Ivars

La URJC denuncia la eliminación masiva de emails del Instituto investigado por los másters de Cifuentes, Montón y Casado

AL DÍA

Los transportistas rechazan el peaje obligatorio en el Corredor

▶El Gobierno prohíbe a los camiones circular por la N-340 en Cataluña y el norte de Castellón y los desvía por la AP-7 para mejorar la seguridad vial ▶El sector denuncia el aumento de costes y exige a la administración que lo cubra al 100%

ANTONIO TERUEL

Los transportistas de la provincia rechazan el peaje obligatorio impuesto por el Gobierno de Pedro Sánchez en el Corredor Mediterráneo y exigen a la administración que cubra al 100% el incremento del coste de los trayectos que ello supone. Desde el pasado 2 de septiembre, los camiones con cuatro ejes o más tienen prohibido circular por la carretera N-340 en las provincias de Barcelona y Tarragona y en el norte de Castellón, y deben desviarse de manera forzosa por la autopista AP-7. El objetivo de la medida es que la ausencia de tráfico pesado en la Nacional contribuya a mejorar la seguridad vial de varios tramos de esta carretera que hoy por hoy tienen una siniestralidad alta.

En concreto, los camiones que circulan hacia Cataluña y Francia deben utilizar de manera obligada la AP-7 desde Peñíscola (Castellón) hasta l'Hospitalet de l'Infant (Tarragona). En esta última localidad comienza un tramo de autovía gratuita que finaliza nada más pasar la capital tarraconense, donde el tráfico pesado se desvía otra vez a la AP-7 hasta Vilafranca del Penedès (Barcelona). Estas restricciones, junto con la que se ha aprobado ahora para la carretera N-240 en Lleida y Tarragona, se suman a las que ya existían en la N-II en Girona y en la N-340 en el entorno más próximo a Castellón. En la práctica, a partir de ahora el tráfico pesado no puede circular por la carretera convencional paralela a la AP-7 en tramos donde no hay una alternativa gratuita a la autopista de prestaciones similares, desde Peñíscola hasta la frontera francesa.

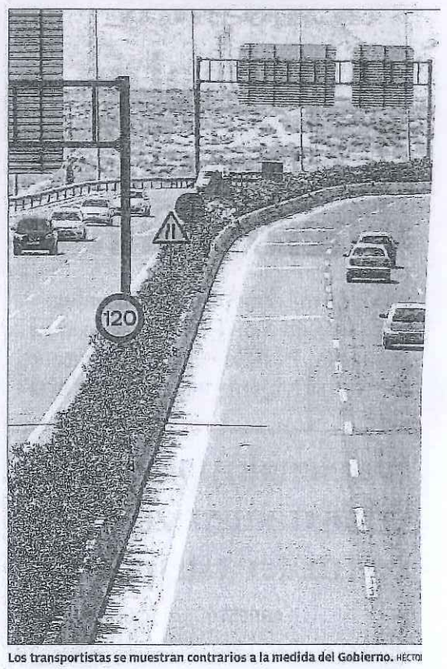
En las zonas afectadas se exigía la iniciativa de manera reiterada ante el elevado tráfico pesado que soportaba la N-340 y la siniestralidad que presentaba la vía; no es casual que esté prohibido adelantar a lo largo de casi 40 kilómetros de la carretera en la provincia de Tarragona. Por ello, allí la medida ha sido más que bien recibida. El problema es que la contrapartida la pagan los transportistas que realizan la ruta del Corredor Mediterráneo, que tienen que asumir los costes del peaje con el consiguiente incremento de los gastos propios de cada trayecto. El Gobierno ha aprobado una bonificación general de las tarifas del 42,53%, que asciende al 50% para los que realizan trayectos internos en los distintos tramos afectados, pero el resto corre a cuenta del usuario.

> Fetrama considera que la medida es un canon encubierto y no descarta movilizarse en el futuro si no se les costea el peaje

Mazazo

Los profesionales del sector han rechazado de pleno la medida. El secretario general de la Federación Provincial de Transportes de Alicante (Fetrama), Francisco Ortiz, la califica de «mazazo» y lamenta que «parece que todo el mundo olvida que éste es un sector estratégico». El responsable cree que «se entiende el desvío» de los camiones por la autopista por razones de seguridad vial, pero hace hincapié en que «lo normal» sería que la administración «subvencione al 100%» el peaje, ya que «nos está obligando a asumir un sobrecoste».

