	5,5%
Abril	23.899	6.955	29,1%
Maig	20.662	7.683	37,2%
Juny	23.364	6.768	29%

*En negreta, les dades dels mesos en què ha estat vigent (encara continua) l'obligació per als camions entre Peníscola i l'Hospitalet



Camions circulant per l'AP-7, en una imatge de principis d'any. FOTO NÚRIA CARO

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

L'1 de setembre del 2018, ara farà un any, van entrar en vigor les mesures extraordinàries acordades entre el Ministeri de Foment i la Generalitat per a reduir la sinistralitat als trams ebrenc i penedesenc de l'N-340, que passaven i passen encara per l'obligatorietat dels camions de circular per l'autopista AP-7 en estos trams: entre Peníscola i l'Hospitalet de l'In-

fant i entre Altafulla i Vilafranca del Penedès. El desviament forçat, a canvi d'una bonificació d'entre el 42% i el 50% del cost dels peatges que no satisfia els camioners, va portar, naturalment, més vehicles pesants a l'autopista, fins al punt que a finals d'any, segons les dades del trànsit que es mou pel Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, més de la meitat dels vehicles que circulaven cada dia per l'autopista de mitjana eren camions

(un 53,3%). Ara, a partir noves dades de Foment facilitades pel Servei Català de Trànsit (SCT) sobre el primer any de funcionament de la mesura, rebaixen aquell percentatge a xifres d'entre el 29% i el 40%, però que corresponen a tot el tram entre Tarragona i València, per la qual cosa no es pot fer una comparació o una lectura de l'evolució de les dades suficients per a extreure'n noves conclusions. El cas és que, fins i tot amb estes da-

des d'un tram més ampli, en què concorreran casuístiques diferents, l'increment del volum de camions és superior al 50%, i el volum total de trànsit, mesurat en intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles, també puja, bé en la proporció que hi circulen més camions o bé, en alguns mesos, més enllà de l'increment que suposa l'obligatorietat per als camions, com es pot apreciar fent un cop d'ull a les xifres del quadre adjunt.

Una explicació seria que hi circulen més turismes a partir de la gratuïtat per als conductors residents de lleugers que fan desplaçaments d'anada i tornada, però les dades no són conclouents en este sentit. Els únics mesos en què sí que s'aprecia un increment destacat de l'IMD total són els d'abril i juny. El mes que més vehicles pesants van circular per l'autopista des de l'obligatorietat va ser el de maig, amb prop de 7.700, mentre

La Generalitat s'ofereix per provar la vinyeta amb la fi de la concessió

L'1 de gener del 2020, és a dir, d'aquí a quatre mesos, els usuaris, inclosos els camioners que han d'agafar l'autopista per força en alguns trams, ja no hauran de pagar peatges per a circular per l'AP-7 entre Alacant i Salou, segons la intenció confirmada pel Govern espanyol de no allargar l'actual concessió ni traure'n a concurs una altra. A més a més, el 31 d'agost del 2021 vençerà la concessió del tram entre Ta-

rragona i la Jonquera, i de l'AP-2 entre Saragossa i el Mediterrani. El cas, però, és que amb l'esperada liberalització a tocar, la futura gestió de les autopistes continua sense model, i si bé no hi haurà els peatges actuals, els responsables del Ministeri de Foment no han d'atendre a recordar que algú ha de pagar el manteniment de les vies d'altres prestacions. Les opcions passen per repercutir les despeses en els

pressupostos públics, definir peatges tous o implementar la vinyeta, una tarifa plana per l'ús de les vies d'alta capacitat o per l'ús de la xarxa viària en general. Esta darrera opció és la preferida per la Generalitat, que ja va preveure una taxa d'entre 40 i 110 euros anuals per a ser aplicada a Catalunya. Ara, en constatar-se que no té competències per a aplicar-ho a tota la xarxa viària catalana, que inclou carrete-

res de titularitat estatal -la majoria de trams d'autopista- i que la vinyeta hauria de tenir un caràcter estatal, el govern català s'hauria ofert al de Madrid, que no ho veu tan clar, perquè Catalunya siga l'escenari d'una prova pilot sobre la vinyeta, segons publicava recentment *La Vanguardia*. La idea seria que la tarifa plana evolucionés a un sistema de pagament per distància.

Des de la FEAT, per la seua ban-

da, el seu president, Josep Lluís Ayumat, avisa del conflicte que pot generar la generalització de la vinyeta a tot el territori estatal: "A nosaltres, qualsevol cosa ens semblarà barata, però no sé què passarà amb els que estan acostumats a anar gratis per les autovies", deixa anar. També denuncia que no s'haja afrontat el debat sobre el model com cal fins a darrera hora, i ni tan sols així.