

El final de los peajes



Llorenç Navarro sostiene una de las barreras de los antiguos peajes de L'Aldea antes de su desmantelamiento. FOTO: ACN

El movimiento que denunció la siniestralidad de la N-340 sigue su lucha contra la viñeta

Los accidentes mortales, a menudo por colisión frontal, han descendido muy notablemente en la nacional tras el desvío de los camiones por la autopista y la gratuidad de la vía rápida

MARINA PALLÁS CATURLA
TORTOSA

Los movimientos vecinales preparan concentraciones y fiestas para la noche de este martes, coincidiendo con el cese de los peajes de la AP-7, la AP-2 y partes de la C-32 y la C-33, que ya hace años que muchos no querían pagar. En las Terres de l'Ebre el movimiento 'Prou AP-7 Gratuïta Ja!' ha protagonizado algunas de las jornadas reivindicativas más memorables en los últimos años. La batalla nació el 2015 ante la alta y persistente siniestralidad de la N-340.

A pesar de que el movimiento posteriormente se trasladó a Amposta, en un principio tuvo sus orígenes en Tortosa.

«El febrero de 2015 falleció en un accidente en la N-340 Lluís Montagut, una persona muy co-

nocida en Tortosa. Ante ese hecho y los numerosos accidentes mortales que estaba acumulando la nacional, la Federació d'Associacions de Veïns de Tortosa alzó la voz para pedir la gratuidad de la autopista AP-7 mientras no se construía el tramo de la autovía A-7 (entre l'Hospitalet de l'Infant y el norte de Castellón)», recuerda el ex presidente de la Federación, Josep Baubí.

A la batalla se unieron inmediatamente los vecinos de Amposta y muchos alcaldes del territorio y se comenzaron a realizar los famosos cortes de carretera que se alargaron durante cinco años. Tortosa se apartó después del foco y los vecinos de la capital del Montsià siguieron su lucha, con jornadas de reivindicación ante la grave siniestralidad de la nacional. La medida escogida por el

240

● El movimiento vecinal de las Terres de l'Ebre cortó hasta en 240 ocasiones la nacional para pedir la gratuidad de la autopista AP-7.

Ministerio fue entonces la de construir rotondas en la N-340 para reducir la velocidad de los conductores, una medida que no gustó al territorio. Pero de las 15 víctimas mortales en la N-340 en Tarragona en 2015 se pasó el 2016 a 4 y el 2017 a una.

En septiembre del 2018 se obligó a los camiones y vehículos pesados a usar la autopista AP-7 y se prohibió su paso por la nacional, una medida largamente rei-

vindicada. El 2018 murieron cinco personas y en 2019, cuatro.

Finalmente, al finalizar la concesión de la autopista, se alcanzó la gratuidad entre Vila-seca y Alcantarilla el 1 de enero del 2020. A pesar de que seguramente influyeran mucho las restricciones de movilidad por la pandemia a partir de marzo de ese año, en todo el 2020 no hubo ningún accidente mortal en la N-340 en las Terres de l'Ebre.

Un frenazo para el territorio

El desvío de buena parte del tránsito pesado por la autopista mejoró la seguridad de esta carretera, donde ha descendido muchísimo el volumen de tránsito y su siniestralidad. De hecho, algunas voces apuntan que ahora la autopista, al transitar todos los camiones, es más insegura.

El portavoz del movimiento vecinal, Llorenç Navarro, ha sido una de las voces más reivindicativas en estos últimos seis años denunciando no sólo la siniestralidad de la nacional sino también la necesidad de mejorar la movilidad en las Terres de l'Ebre.

La tarde del 31 de diciembre del 2019, el movimiento asistió al fin de los peajes y el mismo Llorenç Navarro se llevó una de las barreras del peaje de L'Aldea. Para el activista, este elemento simboliza el «frenazo para un territorio» que necesita vías rápidas y accesos a las grandes ciudades. «La libertad de movilidad: una barrera era como ponernos dentro de la prisión», dice, reivindicando la continuidad de la lucha para evitar nuevas formas de pago para circular por estas vías y sin ahorrar críticas a los partidos políticos por su posicionamiento al respecto.

La plataforma ahora cambiará su nombre y pasará a llamarse 'Mai més de pagament' para oponerse al plan del Gobierno para que el mantenimiento de las autopistas se haga a partir del 2024 con nuevos sistemas de pago, como la viñeta. Navarro también ha cargado contra la Generalitat por apoyar la viñeta y pide la dimisión del vicepresidente del Govern y conseller de Territori, Jordi Puigneró. La plataforma de-

Desde el Ebre piden más inversiones como el tercer carril y un acceso en el Montsià

fiende que el mantenimiento de las vías rápidas de alta capacidad se puede hacer directamente a través de los presupuestos del Estado.

No obstante, la liberación, hace 20 meses, de los peajes del tramo sur de la AP-7 entre Vila-seca y Alicante arrastra todavía deberes pendientes en materia de inversiones para garantizar la seguridad de la vía. Según ACN, especialmente después de que el levantamiento de los peajes en este tramo de 374 kilómetros llevara alrededor de un 70% del tráfico de las carreteras paralelas a la vía rápida. La plataforma vecinal reclama al gobierno español la necesidad de construir un tercer carril que pueda absorber el gran volumen de tráfico pesado que circula por la vía, una ampliación prevista ya en el momento de construir la autopista.

En la lista de inversiones pendientes en la AP-7, los vecinos también destacan la construcción de nuevos accesos a la vía rápida en el Montsià, la única comarca de Catalunya que no tiene ninguna entrada y salida a la autopista dentro de su territorio.