

El corredor que no corre

Al novembre, en poc més d'una setmana, es van produir tres greus accidents de trànsit a l'AP-7 entre Amposta i l'Ametlla de Mar. No és nou. Durant els darrers deu anys ha estat constant l'accidentalitat al tram ebrenc de l'autopista. Sempre hi han hagut respostes de les administracions: prohibicions, radars, controls, senyalitzacions. Ara també s'ha decidit reduir la velocitat. A fi de comptes, el corredor mediterrani no acaba de córrer.

Josep Bayarri Raga
periodista



A finals de la dècada dels cinquanta del segle passat, després de la guerra, va haver-hi un període de destacat creixement econòmic, especialment als països del nord d'Europa, i en concret a la Gran Bretanya. Això es traduí en l'augment de l'ús de l'automòbil i la circulació per les carreteres, en molts de casos obsoletes. Davant dels problemes que creava la nova situació, els enginyers anglesos, a més d'inventar les *roundabout* modernes, van plantejar dos models de resposta: ampliar l'amplada de les carreteres i convertir-les en autopistes, o la duplicació dels sistemes viaris existents amb noves carreteres a certa distància de les anteriors. Amb esta segona solució s'evitava concentrar el trànsit en un sol eix alhora que s'ampliava el ventall de corredors de comunicació en una franja geogràfica extensa, afavorint la desconcentració. El resultat a Anglaterra fou disposar d'una gran xarxa de vials, a distàncies de pocs quilòmetres entre ells, potenciant la discrecionalitat a l'hora d'escollir els desplaçaments i augmentant la fluïde-

sa de les comunicacions.

A Espanya, este model es traduí, entre altres, en l'anomenada Autovia de la Mediterrània, com a eix modernitzat de l'N-340. Programada durant el primer govern del PSOE el 1984, amb Julián Campo com a ministre d'obres públiques, era l'alternativa gratuïta a la xarxa d'autopistes de peatge que el 1983 arribava des de la frontera francesa fins a Alacant i altres trams a Andalusia. L'Autopista AP-7 enfront de l'Autovia A-7. L'autovia es va començar a construir per trams des d'Algesires, avançant cap a Múrcia i el País Valencià entre 1988 i 1992. El 2010 estaven en servei 939 quilòmetres fins a Vilanova d'Alcolea, al nord de Castelló (527 quilòmetres a Andalusia, 98 a Múrcia i 314 al País Valencià). El tram valencià va continuar avançant fins a 2016, en què es va aprovar el projecte per als 46 quilòmetres fins a Traiguera-la Jana. Solament quedava pendent el trajecte de les Terres de l'Ebre, tot i ser el tràgic coll de botella sense alternatives viàries a la ruta amb més trànsit i transport de mercaderies del sud d'Europa.

El maig de 2013, prompte farà 13 anys, davant les protestes dels polítics locals, el ministeri de Foment va anunciar que abans d'acabar aquell



La solució als problemes de l'AP-7, al seu pas pel Baix Ebre-Montsià, és la perllongació de l'Autovia A-7 des de Vandellòs, cap al País Valencià, l'únic tram pendent dels 1.100 quilòmetres de la ruta.

any s'aprovaria l'estudi per al traçat definitiu del tram pendent de 76 quilòmetres d'autovia entre la Jana (Baix Maestrat) i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp), que estava aturat des de feia temps per l'oposició d'alguns ajuntaments que no estaven d'acord amb la proposta de recorregut presentada. Fugint de la polèmica, un any i mig després, el Govern (BOE de 8 de setembre de 2014) aparcava el tram entre la Jana i el Baix Ebre-Montsià i aprovava l'estu-

di informatiu d'un tram entre l'Hospitalet i tres quilòmetres al sud del Perelló, amb una longitud de 21 km i també un import pressupostat de 178 milions d'euros per a endegar els treballs. Des del territori es valorà positivament la notícia i, per coherència de les connexions, es va demanar que el projecte s'allargués cinc quilòmetres més fins a enllaçar amb l'autovia C-42.

Fa cinc anys que es va acabar el peatge a l'AP-7 i el creixement del

trànsit ha estat exponencial fins a arribar als més de 12.000 camions diaris; els accidents s'han disparat sense poder-se controlar, tot i anar aplicant actuacions amb voluntat correctora. Qualsevol nova mesura per a evitar accidents és bona i l'exigència del seu compliment, necessària per a acabar amb la sagnia humana, però no sempre les decisions són encertades del tot. El tercer carril a l'autopista és una mesura convenient, encara que solament circumstancial i d'emergència, ja que no evita la concentració de la circulació en un mateix eix viari. El perill és que en haver-hi una pista més es torni a les carreres de camions que van existir fins que es van prohibir els avançaments. Per altra banda, obrir al trànsit de camions i eliminar la mitgera a l'N-340 acabaria en l'única carretera segura que ara hi ha al territori. La solució definitiva, com ho ha estat al seu recorregut pel País Valencià i entre l'Hospitalet a Torredembarra, és acabar els treballs de l'A-7 a la zona de l'Ebre. Al marge d'altres actuacions d'emergència que es puguin programar, els polítics del territori haurien d'exigir com a mesura immediata l'execució del tram entre l'Aldea i Vandellòs, justament on hi ha més accidents. ■