

L'increment del trànsit i d'accidents amb camions desborda l'AP-7 a l'Ebre

Tres sinistres en una setmana han deixat un mort i un ferit greu, hores i hores de talls i coes quilomètriques. Trànsit planteja de nou limitacions fixes o variables de velocitat i més controls, que s'han d'aplicar d'acord amb l'Estat i que fa temps que són sobre la taula

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

Tres accidents en una setmana, sempre amb camions involucrats i amb un balanç tràgic d'un camió mort—un jove de 27 anys—i un altre de ferit greu, han tornat a posar el focus sobre la pressió que suporta el tram ebrenç de l'autopista AP-7 des que es van aixecar els peatges, un fet que va suposar un punt d'inflexió i que a més a més se va completar —el 31 d'agost del 2021— després de tres anys en què els camions ja havien tingut prohibit circular per l'N-340 i, en este sentit, havien fet ja el trasllat massiu a l'autopista. Els tres sinistres han provocat talls totals o parcials de l'autopista durant més d'un centenar d'hores i han provocat coes quilomètriques, de fins a 16 quilòmetres en el pitjor dels casos. L'Agrupació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre (AECE) ha expressat el seu malestar per les contínues interrupcions del trànsit i s'ha referit a "una situació absolutament inadmissible" que afecta a empreses, treballadors i transportistes "que depenen diàriament d'esta via per al desenvolupament de la seua activitat". L'AECE reclama més mitjans i protocols de resposta ràpida.

Segons un estudi de la Càtedra per al Foment de la Innovació Empresarial de la Universitat Rovira i Virgili (URV), que es va fer públic enguany, el trànsit de l'AP-7 al seu pas per les comarques de l'Ebre i del Camp de Tarragona va augmentar un 37,06 % des del 2019 (abans de la gratuïtat) fins al 2022 (ja amb la via gratuïta i superada la pandèmia), una xifra molt superior al 20,31 % registrat al tram barceloní o al 23,58 % del gironí. En este increment del trànsit, que no ha cessat, destaca la gran participació dels vehicles pesants. El trànsit de camions al sud de Catalunya va créixer un 49,74 % en este període de temps, quan a Barcelona només ho va fer un 10,75 % i a Girona, un 25,60 %. El mateix informe alertava que el creixement



Imatge presa poc després de l'espectacular accident entre tres camions de dimarts passat a la matinada. / ACN

I A MÉS...

Trenta-tres hores de tall per una documentació falsa de la càrrega

Diumenge és dia de retorn cap a Barcelona després del cap de setmana i el tram ebrenç de l'AP-7 acostuma a comportar-se com un embut. Diumenge passat, 9 de novembre, el caos circulatori va impedir quan se va haver de tallar la via en sentit nord per a transvasar el líquid que transportava el camió accidentat 24 hores abans, a l'altura de l'Ametlla de Mar, i per a retirar el vehicle. És a dir, el camió sinistralat dissabte encara va obligar a mantindre l'autopista tallada —en alguns moments, en els dos sentits— durant gairebé tot el diumenge, fins a un total de 33 hores d'afectació que van esquitxar de ple l'N-340, una de les rutes alternatives, o municipis com l'Ampolla.

El motiu del retard, segons han publicat diversos mitjans i ha confirmat el SCT, és que quan van començar les tasques per a buidar la cisterna, se va descobrir que el camió no transportava oli industrial, com descrivia la documentació, sinó 30.000 litres de gasoli, molt més perillós. Els Mossos no podien prendre declaració al conductor ucraïnès, que va patir un traumatisme cranioencefàlic, ni van poder contactar en un principi amb l'empresa propietària del camió, que tenia matrícula lituana. Se van haver d'activar els protocols de seguretat corresponents i es va haver de recórrer a una empresa especialitzada en gestió de residus.

del trànsit rodat de camions evidència les limitacions del sistema de mobilitat espanyol per a oferir alternatives basades en el transport per tren i vaixell, "més sostenible a llarg termini". La lentitud amb què ha avançat el corredor ferroviari mediterrani, en un eix vital per a la sortida de mercaderies cap a Europa, és un exemple palpable.

MESURES ANUNCIADAES I PENDENTS Pel que fa a la sinistralitat, les dades del Servei Català de Trànsit (SCT) indiquen que s'ha passat dels 370 accidents a l'AP-7 catalana el 2019, als 451 del 2022 i als 466 del 2024. Al pas de l'AP-7 per les Terres de l'Ebre, entre el 2023 i el 2024 s'haurien doblat el nombre d'accidents amb camions implicats (de 33 a 66).

El director del SCT, Ramon Lamiel, ha sigut reclamat per Junts per Catalunya per a donar explicacions en seu parlamentària sobre la situació de l'AP-7 al sud del país. Esta setmana, Lamiel ha admés que esta

part de la via està especialment saturada, perquè hi passen 12.000 camions diaris —aproximadament la mitat del trànsit de vehicles— per dos carrils, quan a l'altre extrem del país, a la Jonquera, en passen 1.000 més però disposen d'un carril afegit. Així, el tercer carril al tram de l'autopista de les Terres de l'Ebre s'espera ara mateix com la principal solució a la congestió actual [vegeu

Trànsit planteja reduir la velocitat a 80 km/h per als camions i a 100 km/h per als turismes en part del tram ebrenç

El 2022 se van anunciar limitacions de velocitat al mateix tram que encara no s'han aplicat

complement a la pàgina 3], tot i que hi ha altres reptes pendents com ara millorar el temps de resposta per a retirar els vehicles accidentats o la informació als conductors abans que agafen l'autopista quan està afectada per accidents.

Quant a les mesures restrictives, Trànsit va plantejar este dimecres als transportistes i als Mossos d'Esquadra la possibilitat de reduir la velocitat límit per als camions a 80 km/h en una part del tram ebrenç, només en sentit sud i tan sols entre octubre i març, que és quan hi ha més densitat de trànsit de mercaderies. També es reduiria la velocitat per als turismes, a 100 km/h. Fonts oficials de Trànsit, però, no donen com a definitiva la proposta fins que no la negocie amb altres sectors i sobretot amb l'Estat, titular de la via.

El ventall se mou entre reduir el límit de velocitat en el tram de l'autopista a les Terres de l'Ebre per a tots els vehicles o aplicar velocitat variable. També hi hauria l'opció que estos límits variables s'apliquen en