



El peaje de Salou y Vila-seca durante el 31 de agosto de 2021, cuando se retiraron las barreras. FOTO: ALFREDO GONZÁLEZ/DT

Movilidad

Cinco años sin peajes en la AP-7: un 44% más de tráfico, el triple de retenciones y un debate a la vista

El sector del transporte pide inversiones y alternativas ferroviarias, los expertos plantean regular el uso de la vía según la congestión y Trànsit acelera sus sistemas de control y predicción

JOEL MEDINA ROMERO
TARRAGONA

La AP-7 llega a su quinto aniversario sin peajes con más coches, más retenciones y una pregunta que cada vez resulta más difícil esquivar. ¿Cómo se gestiona una autopista que en Tarragona soporta un 44 % más de tráfico que en 2019 y acumula más del triple de horas de congestión? El transporte señala la falta de inversión y de alternativas ferroviarias, los expertos reclaman una gestión mucho más flexible de la vía y el Servei Català de Trànsit (SCT) intenta ganar margen con controles automatizados, velocidad variable, señalización dinámica e inteligencia artificial. Por otra parte, el Departament de Territori ya trabaja en un posible sistema de pago por uso y el president de la Ge-

neralitat, Salvador Illa, se ha abierto recientemente —en declaraciones a *El Periódico*— a pedir la titularidad de la vía al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Los números dibujan una transformación evidente. Según datos del SCT, en el verano de 2019, dos años antes de que se completara la liberalización de los peajes (septiembre de 2021), unos cuatro millones de vehículos circularon por la AP-7 en el tramo tarragonense. Seis veranos después, en 2025, fueron 5,8. El incremento alcanza el 44 % y, aunque los camiones han aumentado, son los vehículos ligeros los que explican el 82 % del crecimiento.

Donde el cambio se vuelve especialmente contundente es en las retenciones. En 2019 se registra-

ron 383 horas de congestión. En 2024 fueron 1.294. La cifra se ha disparado un 237,9 %, hasta superar el equivalente a 54 días completos de retenciones acumuladas.

El Govern se ha abierto a pedir al Ministerio la titularidad de la vía

El problema no es, por tanto, solo que haya más tráfico. Es que la autopista pasa mucho más tiempo atascada.

Los vehículos pesados

Y en medio de ese atasco aparece, inevitablemente, el camión. El director de la Federació d'Empreses d'Autotransport de Tarragona

(FEAT), Josep Lluís Aymat, manifiesta que el sector está cansado de cargar con una responsabilidad que considera ajena: «Que nadie se olvide de que los camiones que circulan están trabajando para proveer a los ciudadanos y empresas de todo lo que precisan», defiende. Su argumento parte de una realidad muy concreta. Los vehículos pesados tienen restringido el paso por determinados tramos de las carreteras nacionales N-2, N-240 y N-340, de modo que la autopista acaba siendo su principal vía: «Los camiones no tienen alternativa, ni de paso, ni de modo», afirma Aymat.

La segunda parte del problema está en las mercancías. El ferrocarril sigue sin ofrecer una alternativa con suficiente capacidad y fiabilidad para sustituir de forma relevante al transporte por ca-

TRIBUNALES

El Ministerio paraliza 1.000 millones para mantener carreteras

El Ministerio de Transportes ha suspendido el plan de 1.006 millones de euros para conservar 3.670 kilómetros de carreteras estatales después de que el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) admitiera el recurso de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (Acex) contra los nuevos pliegos, que la patronal considera una «subasta encubierta» por el elevado peso del precio.

El parón retrasará las adjudicaciones hasta 2027 y afecta especialmente a la AP-68 y a 11 autopistas cuyas concesiones vencen a finales de 2026. Para garantizar su mantenimiento, Transportes prevé recurrir a contratos de emergencia y prorrogar temporalmente los actuales.

retera: «El tan reclamado corredor mediterráneo ni está ni estará, tal y como se está ejecutando», lamenta el responsable de la FEAT.

Por eso el sector considera que la discusión se ha planteado al revés. Aymat no niega que la AP-7 esté saturada, pero rechaza que la respuesta pase por señalar a quienes «utilizan la carretera para trabajar»: «Los camiones no son los culpables de tener una infraestructura insuficiente y mal mantenida», sostiene.

La desaparición de los peajes tampoco significa, según la FEAT, que los transportistas utilicen la vía sin asumir costes: «Los camiones no circulan gratis, porque su combustible incorpora hasta un 55 % del coste en impuestos», recuerda. La entidad, de hecho, celebra que ya no haya barreras de pago. Lo que cuestiona es que cinco años después siga sin resolverse el problema de fondo.

¿Qué hacer?

Ahí es donde entra Agustí Segarra, catedrático de Economía de la Universitat Rovira i Virgili. Su diagnóstico parte de una idea sencilla, pero con consecuencias importantes, y es que la AP-7 no es una vía que se comporte igual a todas horas y, por tanto, tampoco debería gestionarse igual durante todo el día. En esa línea, considera poco útil mantener restricciones fijas cuando la intensidad del tráfico cambia constantemente: «Esto no tiene nada de flexible», critica sobre la regulación actual. Y lo resume de forma gráfica: «No tiene sentido que haya control por la noche, por ejemplo».