

Les multes, una mala solució

Al tram de l'Autopista AP-7 entre Ampostà i Ulldecona és on l'any passat es van posar més multes de trànsit per excés de velocitat de tota Catalunya, prop de 60.000 sancions per un valor de sis milions i mig d'euros. El Servei Català de Trànsit argumenta que gràcies als radars s'han reduït en un 65 % el nombre d'accidents. Fa poc es publicà una estadística on este mateix tram apareixia com el que havia registrat més accidents.

Josep Bayerrí Raga,
periodista



Encreuant les dues informacions es dedueix que per als governs (el de l'Estat responsable de l'autopista i el de Catalunya de les multes) la manera més eficaç d'evitar accidents i morts és atemorir els conductors amb sancions per excés de velocitat. S'ignora la part més destacada d'aquella estadística on s'assenyalava que la causa principal d'accidents mortals és la distracció, la col·lisió entre vehicles o la sortida de la via, especialment per part de camions. En darrera instància no és la velocitat sinó, en bona part, la congestió i la insuficiència de la mateixa infraestructura viària.

Fins fa mig segle, les comunicacions per carretera entre Tortosa i Tarragona eren un veritable calvari: el tram conegut popularment per "les corbes del Perelló", eren el oit-

jor. Els col·lapses al Perelló eren constants i els accidents, diaris. El 1968 el Ministeri d'Obres Públiques promogué el pla REDIA, "Red de Itinerarios Asfálticos". Dintre d'aquest pla es va incloure un traçat nou que s'anomenaria Variant del Perelló, entre el Coll de Balaguer i Camarles per la costa, i un nou pont sobre l'Ebre aigües avall d'Ampostà. El mateix ministre les va inaugurar l'abril de 1970.

Aquesta obra, però, tenia trampa, ja que hi havia el propòsit d'aprofitar la nova variant com un dels sentits de la futura autopista de peatge. Malgrat les pressions dels ajuntaments de la zona no es pogué evitar que la Variant del Perelló quedés incorporada a l'autopista, per la qual cosa la concessionària va haver de construir una nova N-340, entre Vandellòs i l'Ampolla, amb un traçat força millorable, que és la que hi ha actualment en ús. El 13 d'agost de 1974 entrava en servei el tram d'autopista entre Ampostà i Salou i es trencava

definitivament amb l'aïllament de les comarques del sud; el 17 de juny de 1977 entrà en servei el tram de 45 quilòmetres entre Ampostà-Peníscola de la mateixa autopista AP-7, amb un nou pont sobre l'Ebre, el que acabà de donar fluïdesa al trànsit pel corredor del litoral a la zona de l'Ebre.

Malgrat l'autopista de peatge, l'augment de la circulació per tot el corredor mediterrani ha estat exponencial fins al punt que el ministeri va projectar una autovia paraHela, en part sobre l'N-340 entre Algesires i Barcelona. Les obres començaren el 1992 i el 2012 ja s'havia realitzat el seu recorregut fora de Catalunya. L'A-7 quedà aturada 40 km al nord de Castelló. El maig de 2013 el Ministeri de Foment va anunciar que aprovaria l'estudi per al traçat definitiu pendent entre la Jana (Baix Maestrat) i l'Hospitalet de l'Infant (77 km) i un any després, el setembre del 2014 s'aprovava el tram de 21 km entre Vandellòs i el sud del Perelló. Les obres, però, no



Els col·lapses de l'N-340 i l'AP7 al Montsià, com els causats per les inundacions de diumenge passat, no es resolien amb multes sinó perllongant l'autovia. ACN

s'han arribat a licitar.

Amb l'entrada en servei de la Variant de l'Aldea (2014) i l'alliberament dels peatges de l'AP-7 (2021), el ministeri va considerar que no era necessari completar les obres de l'autovia. A tot això l'AP-7, ja lliure de peatge, augmenta notablement el seu trànsit en acollir tota la circulació de camions, fet que ha suposat un augment notable de la sinistralitat. Davant les reiterades reclamacions l'agost de 2022 el Govern espanyol va anunciar que es resoliria el problema amb la construcció d'un tercer carril a l'AP-7 entre l'

Hospitalet de l'Infant i l'Aldea. Des d'Ampostà cap a Vinaròs, tot continuà igual, les multes com a única proposta.

La continuïtat de l'autovia A-7 per les Terres de l'Ebre fins al País Valencià, per la plana del Montsià, seria la solució; com ho ha estat en l'autovia de Vandellòs a Torredembarra. Almenys el tram entre la nuclear i l'Aldea, que ja havia estat pressupostat el 2014 i que faria innecessari aquest tercer carril ara anunciat. Els polítics actuals, però, sembla que no tenen res a dir. El que diguen els de dalt ia els va bé. ■