

AP-7, A-7 i N-340

Substituir la construcció de l'A-7 per un tercer carril a l'AP-7 serà una altra vegada un mal negoci



FOTO: JOAN REVILLAS

Fa menys de deu anys, a les Terres de l'Ebre, disposàvem per a les nostres comunicacions viàries, per l'eix del Mediterrani, de dues infraestructures. Una autopista de peatge l'AP-7, on els turismes, podien circular per una via d'alta capacitat a 120 km/h, i els camions a 100 km/h. Aquesta via no estava habitualment congestionada, i gaudia d'un estat de conservació raonable. A la vegada, també, disposàvem d'una carretera nacional N-340, on els turismes podien circular a 90 km/h, tenien permès efectuar avançament en determinats trams, i els vehicles pesants a 80 km/h. A la vegada, existia un projecte de transformar la nacional N-340 amb la continuïtat de l'A-7, com s'havia fet al sud de les Terres de l'Ebre, fins a la Jana (Castelló), i al nord fins a l'Hospitalet (Tarragona).

D'aquí a uns dies, i amb les darreres mesures anunciades per la Generalitat de Catalunya, continuarem disposant de dues infraestructures per als nostres desplaçaments en el mateix àmbit. Però amb uns canvis significatius que empitjoren notablement la mobilitat viària al llarg de l'eix del Mediterrani.

Disposarem d'una autopista, això sí, gratuïta, però absolutament saturada, on circulen tots els camions obligatòriament, on el seu estat de conservació (ferm, mitjana, laterals i senyalització) és molt deficient, on es generen habitualment retencions addicionals, amb un increment de la sinistralitat, i on els

talls, desviaments, i retencions són força habituals. A més, en aquesta via, podran circular com a màxim els turismes a 100 km/h i els camions a 80 km/h, i com hem vist durant els darrers dies, els radars han entrat a formar part del paisatge del segment ebrenç de l'AP-7. Sincerament, no sé si podrem continuar considerant aquesta infraestructura com una via d'alta capacitat.

A la vegada l'N-340, s'ha transformat durant els darrers anys, al tram ebrenç, en una via on no poden circular els vehicles pesants, on s'han anat construint un grapat de rotondes, i on pràcticament no hi ha cap tram que permeti fer avançaments. A més, el projecte de donar continuïtat a l'autovia A-7 a l'altura de l'Ebre, ha estat per part del govern socialista, completament abandonat i, per tant, aquesta autovia existirà al nord i al sud del nostre territori, però tot el tràfic que al llarg del Mediterrani circula per dues vies d'alta capacitat, l'A-7 i l'AP-7, està previst que conflueixi a Terres de l'Ebre en una única via l'AP-7, que òbviament continuarà absolutament congestionada.

La solució anunciada és construir un tercer carril a l'AP-7, aspecte que millorarà la situació, però no resoldrà definitivament el problema. Malgrat que hi hagi tres carrils, quan dissortadament es produeixi un incident o accident, i es talli la circulació a l'única via, la situació de caos viari serà la mateixa. També cal recordar que fa dos anys i mig, es va anunciar la li-

citació de la redacció del projecte, i que no estarà disponible fins a finals del 2026 en el millor dels casos, i llavors caldrà consignar els recursos econòmics, i en un Estat on portem tres anys sense pressupostos, aquesta tampoc serà una tasca fàcil.

Per tant, podem dir, que durant els darrers anys a les Terres de l'Ebre, i respecte a les infraestructures analitzades, hem fet el negoci de Robert i les cabres, on la situació actual és molt pitjor que la de fa deu anys, i que cada nova mesura ha portat a empitjorar la situació.

És un error, renunciar a la construcció de l'A-7 al seu pas per l'Ebre. I si al nord i al sud de la nostra demarcació, conviuen l'A-7 i l'AP-7 amb trams de tres carrils, també ho hem d'exigir al nostre territori. Substituir la construcció de l'A-7 per un tercer carril a l'AP-7, serà una altra vegada un mal negoci.

La situació que vivim ara no és només responsabilitat, i una mala gestió, dels governs actuals, que també. És també fruit d'una falta d'execució d'inversions en temps passats, d'una mala planificació, d'un alliberament de peatges sense preveure les conseqüències, i de no entendre que per a les Terres de l'Ebre, i per al conjunt de Catalunya, aquest déficit viari no només és molt incòmode pels seus habitants, sinó que és un element que afecta la competitivitat de les nostres empreses, del nostre territori i del nostre país.



FERRAN BEL
Economista