

OPINIÓN



Por MANUEL ARRUFAT (*)

El pasado 1 de junio el diario El Mundo recogía los argumentos de un informe de la Federación de Transporte de Mercancías de Alicante (Fetrama), que fueron discutidos a su vez también en la remozada patronal alicantina (Uepal). El conflicto volvía a ser cuál será el futuro de la AP-7 tras el final de la concesión el próximo 31 de diciembre. Cuesta asimilar, para empezar, que la cuestión no esté resuelta a menos de medio año vista pero, lo cierto, es que no lo está. Vaya por delante, que ni Fetrama ni la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte (FVT) están solas en esta cruzada y que los exportadores de cítricos, como tantos otros sectores mediterráneos que dependen del camión para hacer llegar sus productos a sus clientes, también nos sumamos y reivindicamos lo que es de justicia y era hasta hace bien poco un clamor social. Que nadie nos infunda mayor temor: la Autopista del Mediterráneo entre Tarragona y Alicante está amortizada hace décadas, el agravio histórico — con hasta tres renovaciones en la concesión — se ha prolongado durante casi medio siglo y el futuro de esta vía, manifiestamente infrautilizada, solo puede ser el prometido, por lo que debería pasar a manos del Estado sin mayor coste ni peaje para los usuarios, por muy "blando" que se quiera ahora camuflar.

La calculada ambigüedad del ministro Ábalos ha realimentado en los últimos meses la campaña en contra de liberar este eje vertebrador clave para la Comunidad, para el litoral mediterráneo más bien, promovida por los hoteleros de Benidorm (Hosbec) y las grandes constructoras y concesionarias (Cámara de Contratistas, Seopan y Fecoval). Con soluciones diferentes pero coincidentes en lo básico, el mensaje lanzado se sostiene en el miedo, en las advertencias sobre una saturación que está lejos de llegar a producirse y/o en perjuicios basados en factores tan poco mesurables y subjetivos como la posible "huida" que se dará entre los turistas (asustados por los camiones, claro, que pasarán a colapsar la vía y a destrozar su calzada.

El temor de los hoteleros y contratistas a liberar la AP-7, ¿es gratuito?

Al menos hasta que tengamos más alternativas y por ejemplo el Corredor Mediterráneo esté en marcha y sea competitivo (con las soluciones intermodales para el camión ya implementadas), nos hemos ganado disfrutar de lo que antes tuvieron otros

Con los datos de tráfico actuales, sin necesidad de obra de ampliación alguna, el tráfico de vehículos pesados podría crecer más de un 108% y la autopista no se saturaría

Nada parece frenar el ímpetu de quien persiste en el empeño de sembrar dudas y advertir del colapso que "a corto plazo" se producirá en esta infraestructura si se libera para el tráfico rodado, ligero y sobre todo, al pesado. Se frenará el turismo, el motor de la economía valenciana, sostienen sin rubor como si no hubiera más sectores que considerar.

El 10 de abril, el propio CEO de Abertis, José Aljaro, se mostraba aparentemente resignado: "Fomento apuesta por levantar peajes, y así se ha actuado en la AP-1 (Autopista del Norte). Así, posiblemente, ocurra en el tramo de Aumar". El "posiblemente" — literal — dejaba tanto margen a la duda como su reflexión posterior: "Hay que poner en contexto las necesidades de mantenimiento de las autopistas y autovías de gran capacidad de España, hay que también poner en relación lo limitado de los PGE, el déficit público, fondos para mantener el bienestar en España, el déficit de pensiones...". Vamos, que los 22

millones anuales que le costará al Estado mantener esta infraestructura en la próxima década nos dejarán, poco menos, que sin la jubilación — según las concesionarias — y sin los jubilados ingleses o alemanes que acuden a la capital alicantina de los rascacielos — según Hosbec —. Le avanzo un dato: solo al sector citrícola el coste anual del peaje repercutido por los transportistas supera los 15 millones de euros.

