

El economista propone ir un paso más allá y utilizar el precio para ordenar la demanda: «Se puede corregir con peajes variables», plantea. La idea sería abaratar el uso de la autopista cuando está despejada y encarecerlo en los momentos de máxima congestión, de manera que determinados desplazamientos se desplacen hacia las horas valle.

Es una fórmula políticamente incómoda, admite, especialmente después de décadas de peajes. Pero pone ejemplos: un viernes por la tarde, explica, el tráfico hacia el sur puede convertirse en un cuello de botella: «Todos los camiones ocupan como mínimo uno de los carriles. Es un colapso». Horas después, la fotografía puede ser completamente distinta: «Si bajas el domingo por la mañana, perfecto».

También existe, a su juicio, un problema de reparto: «Mientras la AP-7 está muy congestionada, la A-7 no tiene tanto tráfico», apunta. De ahí que defienda medidas capaces de distribuir mejor los vehículos entre las distintas vías y de incentivar que los usuarios elijan una u otra en función del momento.

Trànsit afina medidas

La consellera de Territori, Silvia Paneque, expresó en julio que el Govern estaba estudiando reimplantar el sistema de pago por uso en función de las características del vehículo, mientras que Salvador Illa se ha abierto a solicitar la titularidad de la vía al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que a su vez está trabajando en proyectos como la ampliación de la vía entre l'Hospitalet de l'Infant y Amposta con la construcción de un tercer carril a lo largo de algo más de 38 kilómetros. El SCT, quien es responsable de la gestión y control del tráfico, está optando por la tecnología, que empieza a ocupar un papel cada vez mayor.

En el tramo del Ebre ya funciona un sistema que controla automáticamente los adelantamientos de

Las frases

«Que nadie se olvide de que los camiones están trabajando»

Josep Lluís Aymat
Director de la Federació d'Empreses d'Autotransport de Tarragona

«Mientras la AP-7 está congestionada, la A-7 no tiene tanto tráfico»

Agustí Segarra
Catedrático de Economía de la Universitat Rovira i Virgili

«Se está instalando una señalización dinámica para el tráfico pesado en el tramo del Ebre»

Servei Català de Trànsit

camiones. Los dispositivos están instalados en Ulldacona y Amposta, ambos en sentido norte, y todavía no se han extendido al sentido sur. En Ulldacona, donde adelantar está permitido, el 5 % de los vehículos pesados realiza esta maniobra. En el punto donde está prohibida, el porcentaje baja al 2,25%.

El siguiente paso será mirar qué ocurre dentro de esos camiones mientras circulan. Los nuevos sensores, que en la demarcación se ubicarán al paso de la autopista por Vila-seca, permitirán comprobar el peso dinámico, los datos del tacógrafo y el estado de los neumáticos sin necesidad de detener previamente al vehículo. El proyecto está en fase de licitación y Trànsit prevé adjudicarlo antes de terminar el año para comenzar la instalación en 2027.

La autopista también empezará a hablarle directamente al tráfico pesado. En el tramo del Ebre se están instalando paneles de señalización dinámica que permitirán recomendar velocidades en función de la presencia de camiones. Mientras se colocan los equipos, el SCT está afinando el software que tendrá que hacer funcionar el sistema.

Más ambicioso es el proyecto de velocidad variable previsto entre Maçanet de la Selva y El Vendrell, a lo largo de unos 150 kilómetros. La primera fase está en licitación y contempla desplegar nueva fibra óptica, ya que la existente no tiene capacidad suficiente para las necesidades del futuro sistema. El diseño tendrá además que encajar con los proyectos de nuevos carriles que prepara el Ministerio.

La apuesta tecnológica también intentará anticiparse al tráfico. El proyecto de inteligencia artificial desarrollado entre El Vendrell y Granollers, que buscará predecir la intensidad del tráfico y posibles escenarios de riesgo, ya está terminado y se encuentra en pruebas internas. El sistema funciona, pero todavía arroja falsos positivos. Trànsit ha recurrido al Barcelona Supercomputing Center para disponer de mayor capacidad de computación y poder refinar el modelo.

La intención es que la gestión deje de mirar únicamente lo que está ocurriendo delante de los ojos del conductor y empiece a anticipar lo que sucederá unos kilómetros más adelante. Saber cuántos vehículos habrá en un tramo dentro de unas horas permitiría actuar antes de que la congestión se convierta en atasco.

Pero ninguna tecnología resolverá por sí sola el problema de una carretera cuya demanda no deja de crecer. Entre las actuaciones estatales pendientes está el tercer carril entre l'Hospitalet de l'Infant y Amposta, con una inversión de 162 millones de euros y un horizonte de ejecución alrededor de 2030, además de nuevos enlaces en diferentes puntos.

Siniestralidad

Cuatro heridos en el accidente entre un camión y tres coches

JORDI CABRÉ/JÚLIA VERNET
TARRAGONA

La demarcación suma 18 víctimas mortales este 2026, seis menos que en el mismo período de 2025

Un accidente múltiple en el que se vieron implicados cuatro vehículos, un camión pequeño y tres turismos, se produjo ayer en la AP-7, a la altura de El Vendrell, en sentido sur, hacia Tarragona, concretamente en el kilómetro 220. Por causas que todavía se desconocen, los cuatro vehículos colisionaron, obligando a cortar dos de los tres carriles de la autopista. La incidencia provocó una serie de retenciones en este tramo de la AP-7.

El aviso del accidente se recibió pasadas las 16.15 horas y se re-

gistraron cuatro heridos, dos de ellos leves y dos graves. Uno de ellos fue trasladado en helicóptero al Hospital Joan XXIII de Tarragona. Los otros fueron atendidos en la autopista y derivados al Hospital de Santa Tecla y al Hospital Comarcal de El Vendrell.

Balance hasta agosto

En lo que va de año, 18 personas han fallecido en accidentes de tráfico en las carreteras interurbanas de la demarcación, lo que supone un descenso en comparación con el pasado año, cuando, a estas alturas, 24 personas habían perdido la vida en Tarragona, seis más que este año. Si se compara con 2019, año de referencia para los objetivos de reducción de la siniestralidad, el descenso alcanza el 47 %.



El accidente se registró sobre las 16.00 horas. FOTO: CEDIDA

27 NOV
PALAU FIRAL
DE TARRAGONA



JOSEP MANEL CASANY CRISTINA GARCIA SERGIO CABALLERO IARA SALVADOR

ESCAPE ROOM

UNA COMEDIA DE JOEL JOAN Y HECTOR CLARAMUNT



ENTRADAS YA DISPONIBLES

MEDIA PARTNER

Diari
de Tarragona