

L'autovia A-7, de nou oblidada

Arran els darrers problemes de col·lapse de trànsit i accidentalitat al tram ebrenc de l'alliberada autopista AP-7, el Govern espanyol, responsable de la via, ha anunciat que es construirà un tercer carril entre l'Hospitalet de l'Infant i l'Aldea. La continuïtat de l'autovia A-7, almenys el tram Vandellòs-Perelló, que ja s'havia pressupostat el 2014, seria la solució i no pas un nou pegot com altres actuacions de l'Estat a Catalunya.



José Bayarri Raga,
periodista

El que avui coneixem per Corredor del Mediterrani és l'actualització, dos mil anys després, del més important dels eixos viaris de l'Imperi romà: el camí anomenat Via Augusta, que unia Cadis amb Roma vorejant la Mediterrània. Esta obra perdurà de manera gairebé inalterable fins a principis del segle XX (arc de Barà, arc de Cabanes, mil·liaris...). Històricament, però, les Terres de l'Ebre tenien una comunicació força difícil amb la resta de Catalunya. De fet, era més fàcil viatjar cap al sud que en direcció al nord. Els anomenats revolts del Perelló, per la finca de Pons, i el coll de Balaguer, constituïen una veritable barrera natural. Fins a l'arribada del ferrocarril (1868) la gent que es desplaçava a Tarragona i Barcelona preferia fer-ho en vaixell.

El 1925 el govern del general Primo de Ribera va realitzar un ambiciós programa de carreteres, REFEM (Red de Firmes Especiales), que va suposar una notable millora d'alguns trams i nous traçats, amb una amplada regulada de 6,50 metres i base de llambor-

des de granit; el projecte, però, no afectà el tram del Perelló perquè ja es tenia el propòsit de substituir-lo per un traçat nou. Els col·lapses al Perelló eren constants, en especial el de l'any 1962 quan, arran la independència d'Algèria, durant mesos milers de francesos residents abandonaven la nova república fugint amb els seus vehicles cap a França. El 1968, el Ministeri d'Obres Públiques promogué el pla REDIA, "Red de Itinerarios Asfálticos", amb amplades de 7 metres per al trànsit i dos voreres de 2,50 metres cadascuna. Dintre d'este pla es va incloure un traçat nou per a l'anomenada variant del Perelló, entre el Coll de Balaguer i Camarles, per la costa, i un nou pont sobre l'Ebre aigües avall d'Amposta. El mateix ministre les va inaugurar l'abril de 1970.

Esta obra, però, tenia trampa, ja que hi havia el propòsit d'aprofitar la nova variant com un dels dos 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 mi-



La construcció d'un tercer carril a l'AP-7 no resoldrà el problema de la concentració de camions. L'acabament de l'autovia sí que suposaria dos carrils més per cada sentit.

llorable, que és la que hi ha actualment en ús i que va esdevenir un dels punts amb major nombre d'accidents de tota la xarxa viària catalana. El 13 d'agost de 1974 entrava en servei el tram d'autopista entre Amposta 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 Amposta-Peníscola, de la mateixa autopista AP-7, amb un nou pont sobre l'Ebre, fet 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, en part sobre l'N-340, entre Algesires i Barcelona. Les obres començaren el 1992, i el 2012 ja se n'havia realitzat el recorregut fora de Catalunya (908 km), on només s'ha executat la circumvallació de Tarragona (52 km) entre l'Hospitalet i Altafulla. L'A-7 quedà aturada 40 km al nord de Castelló. El maig de 2013 el Ministeri de Foment va anunciar que abans de fi-nal d'any aprovaria l'estudi per al traçat definitiu pendent entre la Jana (Baix Maestrat) i l'Hospitalet

de l'Infant (77 km). Un any després, el setembre del 2014, s'aprova el tram de 21 km entre Vandellòs i el sud del Perelló, per un import de 178 milions d'euros. Les obres, però, no s'han arribat a licitar.

L'entrada en servei de la variant de l'Aldea (2014) i l'alliberament dels peatges de l'AP-7 (2021) fan pensar que el Ministeri no té intenció de continuar l'obra de l'A-7. L'anunci d'un tercer carril a l'autopista confirma esta apreciació. Potser seria el moment que els partits polítics i els ajuntaments es pronunciessin sobre la qüestió. ■