El aún titular en funciones de Fomento trató de enmendar la situación días antes de la cita electoral aludiendo expresamente a la situación de Benidorm. El ministro valenciano insistió ante las cámaras de Á Punt que en la fecha convenida se levantarán "todas las barreras". Es más, frente a los referidos recelos de unos y otros, Ábalos recordó que ya está en marcha una comisión mixta entre su departamento y la Generalitat para resolver las conexiones necesarias para la AP-7 y empezar a plantearlas de cara al fin de los peajes. Y habló del "im-

pulso" al Corredor Mediterráneo, de las mejoras previstas en Ceranías y de lo avanzado del "Tren de la Costa", clave para descongestionar también el tráfico de turistas. Al contrario que en anteriores ocasiones, la proximidad de la cita electoral debió impedir al titular de Fomento introducir las reflexiones que han animado el discurso de las concesionarias o de los hoteleros antes descrito. "Pagamos por usar infraestructuras ferroviarias, aéreas o portuarias, pero con las terrestres no hay esa mentalidad", dijo en cambio y por ejemplo, en enero, cuando las urnas estaban lejos.

MENTALIDAD

Pero lo cierto es que los valencianos y los transportistas llegados de Almería o Murcia tampoco teníamos esa "mentalidad" y durante décadas hemos venido asumiendo que usar esa autopista vertebral pasaba por pagar uno de los peajes más caros del país. El ministro es consciente de que cada vez que repite esta cantinela, más allá de sonar a perogrullada, está avanzando la posibilidad cierta de introducir el mismo o parecido "peaje blando" que ya sugería tímidamente su predecesor popular, Íñigo de la Serna. No habrá relicitación para la AP-7, se dará la espalda a la iniciativa privada (o quizá ni siquiera eso) pero parece algo más que probable que un gobierno socialista respaldado por Podemos no verá con malos ojos que sea lo público quien pase a cobrar por el uso mientras, eso sí, se aplican importantes descuentos (a los vehículos ligeros, claro) y las nuevas tecnologías telemáticas permiten evitarnos

las incómodas e impopulares barreras para así cobrar ese nuevo peaje 'blando'.

Reiteramos, ni peaje blando ni duro, la AP-7 ha supuesto un agravio comparativo excepcional durante décadas con respecto a otras regiones que si disfrutaban de autopistas pagadas por todos y a eso se tendrá que atener el Gobierno. Al menos hasta que tengamos más alternativas y por ejemplo el Corredor Mediterráneo esté en marcha y sea competitivo (con las soluciones intermodales para el camión ya implementadas), nos hemos ganado disfrutar de lo que antes tuvieron otros.

¿SATURACIÓN?

Resulta complicado entender, con arreglo a los datos oficiales de tráfico del subtramo en cuestión — el de Valencia-Alicante, de 149 km — que una autopista como esta, tan infrautilizada, vaya a saturarse en el corto o medio plazo a causa del repentino desvío de los camiones que hoy evitan pagar el peaje. En este tramo, según datos de Fomento, la Intensidad Media de Vehículos (IMD) se situaba en 2017 en 19.020 vehículos/día, de los que 1.175 fueron pesados; en 2006, once años antes — cuando el peaje de Aumar batía récords sin llegar nunca a saltar las alarmas por congestión — el IMD registrado fue de 29.207, con 2.445 camiones. Sin necesidad de obra de ampliación alguna, en 2020 la AP-7 en este tramo tiene como mínimo un margen global para incrementar su tráfico del 35% pero — en el caso concreto de los transportes pesados — este porcentaje es del 108%!!!!. Eso — reiteramos — partiendo del año histórico de mayor intensidad en la circulación, ejercicio en el que la autopista siguió estando muy lejos de estar congestionada.

Pero los habrá que, según la perspectiva sui generis de Hosbec, alertarán sobre el factor estacional en las llegadas de turistas. Efectivamente y como muestra el gráfico, tan lejos como en agosto de 2018, el IMD mensual llegó a 32.046 vehículos, a 28.357 en julio pero se desplomó a 21.022 en septiembre. Y las cifras mensuales, como también se aprecia, se repiten de forma casi calcaada en los últimos años. A falta de datos desglosados entre vehículos ligeros y pesados — que Fomento no da mensualmente — me limitaré a remarcar lo evidente: entre julio y septiembre la exportación citrícola y hortofrutícola llegada de Andalucía, Murcia o la propia de Alicante se reduce a la práctica nada porque las campañas han acabado y el transporte de productos industriales, por las vacaciones de la mayor parte de los empleados, también se queda en la mínima expresión.

No, amigos de Hosbec, los camiones difícilmente podrán 'asustar' a sus turistas. No, estimados contratistas, el Estado no entrará en bancarrota por tener que asumir los gastos de lo que para ustedes fue un negocio redondo durante casi medio siglo.

(*) Presidente del Comité de Gestión de Cítricos

Evolución de la media de vehículos diarios que transitan la A-7 entre Valencia y Alicante

Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos en el tramo Valencia-Alicante A-7

