

INFRAESTRUCTURES / L'EIX VIARI MEDITERRANI AL SEU PAS PER LES TERRES DE L'EBRE

nunciar a l'autovia per l'interior. També reclamava l'A-7—mai no ha dit de fer-ho— la Cambra de Comerç de Tortosa, mentre que algunes veus, com l'aleshores secretari general de la UGT a les Terres de l'Ebre, Wifredo Miró, ja alertaven que si es renunciava a l'autovia s'hauria de construir un tercer carril a l'autopista.

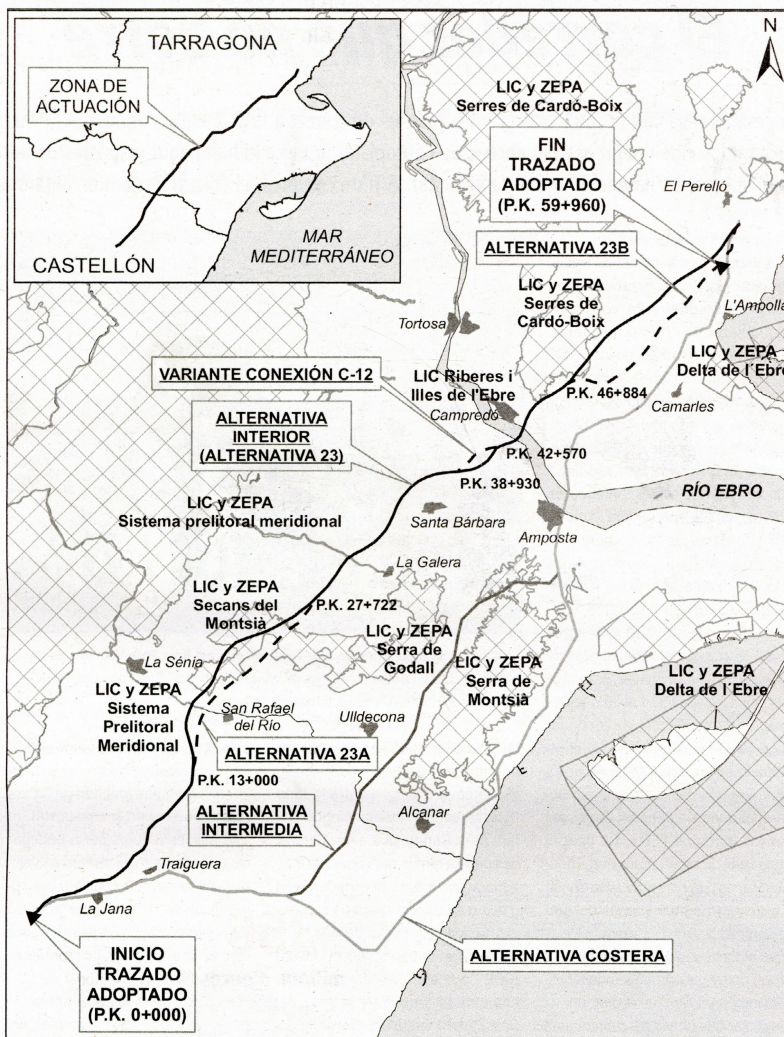
La situació tornava a esquarterar el territori: sindicats i associacions de

L'autovia A-7 per les Terres de l'Ebre, l'alternativa de via ràpida a una AP-7 avui col·lapsada, va quedar paralitzada el 2014

veïns d'Ampostà se centraven a reclamar la liberalització de l'AP-7 sense esperar a la fi de la concessió, mentre que alcaldes i els representants dels veïns de Tortosa apostaven per exigir un tram ebrenc de l'A-7 per al qual s'havia contemplat un cost d'obra d'uns 356 milions.

ANY NEGRE En aquell moment, la carretera que patia una pressió asfíxica era l'N-340, on al tram ebrenc se van arribar a registrar 15 morts en accidents de trànsit durant el 2015. Ja abans d'assolir esta xifra tràgica, el Govern espanyol va plantejar el desviament forçat de camions per l'autopista AP-7, a canvi d'una bonificació parcial, però el cas és que la mesura no es va acordar amb la Generalitat fins a l'estiu del 2017 i no es va aplicar fins al del 2018.

