



Integrar Valls en las cercanías de Tarragona

Uno de los proyectos en los que se está trabajando es que Valls se integre al sistema de cercanías del Camp de Tarragona, lo que obligará a construir un by-pass.



El futuro carril bici de Tarragona

El Mitma y el Ayuntamiento de Tarragona están ultimando el proyecto para el carril bici de Levant y la ampliación del puente del Francolí, dentro del traspaso de carreteras.

esta parte no llegue, se generará un cuello de botella en este tramo, aunque en este caso existe la alternativa de la A-7.

La incorporación de este tercer carril en el tramo sur de la AP-7 complementa la inversión que ya se anunció en Semana Santa, que hace referencia a la construcción de un cuarto carril desde El Vendrell a Martorell. De momento, el Ministerio descarta que este pueda extenderse también en el tramo desde el Baix Penedès a Tarragona.

Modelo por definir

El representante del Ministerio reconoció que ahora mismo la AP-7 es «una red poco resiliente» y que «va muy estresada». Desde la finalización de la concesión desde Vila-seca a la frontera francesa, el 1 de septiembre del año pasado, se ha incrementado la siniestralidad, así como también las colas. Flores también habló sobre este tema. En cuanto al incremento de los accidentes, afirmaba que es un dato que «debe tenerse en cuenta en el conjunto del corredor», ya que, mientras se han incrementado las víctimas en la autopista, estas se han re-



Acceso a la AP-7 desde la población de L'Ametlla de Mar. FOTO: JOAN REVILLAS

«Es imprescindible y urgente para el Ebre»

La frase

«Lo que pasará este año es la licitación de este proyecto constructivo. Prefiero ir partido a partido»

Xavier Flores

Sec. general de Infraestructuras

ducido en otras vías.

En relación a la propuesta del Servei Català de Trànsit, de reducir la velocidad en determinados tramos —entre 100 y 110 km/h— el secretario general de Infraestructuras afirmó que es una decisión que compete a la Generalitat y que «colaboraremos con ellos en lo que haga falta».

En cuanto al modelo de financiación para la conservación y mantenimiento de estas vías de alta capacidad, tras la caída de los peajes, Flores aseguró que «a corto o medio plazo no hay nada». El Gobierno defiende que este sea un debate que se aborde desde la «responsabilidad», por este motivo, se priorizará que en un primer momento sean los técnicos los que «planteen un estudio de alternativas que *posi llum a la foscor* y que nos diga jurídicamente cual es la solución y los costes jurídicos». A partir de ahí se prevé que sea el Ejecutivo el que tome la «decisión política», que acabará de determinar si se apuesta por un sistema de eurovigneta o cualquier otra posibilidad.

M. MILLAN
TORTOSA

Desde las Terres de l'Ebre se celebra el anuncio de la construcción del tercer carril en la autopista AP-7, aunque con un pero: el proyecto acaba en Amposta y no incluye, por tanto, la parte sur de la comarca del Montsià.

El delegat del Govern de la Generalitat en las Terres de l'Ebre, Albert Salvadó, se muestra satisfecho porque el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana haya identificado el tramo ebreño de la AP-7 como una prioridad y se pone a disposición para facilitar todo lo que sea necesario para que esta obra se haga realidad lo más pronto posible. «Es imprescindible y urgente», comenta, indicando en que la ampliación tendría que llegar a todo el tramo ebreño de la vía.

Desde la Delegació del Govern se considera que son necesarias también medidas a corto plazo, este verano, para evitar la alta siniestralidad de la carretera, que desde su gratuidad ha visto incrementado el tráfico de forma sustancial.

A diferencia de otros tramos, en las Terres de l'Ebre la AP-7 es la única vía rápida existente. Cuenta con un importante tráfico de vehículos de gran tonelaje y al contar con solo dos carriles

por sentido, la vía se colapsa con facilidad. Con el aumento de los desplazamientos tras la pandemia, está siendo también la de mayor concentración de accidentes en el territorio.

