

MOBILITAT

El Govern espanyol preveu licitar l'obra del tercer carril de l'AP-7 a l'Ebre el 2025

El secretari d'Infraestructures diu que cal concentrar-hi tots els esforços, tot i que no descarta donar continuïtat a l'autovia a més llarg termini

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

El Govern espanyol ha assegurat que està preparant tota la tramitació administrativa per a traure a licitació la redacció dels primers projectes constructius del tercer carril de l'autopista AP-7 per les Terres de l'Ebre abans de final d'any o a principis del 2023, amb la previsió que el 2025 es puguen licitar ja les obres, segons ha declarat a esta publicació el secretari general d'Infraestructures del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana (Mitma), el català Xavier Flores. **"És un objectiu ambiciós i assumible"**, assegura. El tram prioritari és el que va des de l'Hospitalet de l'Infant fins a l'Aldea, **"perquè és el que té més intensitat de trànsit"**, però podria subdividir-se en diversos subtrams a l'hora de tramitar-los i executar-los. El tram de l'Hospitalet a Salou, en la mesura que ja hi ha autovia alternativa, és menys urgent.

Les Terres de l'Ebre han rebut amb indignació la decisió -adoptada conjuntament entre el Mitma i el Govern de la Generalitat- de reduir la velocitat a 100 km/h al tram de l'autopista AP-7 entre l'Ampolla i Calafat per a reduir-ne la sinistralitat i les coes, atès que l'AP-7 és l'única via ràpida del territori, després que es construïssen rotondes en cada poble i es fixés doble línia contínua en el tram ebrenc de l'N-340 que va de l'Hospitalet a Amposta. Alerten que sense inversió en esta secció, l'Ebre es convertirà en un coll d'ampolla del Corredor del Mediterrani i pot desanimar el bon moment industrial, per exemple, del polígon Catalunya Sud, a tocar de l'AP-7.

Flores explica que el Ministeri ha acordat amb el Servei Català de Trànsit (SCT) reunir-se en un parell de mesos i crear una comissió permanent per a analitzar l'efecte de les mesures extraordinàries adoptades, com la de la reducció de velocitat en alguns trams.

Els alcaldes de l'Ampolla i l'Ametlla de Mar, els dos municipis del tram en què s'ha decidit reduir la velocitat de l'AP-7, van recordar, en declara-



Imatge de l'autopista AP-7 al seu pas per les Terres de l'Ebre. / ACN

cions a l'ACN, que esta no és la solució per a descongestionar el trànsit a la via. **"La solució rau a invertir en infraestructures, fer l'A-7 i, si l'autovia ha sortit de les agendes actuals, que facen el tercer carril i que tinguem en compte que hi caldran barreres acústiques perquè creua diversos nuclis habitats"**, va defensar Jordi Gaseni, alcalde de l'Ametlla de Mar.

Les solucions són compartides també amb l'alcalde de l'Ampolla, Francesc Arasa. Cal construir un tercer carril al tram ebrenc de l'autopista o bé traure la pols al projecte de l'A-7, l'autovia que només es va construir fins a l'Hospitalet de l'Infant. O fins i tot, les dos coses, perquè Arasa planteja, com ho han fet altres agents territorials, que l'autopista és una via de llarg recorregut i l'autovia cap a la Jana podria ser molt útil per a la mobilitat interna. També s'ha esgrimit l'argument que reforçaria el desenvolupament de l'interior del Montsià. El cas és que l'A-7 no té ni un quilòmetre per les Terres de l'Ebre, abans de tenir continuïtat a Castelló. Fa vuit anys va quedar encallada sine die, tot i l'acord històric sobre el traçat al qual s'havia arribat el 2004, un consens que després es va mostrar débil. El 2014, el Ministeri va aprovar l'Estudi informa-

tiu dels trams Jana-Perelló i Perelló-Vandellòs, però va trobar oposicions locals al traçat i, a partir d'aleshores, ni s'ha fet el projecte constructiu ni s'ha invertit un euro. **"El projecte de l'A-7 està endarrerit perquè no hi ha acord al territori sobre per on ha de passar, que és el problema que sempre hem tingut"**, va assumir Arasa.

