

## EL COL-LAPSE DE L'AP-7

**És a dir, no hi ha cap via ràpida a la pràctica.**

La reducció de velocitat a l'AP-7 és proporcionada i és només en sentit sud, on hi ha hagut més accidents. L'aposta per controlar la seguretat, a més a més, també ens ha de permetre descongestionar l'autopista, reduir la densitat i, per tant, millorar el trànsit. Nosaltres hem de jugar amb les condicions actuals de la via i el que tenim a l'abast. En altres punts podem aplicar tècniques de trànsit, com ara el carril addicional quan un sentit va molt pressionat, però això aquí no ho podem fer perquè no pots deixar no més un carril en l'altre sentit.

**De qui és responsabilitat no haver previst el tercer carril abans de liberalitzar l'autopista?**

No ho sé. Jo em vaig incorporar a la direcció del SCT el juny del 2021, dos mesos abans de la liberalització. Vaig preguntar sobre el que s'havia pensat o previst i els pocs estudis que hi havia eren sobre possibles intensitats de trànsit diàries, però no horàries, no sobre quins moments del cap de setmana o en quins punts quilomètrics hi hauria més concentració. El ministeri va alertar sobre en quines zones

**I A MÉS...**

## Trànsit descarta reobrir l'N-340 als camions, com reclamen els transportistes i rebutgen els alcaldes

Els transportistes han reclamat poder tornar a utilitzar l'N-340 per tal de reduir el volum de trànsit del tram ebrenc de l'AP-7. Des de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (Conetrans) i la Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona (FEAT) han afirmat que estan "farts" que se'ls assigni com els responsables de la sinistralitat i han assegurat que el problema és que les infraestructures són insuficients. Per això han demanat que es construís el ter-

cer carril a l'autopista i, també, que l'N-340 s'ampli i s'allargue l'A-7, que actualment s'acaba a l'Hospitalet de l'Infant i no té continuïtat entre este punt i la Jana, al Baix Maestrat. Els transportistes són escèptics sobre la reducció de velocitat a 80 km/h a l'AP-7 anunciada per Trànsit.

La proposta de reobrir l'N-340 al transport local ha generat rebuig immediat a alguns dels municipis afectats. Alcaldes com el de l'Aldea, Xavier Royo, o el d'Ampostà, Adam Tomàs, així ho han manifestat en

declaracions a Ràdio Televisió Espanyola, alhora que denuncien la manca d'inversions i l'estat deficient de les infraestructures com l'AP-7 i la mateixa N-340.

El director de Trànsit, Ramon Lamiel, en la conversa amb este periòdic, va descartar que els camions tornen a circular a curt termini per la nacional: **"No ho contemplem. No és només una qüestió de trànsit interurbà, sinó que hi ha un impacte urbà que s'ha d'avaluar molt bé i no estem en cara en este moment"**. ■

tampoc és cosa nostra, però sí que és cert que el tram amb més sinistralitat a l'AP-7 és entre l'Hospitalet i Amposta. Entre l'Hospitalet i Salou, també amb dos carrils, no hi ha la mateixa sinistralitat, perquè hi ha l'alternativa de l'A-7 i el trànsit respira de forma espontània.

**També ajudaria tindre una alternativa de transport ferroviari de mercaderies, no creu?**

Per al transport transnacional i de llarga distància, sí que podria ajudar, però tots els països han d'estar aliats i prioritzar-ho. Per al trànsit intern, l'AP-7 recorre tots els principals polígons del país i, per tant, el trànsit que fa estos trajectes continuarà. Hi ha, però, solucions que poden arribar abans que el tercer carril: el vehicle connectat i el vehicle autònom. Ja hi ha autopistes americanes per on circulen camions autònoms que no estan conduïts per una persona que ha de descansar obligatòriament cada quatre hores. Totes les previsions econòmiques diuen que això es dispararà. Europa va més lenta, perquè és més garantista amb la seguretat viària, però cal que despertem. ■

**Cal tornar a posar peatges?**

No som competents. Nosaltres gestionarem les condicions que ens donen per a gestionar, amb peatges o sense. Tal tens, tal gestionaràs. A nivell internacional, està clar que el peatge és un element per a gestionar el trànsit. Si tens l'eix atlàntic amb peatges i el mediterrani sense peatges, és

previsible que el trànsit bascule: ho tenim estudiat i ha estat així en un 17 % del trànsit. Això pot semblar poc però no ho és. El desequilibri no ajuda.

**El tercer carril a l'AP-7 és suficient, o caldria rescatar el projecte de l'autovia A-7 al pas per l'Ebre?**

La planificació d'infraestructures