

El Servei Català de Trànsit (SCT) ha posat sobre la taula un paquet de mesures ambiciós per a aturar la sagnia d'accidents amb camions al tram ebrenc de l'autopista AP-7, però topa amb les limitacions que ofereix una via de només dos carrils sense alternativa ràpida

“A l'AP-7 anem cap a la velocitat variable i l'Estat ho està accelerant”

Ramon Lamiel director del SCT

Tortosa Òscar Meseguer

Ramon Lamiel va néixer a Campdevàrol el 1963, és llicenciat en biologia i diplomat en enginyeria del medi ambient. Des del juny del 2021 dirigeix el Servei Català de Trànsit (SCT). En esta conversa repassa com abordar l'actual crisi de trànsit al tram ebrenc de l'AP-7.

El tercer carril a l'AP-7 per les Terres de l'Ebre ja no estarà operatiu esta decada i, per tant, les perspectives a l'autopista són decebedores.

Entre el 2024 i el 2025 ha crescut un 3 % la mobilitat a l'autopista en general, però al tram de les Terres de l'Ebre el creixement és del 5 %. Parlem d'uns 30.000 vehicles al dia, dels quals uns 12.000 són vehicles pesants. Per la frontera n'hi passen uns 13.000, però ara hi ha tres carrils i les interaccions entre vehicles són inferiors, i això fa que hi haja menys accidentalitat. Al tram ebrenc, en canvi, s'incrementa la densitat, jo diria que des de Salou fins a Ulldecona, si bé entre Salou i l'Hospitalet la sinistralitat no s'ha incrementat de manera notable perquè l'autovia A-7 permet distribuir més el trànsit.

La major densitat és la principal causa d'accidents al tram ebrenc?

Les causes són l'alcoholèmia, la velocitat, distraccions... però són variables que es correlacionen. A més mobilitat, més interacció i menys espai. Nosaltres ja teníem posat el focus en la sinistralitat d'este tram abans que passés el que ha passat darrerament. Vam veure que entre el 2016 i el 2019 hi havia uns 10 accidents anuals de mitjana. Ara, n'hi ha uns 38. Alguna cosa estava passant. El 2022, un any àlgid després de l'alliberament de peatges per la sortida de la pandèmia, amb 24 morts en tota l'AP-7, ja vam detectar punts on s'acumulaven accidents i vam proposar al Ministeri que els camions no

més hi circulessen per la dreta i una reducció de velocitat. Un dels punts era a les Terres de l'Ebre. L'Estat va comprar la prohibició dels avançaments, però no la limitació a 100 km/h perquè preveia posar-hi un sistema de velocitat variable.

Un sistema que encara no està operatiu.

Per això hem dit que mentre no es desplega, baixem la velocitat a 100 km/h i la dels camions, a 80 km/h, en sentit sud.

Caminem cap a un sistema de velocitat variable?

Sí. Estarà o no alimentat per algun algoritme o serà més o menys manual, però anem cap aquí. La bona notícia és que l'Estat ho està accelerant i ha tret a licitació els panells de velocitat variable, que passarem a gestionar conjuntament, i nosaltres podrem indicar, quan ens sembla oportú, reduccions de velocitat que afectarien tots els vehicles, no només els camions. L'increment d'accidents és de tots.

La reducció de velocitat és la solució?

Ha ajudat en altres trams on segurament el nombre d'accidents s'hauria disparat si no haguéssim baixat velocitat. La limitació de velocitat ens ha ajudat a dominar esta autopista i ho provarem a les Terres de l'Ebre. El 31 de març revisarem com va.

S'han anunciat altres mesures.

Anirà acompanyada de controls que ja hem començat a fer i quan tinguem habilitats més apartadors o llocs segurs, seran més regulars. Ara tenim les caixes taronges, els anomenats radars en línia; els controls en dinàmic per part dels vehicles espia dels Mossos, i els caps de setmana fem controls de velocitat i d'avançaments des de l'helicòpter. A més a més, ja hem començat i en les prope-



Lamiel, a Tortosa, després de l'entrevista amb el SETMANARI L'EBRE. / Ò.M.J.

“El ministeri no creia que l'increment de trànsit seria tan gran a les Terres de l'Ebre”

res setmanes hi haurà més macrocontrols de vehicles pesants. Altres mesures són els controls d'ITV en carretera, que es poden fer quan els camions surten de l'autopista i que reforçarem a l'Ebre, i la inspecció de les que anomenem empreses [de transport] incomplidores. Tenim un llistat d'unes 25 que compartirem amb la Inspecció de Treball i amb la Direcció General de Mobilitat i Transports.

També es van arribar a anunciar uns pòrtics tecnològics per a controlar l'estat dels camions.

Els tenim per a posar. Ja tenim instal·lats detectors tecnològics dels avançaments dels camions. Allà on no poden avançar, hi ha un incompliment del 2 %. Un 98 % dels ca-

mions complix. Allà on sí que ho poden fer [a partir d'Amposta, cap al sud], un 5 % dels camions avancen. Els pòrtics responen a l'increment de les avaries com a causes dels accidents, sobretot en sentit nord: problemes amb els frens i moltes punxades de rodes. És una qüestió que ens preocupa i per això el pòrtic d'entrada al tram ebrenc pel sud ens permetrà controlar el taquígraf, el pes i l'estat de les rodes. Estem redactant el plec de condicions per a treure'l a licitació.

Com se pot millorar la informació sobre els accidents als conductors per a evitar grans col·lapses?

Activarem una app d'avisos de l'AP-7. Els conductors que la tinguin descarregada rebran avisos de veu al telèfon mòbil per àrees d'afectació. L'app el que buscarà és avisar amb antelació, perquè si no, els navegadors sovint et porten fins al final [fins al punt on hi ha el tall], i fins i tot podrà donar-te rutes alternatives que potser no t'havies ni plantejat. Ara ja

hi ha informació als panells, però de vegades el conductor no pren cap decisió fins que s'ho troba. Volem forçar estes decisions.

Per què cal formar els camioners estrangers?

Hem tingut accidents amb conductors que estan de pas, que fan servir l'AP-7 com a via transnacional, i amb estos no hi podem fer res, però també tenim clar que ens ha aparegut un nou conductor a la carretera que fa trajectes per Catalunya. Les empreses van a buscar professionals de tercers països i el que diem nosaltres és: formem-los, al principi, quan bescanvien el carnet, perquè siguin conscients del que es poden trobar aquí.

Vostè ha exposat un paquet de mesures que busca reduir la sinistralitat, en última instància salvar vides, però des del punt de vista de la competitivitat de les Terres de l'Ebre, tenim una nacional amputada, amb prohibició d'avançament i rotondes, i una autopista col·lapsada.