El presidente de la Cambra de Comerç de Tortosa, Francisco Faiges, valora también de forma muy positiva el anuncio. «Esta actuación mejorará la fiabilidad de la vía y su funcionalidad, ante el incremento de vehículos que circulan actualmente, a raíz de la liberación de los peajes». En este sentido, pide que se eje-

La AP-7 es la única vía rápida de las Terres de l'Ebre y la que concentra más accidentes

cute lo más pronto posible y que se mejore la conectividad con la A-7. Aún así, desde la Cambra de Comerç de Tortosa consideran que esta inversión no tendría que excluir que se pueda avanzar en el proyecto del A-7, a su paso por las Terres de l'Ebre. «Tenemos la obligación de trabajar y ejercer toda nuestra presión para conseguir también otras infraestructuras fundamentales para la competitividad de las empresas, la principal fuente de creación de riqueza y

de progreso que tiene un territorio», afirma Faiges.

Por su parte, Llorenç Navarro, del movimiento social Mai Més de Pagament (heredero de la plataforma por la gratuidad de la autopista), celebra también la futura construcción del tercer carril, aunque advierte que este se hubiera tenido que construir hace años por parte de la empresa concesionaria.

El Montsià se queda fuera

También lamenta que la mayor parte del Montsià quede fuera de la ampliación, lo que atribuye a la barrera que supone el río Ebre. Y es que «se tendría que actuar también en el viaducto que supera el río», con un importante aumento del presupuesto, según advierte, recordando a demás que el Montsià es la única comarca sin salida de la AP-7, hecho que se reivindica desde hace años sin éxito. Las más próximas son las de l'Aldea, en el Baix Ebre, y la de Vinaròs-Ulldecona, en el Baix Maestrat. Para Navarro, el problema de la AP-7 no son los camiones ni el aumento del tráfico. «Esto supone riqueza para el territorio: turismo, actividad industrial...». Y advierte que continúan en guardia y trabajando para evitar cualquier tentación de volver a fórmulas de pago, como la viñeta.

EN BREVE

La polémica. «No podemos estar contentos con el 36% de ejecución»

El secretario general de Infraestructuras reconocía que la cifra de ejecución de los presupuestos del Estado, que para Catalunya es del 35,7% «no es suficiente» y «no podemos estar contentos». Pese a ello defendió que es una «frivolidad» hacer una lectura «quedándonos tan solo con un %». Flores destacó que el informe de 105 páginas muestra como Adif invirtió durante el año pasado 170 millones para mejorar la red convencional ferroviaria de Catalunya, «si lo comparamos con la segunda comunidad autónoma en la que se ha invertido más, que es Andalucía, allí se han invertido 77 millones, por lo que está muy bien».

Ferrovioario.

Las mercancías no pueden ir por la línea del AVE

El desvío provisional de los convoyes de mercancías por la línea del AVE desde Vila-seca a L'Arboç «es una solución inviable por las limitaciones técnicas». Flores defendió que esta opción, que reivindica la plataforma Mercaderies per l'Interior a la espera de que se ponga en funcionamiento el desvío de los convoyes desde la línea de la costa «no es posible». Las pendientes y la saturación de la línea del AVE, que en noviembre incorpora 16 nuevas frecuencias, lo dificultan, sin olvidar que no hay una solución para la interconexión de L'Arboç.

Viario.

El desdoblamiento de la N-420 no es una prioridad

Preguntado sobre la posibilidad de desdoblar la N-420 desde Alcañiz a Reus, el secretario general de Infraestructuras descartó que sea la mejor opción, ya que la autovía tan solo puede construirse en algunos tramos muy concretos. Flores afirmó que «no es la prioridad», a pesar de que se está trabajando en una agenda de actuaciones para abordar actuaciones específicas como la variante de Gandesa y de Riudecols.