



Caen los accidentes mortales con vehículos pesados

Los accidentes mortales con vehículos pesados han bajado un 4,3% en el global de Catalunya mientras que se han disparado si se tiene en cuenta la AP-7. Pasan de siete a 14.

Incremento de la movilidad en la AP-7

Tramo	Con peaje	Sin peaje	%	Absoluto
Parets - La Jonquera	81.490	112.170	37,6	30.608
Barberà-Parets	187.864	142.794	24	-45.070
Papiol-Barberà	120.486	106.174	-11,9	-14.312
Ulldecona-Papiol	63.825	80.360	25,9	16.534

Incremento factores de retención en AP-7

Tramo	Accidente	Avería	Circulación
Parets - La Jonquera	98,2%	32,2%	6,6%
Barberà-Parets	42,4%	-7,4%	13,4%
Papiol-Barberà	36%	46,2%	19,4%
Ulldecona-Papiol	97,6%	62,3%	87,7%

Tramo tarraconense de la AP-7

	Con peaje	Sin peaje	%
Accidentes mortales	7	9	+28,6
Accidentes con muertos o heridos graves	15	24	+60
Accidentes con víctimas	173	261	+50,9
Muertos	7	10	+42,9
Heridos graves	8	20	+150
Muertos y heridos graves	15	30	+100
Heridos leves	299	392	+31,1
Víctimas	314	422	+34,4

FUENTE: SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT

La parte tarraconense es la segunda con más incremento de movilidad, con ese 26%, solo por detrás de Parets-La Jonquera (37,6%). La circulación cae en Barberà-Parets y Papiol-Barberà, «principalmente por la desviación de vehículos hacia la C-33, autopista también liberada, para acceder a Barcelona», según Trànsit.

La AP-7 gratuita deja también un aumento de los fallecidos de colectivos vulnerables: seis motoristas y siete peatones. También se han incrementado los encalces o las colisiones posteriores, además de los atropellos.

Menos víctimas en Catalunya

Pese a todo ello, el Servei Català de Trànsit sostiene que la supresión del pago en las autopistas ha evitado 2.240 víctimas. Desde el 1 de septiembre de 2021 ha habido 10.733 afectados por accidente (entre muertos, heridos graves y leves) y en el mismo periodo analizado, entre los años 2018 y 2019, hubo 12.973. De ahí se extrae ese descenso del 17,3%.

Nada de eso palia lo suficiente el enfado de agentes sociales y económicos tarraconenses por ver cómo lo que suponía poner fin a «un agravio territorial» por tener que pagar peaje ha convertido a este corredor que cruza la provincia y toda Catalunya en una vía colapsada. Achan a la administración «una mala planificación» por no preparar alternativas antes de levantar las barreras. Y, todo ello, mientras se debate el modelo a futuro sobre si habrá que volver a pagar por el uso.

Trànsit también hizo balance general de la siniestralidad y la autopista de marras no sale bien pa-

97,6%

● Los atascos por accidentes se han disparado un 97,6%, duplicándose, en el tramo tarraconense de la AP-7, el que va de Ulldecona a El Papiol.

87,7%

● Las retenciones por motivos de circulación también se han disparado, en concreto un 87,7%, en el tramo tarraconense de autopista.

rada. La AP-7 encabeza la lista de vías con más víctimas mortales en este 2022, con 20 fallecidos, el 17,4% del total de vidas perdidas sobre el asfalto en la red catalana. El año pasado, hasta el 31 de agosto, había habido ocho muertos y en 2019 un total de nueve.

Tarragona supera la siniestralidad del año pasado en ese mismo periodo de ocho meses -15 muertes-, e iguala la de 2019, antes de la pandemia, con 32. El Baix Ebre es la comarca con más víctimas mortales (nueve), seguida de la de Tarragonès (siete).

En Catalunya, un total de 115 personas han perdido la vida en 105 accidentes hasta el 31 de agosto, un 5,7% menos que en 2019. Durante el año pasado, hubo 92 muertes en 87 percances, si bien hay que tener en cuenta que aún fue un ejercicio condicionado por las restricciones a la movilidad derivadas del coronavirus.



Descienden los motoristas fallecidos

Hasta el 31 de agosto han muerto en Catalunya un total de 28 motoristas, un 24,3% menos que en el mismo periodo de 2019, cuando se registraron 37 fallecimientos.



