



Menos velocidad en un contexto de crisis energética
Últimamente se ha especulado con que el Gobierno decrete una reducción de la velocidad para ahorrar combustible, pero por ahora solo lo ha recomendado.



La mitad de los accidentes, por infracción o distracción
Entre las causas más comunes de los accidentes se encuentra la infracción del conductor, en un 26% de los casos, y la distracción, en un 24%.

7

● Son las personas que han muerto en accidentes de tráfico en la AP-7 en su paso por la provincia de Tarragona en lo que llevamos de 2022.

40%

● Es el aumento de la movilidad en la AP-7 desde la liberación de los peajes. También se han duplicado las congestiones por accidentes.

medidas que «esta intervención coordinada con el ministerio en la AP-7 nos permite actuar en los tramos con más víctimas de la autopista para intentar reducir esta siniestralidad», y también permitirá disminuir las congestiones y mejorar la calidad de servicio de la AP-7». Lamiel también hizo referencia a que «el plan va más allá de la reducción de la velocidad y que se hará un seguimiento conjunto periódico para evaluar posibles cambios y mejoras».

Por su parte, el secretario general de Infraestructuras de Mitma, Xavier Flores, remarcó que «hemos tenido desde el inicio un grado de colaboración muy bueno con el SCT, somos conscientes de que la AP-7 es un eje trascendental para movilidad del territorio, por lo que existe una necesidad de actuar para poder mejorar la seguridad y la funcionalidad de la vía». Flores añadió que «hay medidas globales que llevaremos a cabo en materia de infraestructuras pero en determinados puntos, por el tipo de tráfico que tenemos, requiere intervenir de forma inmediata, con medidas de bajo coste y rápida implementación».

«La solución en el Ebre es que la AP-7 tenga tres carriles»

Disparidad de opiniones entre los usuarios de la AP-7 sobre si las medidas adoptadas por Trànsit y el Ministerio de Transportes cumplirán el objetivo de reducir la siniestralidad

GERARD CAÑELLAS
TARRAGONA

Las medidas de reducción de la velocidad máxima y de instalación de radares de tramo en la AP-7, acordadas ayer por el Servei Català de Trànsit y el Ministerio de Transportes, tienen como objetivo reducir la siniestralidad, después de que con la liberación de los peajes la movilidad por el eje viario haya aumentado un 30% y las congestiones por accidente se hayan duplicado. No obstante, desde la Federació d'Empresaris d'Autotransport de Tarragona (FEAT), consideran que dichos cambios no ayudarán a que haya menos siniestros. «Si un conductor va concentrado en la carretera no habrá accidentes, pues estos se producen cuando uno cambia la radio o se distrae con el móvil», señala el vicepresidente de la FEAT, Joaquim Riudeubas.

Asimismo, el representante del sector, que lamenta que este tipo de decisiones «se toman de espaldas a los profesionales», defiende que los colapsos que se han producido en la AP-7 desde la liberación de los peajes no han sido por culpa de los camiones. «A nosotros ya nos obligaron desde hace tiempo a circular por la autopista, y cuando esta empezó a ser gratuita, todos los turismos comenzaron a utilizarla». En este



Colapso en la AP-7 en la Atmella de Mar. FOTO: JUAN REVILLAS

sentido, Riudeubas sostiene que «las administraciones deberían gastarse el dinero en promocionar vías alternativas que pueden coger los turismos para irse de puente y de vacaciones a la Costa Brava o a Tarragona».

A pesar de todo, también hay turismos que con la gratuidad de la autopista dejaron de circular por ella. Jordi Prades es un comercial que, hasta hace poco, bajaba a diario desde la Riera de Gaià a las Terres de l'Ebre. «Cuando la autopista empezó a ser gratis dejé de usarla, creció mucho la afluencia tanto de coches como de camiones y aumentó la peligrosidad», asegura el comercial, que sí cree que bajar la velocidad máxima a 100 km/h entre Calafat y l'Ampolla puede disminuir la siniestralidad.

No opina lo mismo Edu, vecino de Salou que una vez por semana pasa por este tramo: «Al haber solo dos carriles por sentido, suelen producirse muchos adelantamientos de camiones, con velocidad más reducida que los turismos, y ocasionan colas a lo largo del trayecto. Sin contar cuando se producen accidentes o averías que provocan que uno de los carriles quede parcialmente inutilizado». Por eso, defiende Edu, «la solución pasa por una urgente ampliación a tres carriles por sentido».