El secretari general d'Infraestructures de l'Estat dixa molt clar que cal concentrar tots els esforços en el tercer carril de l'AP-7: **"És la prioritat, perquè és el que podem fer més ràpidament i el que crelem que donarà una solució més efectiva"**. Quant a l'autovia, recorda que les declaracions d'impacte ambiental caduquen, i que probablement caldria començar de zero en molts àmbits, tot i que no ho descarta a mitjà o llarg termini: **"Primer caldria analitzar el funcionament de l'autopista i de la mobilitat amb el tercer carril en funcionament"**.

L'alcalde de l'Ampolla va lamentar que hauria calgut preveure solucions, el tercer carril, l'autovia o les dos coses, des del moment en què es va decidir aixecar els peatges, i no renovar les concessions. **"Ara, corrent molt"** amb els projectes i les licitacions, encara costarà **"tres o quatre anys"**. Flores es limita a res-

pondre als alcaldes que **"cal mirar al futur i al que podem tenir al més aviat possible"**.

SENSE VIA RÀPIDA Tot i que siga una mesura temporal, les Terres de l'Ebre es queden sense cap via ràpida amb el tram de 100 km/h. **"Hem perdut un altre llençol"**, va lamentar Gaseni. Cal recordar que davant de l'alta sinistralitat de l'N-340, amb el 2015 com a any més negre, el Govern espanyol ja va decidir reduir la velocitat a 80 km/h, prohibir-hi els avançaments amb una doble línia contínua i construir rotondes en molts dels punts d'accés als municipis. També va desviar el transport pesant d'esta via i van obligar els camions a circular per l'AP-7, ja abans d'alliberar-la. La velocitat límit a l'N-340 és ara de 90 km/h, com en totes les vies convencionals des del 2019, però la prohibició d'avançar es manté vigent entre l'Hospitalet i Amposta. A la pregunta de si això és reversible, Flores no descarta cap possibilitat, però primer diu que caldrà fer el seguiment de l'aplicació de les limitacions puntuals a l'autopista: **"Si hi ha altres problemàtiques a partir del que hem acordat amb el SCT, s'analitzaran i es valoraran, i tot és possible."**

"Com ens quelxem que hi ha ca-

mions a l'AP-7? Si tenen prohibit circular per les carreteres Nacionals des del 2018!", ha recordat Llorens Navarro, portaveu de la plataforma veïnal Mai Més Peatges, que continua denunciant el risc que es torne a privatitzar la via a través de la vinjeta o d'algun altre mètode de pagament per ús. L'entitat va nàixer a les Terres de l'Ebre per a exigir el desdoblament de l'N340 i la gratuïtat de l'autopista. Navarro rebutja que la reducció de la velocitat a l'autopista ebrenc es justifique amb la sinistralitat, perquè **"la mortalitat s'ha reduït en un 11 %"**. **"Ens dïxen com estàvem a la dictadura. Estan desdoblant les dos vies del Corredor del Mediterrani que tenim"**, va afegir. Esta mesura, per a l'alcalde de l'Ametlla de Mar, **"constata que hi ha territoris al país que van a diferents velocitats"**. **"No ho podem permetre"**, va afegir.

La mesura de la reducció ha estat acordada entre els governs català i estatal, però l'antic soci d'ERC a la Generalitat, Junts per Catalunya, també ha carregat fort contra la limitació de velocitat en este subtram ebrenc de l'autopista. **"S'han de revertir les limitacions per a fer avançaments a la nacional. Això només passa aquí, i si volem ser competitius, no pot ser"**, reclama Xavier Pallarès, dirigent de Junts a les Terres de l'Ebre i exdelegat del Govern, i que també es mostra contrari a limitar la velocitat a l'autopista.

També la Federació d'Empresaris d'Autotransport de Tarragona (FEAT) considera que la reducció de la velocitat màxima en alguns trams de l'AP-7 no ajudarà que hi haja menys sinistres. Joaquim Riudeubas, vicepresident de la FEAT, declarava al *Diari de Tarragona* que es prenen les decisions **"sense tenir en compte els professionals"** i defensava que **"els col·lapses a l'AP-7 des de l'alliberament dels peatges no s'han produït per culpa dels camions"**, que ja fa temps que estaven obligats a circular per l'autopista. A més, opina que el principal motiu dels accidents són les distraccions. ■