La supressió dels camions de la nacional va anar acompanyada de la gratuïtat de l'autopista per als residents ebrencs que fessen trajectes



Traçat de l'A-7 (Alternativa 23) aprovat i publicat al BOE el 2013 i ratificat, un any després, per la plana del Montsià, en detriment de les alternatives per la costa i l'intermèdia i sense acceptar les pretensions de Tortosa a Campredó.

d'anada i tornada en un dia entre Vilafranca i Ulldecona, però esta correcció d'un greuge històric, ja que el territori no havia tingut alternativa gratuïta a l'autopista, només va durar 16 mesos, fins a l'aixecament de barreres per a tothom. Que això es convertís en un desbordament del trànsit a l'AP-7 semblava qüestió de temps. La pandèmia ho va retardar, però no ho va evitar.

Mentre l'autovia A-7 dorm el somni dels justos a les Terres de l'Ebre, durant l'última dècada s'han anat aplicant mesures de trànsit per a alleugerir primer la nacional i després l'autopista. A banda de traure els camions, a l'N-340 es van construir rotondes que la convertiren en una via semiurbana, se va restringir durant un temps la velocitat i es van impedir els avançaments. A l'autopista, estan prohibits els avançaments per part dels camions i, a partir d'este mes de desembre, també s'apliquen nous límits de velocitat en el sentit sud del tram ebrenc.

El territori ho encaixa com a pedaç, que, si bé reduïxen l'accidentalitat, resten competitivitat, fins que no arriben solucions estructurals. Les dos principals són el tercer carril entre l'Hospitalet i Amposta—anunciat pel Govern espanyol del PSOE el juny del 2022 i actualment en fase d'avaluació ambiental de la redacció del projecte; no és previsible que l'obra comence abans del 2028— o una autovia fantasma que el govern de Madrid va descartar fa més de dos anys, en resposta a una pregunta del senador de Compromís Carles Mulet. Els tres trams entre Vilanova d'Alcolea i la Jana i els dos entre la Jana i l'Hospitalet de l'Infant s'han quedat al calaix, qui sap si per a sempre.

CRONOLOGIA

Novembre del 2013 Promeses incomplertes

Malgrat l'absència de pressupost, la ministra popular Ana Pastor diu al Senat que a principis del 2014 sortiran a licitació els projectes del tram ebrenc de l'autovia A-7. Res més lluny de la realitat.

Març del 2014 Peatges amb caducitat

L'Estat anuncia que no renovarà la concessió de l'autopista de peatge AP-7 entre Vila-seca i Alacant a partir del 31 de desembre del 2019. Això obri el debat sobre si igualment és necessària l'A-7 per l'Ebre.



Maig del 2014 Ratificació del traçat

Foment rebutja les alegacions de Tortosa i aprova l'estudi informatiu del tram la Jana-el Perelló amb el mateix traçat previst un any enrere. El plenari de Tortosa, amb Ferran Bel d'alcalde i l'abstenció del PP,

aprova la presentació d'un recurs de reposició, que serà rebutjat, per a demanar que el traçat s'allunye de Campredó.

Març del 2015 Indicis de renúncia

El PP admet per primer cop que el tram ebrenc de l'A-7 potser no es fa.

Agost del 2017

Els camions, per l'AP-7 Generalitat i Estat, en abordar el col·lapse de l'N-340, acorden que els camions hauran de circular obligatòriament per l'autopista i la seua gratuïtat, amb matisos, per als resi-

dents. La doble mesura triga un any a aplicar-se.

Desembre del 2018 Estudi d'impacte caducat

Amb els socialistes al poder, el subdelegat tortosí Joan Sabaté admet que caldrà revisar l'estudi d'impacte ambiental de l'A-7 per l'Ebre, ja que ha caducat.

Juny del 2022 Tercer carril a l'AP-7

El Govern espanyol anuncia la construcció d'un tercer carril a l'autopista entre l'Hospitalet de l'Infant i Amposta. L'A-7 se manté al calaix, tot i que



el territori encara la reclama.

Març del 2023 Renúncia explícita

L'executiu espanyol confirma que no farà el tram pendent de l'autovia A-7 ni al nord de Castelló ni a les Terres de l'Ebre.