El radar de tramo, en el kilómetro 325 de la AP-7, entre Ulldecona y Amposta (Montsià). FOTO: JOAN REVILLAS

Amposta tiene el radar que más multa de España

El detector en la AP-7 pone 185 sanciones al día y ha reducido la siniestralidad. Trànsit planea rebajar la velocidad en otros puntos

R. COSANO
TARRAGONA

El debate sobre cómo reducir la siniestralidad en la congestionada AP-7 también pasa por cuestiones clave como la velocidad. La autopista tiene, a su paso por Tarragona, el radar que más multas pone de toda España.

Se trata de un aparato de tramo, ubicado en el kilómetro 325, entre Ulldecona y Amposta (Montsià), en la entrada a la vía en Catalunya viniendo desde el sur. En 2021 puso 67.582 multas, con una media de 185 al día. Superó a otro detector de la AP-7, localizado en la provincia de Valencia. Es lo que se extrae del informe 'Radiografía de las multas de tráfico en España 2021', publicado recientemente por Automovilistas Europeos Asociados (AEA).

Menos multas que en 2019

En Tarragona hay dos de los cinco radares que más multas ponen en Catalunya. El otro está en la A-7 y fue responsable de 24.426 sanciones en un año.

Las más de 67.000 denuncias puestas por ese cinemómetro récord localizado en tierras ebrenses suponen un aumento en relación a 2020 (47.176), un año anómalo marcado por la irrupción de la Covid. Pero esas cifras de 2021 aún no alcanzan las de 2019, pre-

Balance en 2021

Radares	Sanciones
Tarragona (AP-7, km. 325)	67.582
Valencia (AP-7, km. 478)	60.525
Navarra (A-15, km. 128)	57.961
Girona (C-31, km. 312)	56.760
Málaga (A-7, km. 246)	47.246
Málaga (A-7, km. 257)	45.648
Cuenca (A-3, km. 157)	45.586
Zamora (A-52, km. 99)	44.058
Pontevedra (A-55, km.9)	40.698
Baleares (EI-600, km. 10)	38.601

FUENTE: INFORME DE AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS

vía a la pandemia: 76.169, a razón de 208 por jornada.

Más allá de ese balance, Trànsit ha pedido al Ministerio de Transportes reducir el límite de velocidad hasta los 100 km/h. en diez tramos con concentración de accidentes mortales y graves de la AP-7. «El objetivo es neutralizar la alta siniestralidad registrada en la AP-7, autopista que ha duplicado las víctimas mortales», dice Trànsit.

Esa decena de trazados suman un total de 70 kilómetros. Acumulan dos o más accidentes con víctimas mortales o graves. El tramo bajo el detector entre Amposta y Ulldecona no figura en ese listado de Trànsit. El organismo siempre ha defendido que la colocación de radares se decide te-

niendo en cuenta los niveles de siniestralidad en los diferentes puntos de la vía y que en el caso de Amposta la accidentalidad grave ha descendido drásticamente desde que se colocara.

Cinco tramos en la provincia

Cinco de los tramos, la mitad de los propuestos por Trànsit, están en la provincia. Son: Castellví de la Marca-Banyeres del Penedès (kilómetros 204-208), Roda de Berà-La Pobla de Montornès (kms. 223-228), La Móra (Tarragona)-Constantí (238-247), Calafat-L'Ametlla de Mar (288-299) y l'Ampolla-Camarles (308-313). Estos dos últimos tramos se ubican en las Terres de l'Ebre.

Además, se plantea la misma medida entre Medinyà y Sarrià de Ter, de Salt a Fornells de la Selva, entre Hostalric y la Batllòria, de Mollet a Sant Cugat y de Sant Cugat a Martorell.

Trànsit ya planteó, además, reducir de forma general la velocidad máxima de 120 km/h. a 110 km/h. en las autopistas liberadas, AP-7, C-32, C-33 y AP-2, para paliar la siniestralidad. Desde el Estado, se descarta esa opción porque se entiende que la vía está dimensionada para ser usada con esa velocidad de tope, aunque sí se abre a estudiar una reducción por tramos, tal y como ha planteado también la propia Generalitat.