Desde ahora, realizar en camión el trayecto Alicante-Barcelona implica un coste añadido de 13,15 euros por trayecto, utilizando la autopista únicamente en los tramos en que es obligatorio. Eso sí, en la práctica, teniendo en cuenta que en las zonas más próximas a la capital catalana el volumen de tráfico ya de por sí aconseja el uso de la AP-7 aun sin restricción de por medio, el gasto en peaje para ese mismo trayecto puede situarse en 26 euros. Y si el viaje es hacia otro país europeo, sólo hasta la frontera el desembolso puede ascender a 55,30 euros. A esto aún habría que añadir que los camiones no van a poder acceder -al menos con la misma facilidad que hasta ahora- a las gasolineras y los restaurantes ubicados junto a la N-340 en los tramos afectados, y que el precio de estos servicios en la autopista es por lo general mayor.



Los transportistas se muestran contrarios a la medida del Gobierno. HÉCTOR

Ortiz insiste en que «no dan la posibilidad de elegir» a los transportistas si quieren ir o no por la autopista, por lo que insiste en la exigencia de que se les sufrague el importe íntegro del peaje en esos tramos. Desde el sector se considera que se trata de «una Euroviñeta encubierta», en alusión al canon existente en otros países para el transporte. La patronal nacional tiene previsto reunirse a corto plazo con el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico, aunque el responsable de la federación alicantina no se muestra optimista al respecto, ya que la anterior cita «no fue muy satisfactoria».

En ese encuentro exigirán que se les costee el peaje; de lo contrario no descartan realizar movilizaciones a medio o largo plazo, porque «no estamos dispuestos a tolerar esto».

El secretario general de Fetrama recalca que a esto se añaden otros factores coyunturales, como la subida del precio de los carburantes o el descenso de la actividad en los últimos meses. En suma, más costes ante un horizonte incierto en el plano económico. Mientras tanto, critica, desde la administración se lanza la «falacia» de que el veto a los camiones en la N-340 es para paliar la siniestralidad de la carretera.

Seguridad vial sin «negocio»

Desde el lado de la defensa de la seguridad vial, la obligación a los camiones de circular por la AP-7 se considera positiva, pero se critica con dureza que sea a costa del bolsillo de los camioneros. Antonio Ángel Pertusa, portavoz de la asociación Stop Accidentes en la provincia, cree que «lo lógico sería que el tráfico pesado fuera por la autopista de manera gratuita», al estársele forzando a ir por esta vía. El responsable hace hincapié en que «no puede ser» que los transportistas afronten ese coste, y que «la seguridad vial no es un negocio». E incide en que si hay problemas de siniestralidad en la N-340 debe también actuarse sobre la propia vía, porque la obligación de la administración «es eliminar puntos negros, no limitarse únicamente a señalizarlos».

Las cifras

13,15 €

Encarecimiento mínimo de cada trayecto

▶Los transportistas pagarán un mínimo de 13,15 euros en cada trayecto hasta Barcelona, al tener que utilizar de manera obligada la AP-7 en parte del recorrido.

42,53%

Bonificación sobre las tarifas habituales

▶Esos 13,15 euros son teniendo en cuenta la bonificación del 42,53% sobre las tarifas habituales que contempla la medida aprobada.

120 KM

Longitud de los tramos afectados en la N-340

▶Se ha vetado el paso de camiones en 120 kilómetros de la carretera N-340.

Compromís reclama las mismas medidas para la N-332

La formación insiste en que la autopista sea gratis y pide bonificaciones para evitar el paso de camiones por la Nacional

A. Y.

La obligación a los camiones de circular por la AP-7 y el veto a utilizar la carretera convencional alternativa ha sido bien recibida por los sectores que reclaman la liberalización de la vía y la realización de mejoras para favorecer la seguridad vial y el tráfico interno en la N-340 y la N-332.

En este sentido, el senador de Compromís Carles Mulet defendió hace unos días que se aplicaran medidas similares en otras zonas, facilitando así que carreteras como la N-332 a su paso por las comarcas de la Marina Baixa, la Marina Alta y la Safor queden libres de tráfico pesado, aunque al mismo tiempo calificaba la solución adoptada para el tramo entre Peñíscola y l'Hospitalet de l'Infant como un «parche», dado que el principal objetivo debe ser la liberalización de la autopista.

El mismo senador se ha vuelto a manifestar después al respecto, tras la aprobación en el Senado de una moción presentada por Compromís para instar al Gobierno a que extienda a la Comunidad las bonificaciones para usuarios habituales existentes en otras autopistas de España, hasta que venza la concesión de la AP-7 el 31 de diciembre de 2019.

Mulet ha insistido, no obstante, en que el futuro pasa por «una autopista libre de peajes», un aspecto en el que coincide con el portavoz de la asociación Stop Accidentes en la provincia. Antonio Ángel Pertusa hace hincapié en que «todos debemos exigir que la AP-7 sea gratuita al terminar el año 2019». Mientras tanto, critica, la única parte que sale beneficiada con la prohibición a los camiones de circular por diversos tramos de la N-340 es «la concesionaria de la autopista», puesto que su recaudación va a crecer gracias a los vehículos que hasta ahora podían escoger si hacían su recorrido por la carretera y en cambio ahora no tienen más remedio que utilizar obligatoriamente la AP-7.

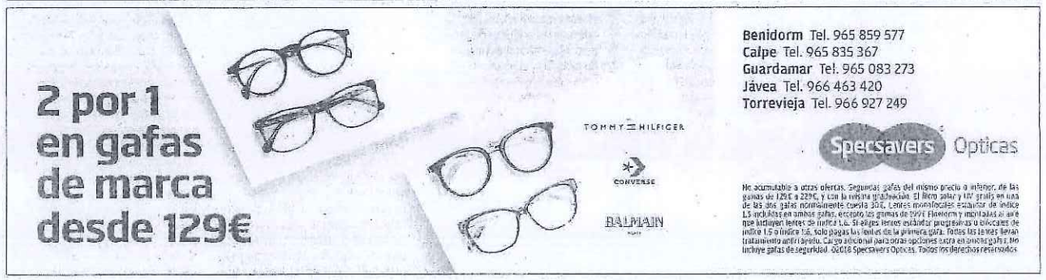
A CONTRACORRIENTE

Lorena Gil López

Macarras

Déjame en paz un rato, valeeee!!!». Esta frase le soltó mi hijo de 4 años a su hermana el otro día porque ella quería jugar a otra cosa y él seguir pintando. Yo estaba en otra habitación, pero lo escuché perfectamente y salí disparada a pegarle la bronca. Al llegar ya había recapacitado un poco, solo un poco, y suavicé el tono para intentar explicarle que no debía decir esas palabras con ese tono. Entonces mi nena soltó: «Es un macarra». Iba a replicarle que no lo era, pero pensándolo bien, y si hago caso a la RAE, es así. La Academia de la Lengua define macarra como «dicho de una persona: agresiva, achulada».

Y ¿quién no tiene un punto macarra en la vida? ¿quién no ha soltado alguna vez unas palabras fuera de tono y lugar? El seleccionador español, que fue vitoreado hace unos días en el Martínez Valero en el partido de España contra Croacia, ha experimentado en su nuevo puesto un cambio que unos dirían milagroso y otros que consideran simple postureo y que en nada se verá al Luis Enrique chulesco y altivo que era.

¿Pero qué me cuentan del ministro de Exteriores de Luxemburgo, Jean Asselborn? En la reunión de la Unión Europea en Viena sobre migración, estalló contra el populista ministro de Interior italiano, Matteo Salvini, al que no dudó en mandar literalmente «a la mierda», cansado de su última estupidez. Y es que el italiano afirmó sin rubor que «no necesitamos tener nuevos esclavos para sustituir a los hijos qúe no tenemos», en referencia a la llegada de miles de migrantes a Europa que, claro, deciden dejar atrás sus países y familias por placer y no por una imperiosa necesidad de huir de la miseria y la muerte. ¿Es un macarra el luxemburgués por soltar «a la mierda»? Creo que en este caso se quedó corto; sinceramente, me habría gustado que mis pitufos hubieran estado en esa reunión, que Salvini se habría enterado.

CORREO ELECTRÓNICO
informacion.local@epi.es