

Cap víctima mortal al tram ebrenc de l'N-340 en el primer any d'AP-7 gratuïta

Entitats veïnals i transportistes confien que l'alliberament de la resta d'autopista es mantingui pel 31 d'agost



L'1 de setembre de fa dos anys es va aplicar el desviament obligatori de camions a l'N-340 | ACN

Cap víctima mortal al tram ebrenc de la carretera N-340 durant el primer any de gratuïtat de l'AP-7. El desviament de bona part del trànsit pesant per l'autopista ha repercutit positivament en la seguretat de la carretera nacional, que ha vist com es reduïa de forma considerable el volum de trànsit que ha transportat i, sobretot, la seua tradicionalment elevada sinistralitat. La dada reforça els arguments del moviment veïnal transversal 'Prou! AP-7 Gratuïta Ja!', que ara espera l'alliberament efectiu de tota l'AP-7 a partir del 31 d'agost vinent. També hi confia la patronal del transport tarragonina FEAT, per qui el següent pas ha de ser perllongar l'A-7 o construir un tercer carril a l'autopista que garanteixi la capacitat del corredor.

La dada de zero víctimes mortals en este tram de l'N-340 durant els últims mesos contrasta de forma evident amb els registres dels anys anteriors: així, quatre persones hi van morir el 2019 i cinc l'any 2018. Va ser, precisament, a partir de l'1 de setembre de fa dos anys quan es va començar a aplicar el desviament obligatori de camions per l'N-340 amb l'objectiu de reduir nivells de sinistralitat anuals que s'expressaven habitualment amb xifres de dos dígits.

Si bé és cert que esta comparació es podria veure condicionada pel fet que la mobilitat viària s'haja vist reduïda durant bona part de 2020 per les restriccions derivades de la pandèmia de la covid-19, altres trams on la mateixa carretera nacional conviu de forma paral·lela amb l'autopista de peatge presenten encara xifres de mortalitat força elevades. Este és el cas del sector de l'N-340 que va des de Torredembarra (Tarragonès) a Vallirana (Baix Llobregat), on s'han comptabilitzat fins a nou víctimes mortals en accidents.

També les dades de trànsit anuals de l'AP-7 del Ministeri de Transports, corresponents al tram entre Tarragona i València, corroboren i reflecteixen el desplaçament del trànsit des de la carretera nacional cap a l'autopista: així, tot i que manquen dades de la primera meitat de 2020, la intensitat mitjana diària passa dels 22.469 vehicles -6.567 pesants- de 2019 als 27.140 -8.440 pesants- d'este 2020.



L'1 de setembre de fa dos anys es va aplicar el desviament obligatori de camions a l'N-340 Foto: ACN

"Per primera vegada estem dient a la gent que podrà tenir una mobilitat amb seguretat a les carreteres, on ha baixat la sinistralitat. Per a nosaltres, el més important és que a l'N-340 hi hagi zero víctimes. És el nostre gran objectiu", argumenta Llorenç Navarro, portaveu del moviment veïnal transversal 'Prou! AP-7 Gratuïta Ja!'.

Recorda el precedent que ja va marcar, en el mateix sentit, l'alliberament del tram de l'AP-1 a Burgos -"a l'N-1 porten dos anys sense cap mort", precisa- i interpreta que les dades reforcen un dels arguments centrals de la lluita veïnal: que les vies de dos carrils són més segures per al trànsit i, conseqüentment, "han de ser alliberades i gratuïtes", amb el seu manteniment a càrrec de l'administració. Més enllà de la necessitat d'un tercer carril addicional al tram ebrenc de l'AP-7, creuen que la gratuïtat ha aprofitat molta gent de l'entorn de l'àrea metropolitana de Barcelona al territori, obrint-lo a noves oportunitats econòmiques.

Unes conclusions, sosté el mateix Navarro, que haurien de plasmar els estudis de millorar de la "permeabilitat" de la via, que ja disposen de partides dins dels Pressupostos Generals de l'Estat

(PGE) per al 2021. En concret, els comptes preveuen 100.000 euros per al tram de poc més de 86 quilòmetres alliberat a la demarcació de Tarragona, i el mateix import per als trams de les províncies de Castelló, València i Alacant.

Alliberament del tram Salou-La Jonquera

Amb la vista ja fixada per al pròxim 31 d'agost d'este 2021, quan expira, entre d'altres, la concessió del tram entre Salou i la Jonquera de l'AP-7, el moviment veïnal ha iniciat contactes amb altres entitats i plataformes que durant anys han estat reclamant la gratuïtat d'estes vies perquè reivindicuin activament l'alliberament com una victòria.

Conscients, però, de la possibilitat que la proposta de la vinyeta acabi prosperant, Navarro remarca que, tal com feien les concessionàries, la gestió d'estes vies pot acabar tenint, fins i tot, "superàvit", gràcies als ingressos que proporcionen les concessions d'àrees de servei, benzineres i restaurants. "Estos llocs, que tenim a les nostres terres, generen més ingressos del que es paga per mantenir", sosté.

Paral·lelament, i en el cas concret de les Terres de l'Ebre, 'Prou! AP-7 Gratuïta Ja!' creu que l'experiència dels últims mesos, arran de l'alliberament de l'autopista, ha demostrat com a "innecessàries" les rotondes construïdes al llarg del tram ebrenc de l'N-340 on, argumenta Navarro, es concentra actualment bona part de la sinistralitat d'esta via. Per això, reclamen que els recursos que s'ha de destinar a construir les gloriets pendants es destine a millorar altres infraestructures necessàries, com habilitar un enllaç de l'AP-7 per a l'interior del Montsià o una variant per a la travessera del nucli urbà de Masdenverge.

Les demandes dels transportistes

En un any que acaba marcat per l'impacte de la pandèmia, el sector del transport valora positivament l'estalvi econòmic que ha suposat l'alliberament d'este tram. "El peatge hauria d'haver desaparegut fa molts anys. Una via econòmica afavoreix la competitivitat de tot el país", subratlla el director de la FEAT, Josep Lluís Aymat. Segons el portaveu de la patronal, però, caldrà esperar a viure un estiu "normal", amb turistes, per copsar el veritable efecte de la liberalització.

Tal com demana el moviment veïnal, els transportistes també insten el ministeri a prendre mesures per fer més "permeable" l'autopista, amb més entrades i sortides que eviten als camions haver de fer tombs innecessaris. Aymat assenyala també que cal seguir amb el projecte de perllongament de l'A-7 a l'Ebre, atès que "hi ha dies que el corredor mediterrani supera els 100.000 vehicles".

El director de la FEAT subratlla que este volum de trànsit justifica la "duplicació" de la infraestructura amb dues vies d'alta capacitat paral·leles o, almenys, la construcció d'un tercer carril per sentit que eviti els "taps" i un "efecte acordió" amb motiu dels avançaments dels vehicles pesants. En definitiva, diu Aymat, cal impulsar actuacions que garanteixin la capacitat del corredor durant els propers anys. La FEAT també demana redimensionar les àrees de servei i les zones d'aparcaments per a vehicles pesants.

D'altra banda, la patronal tarragonina del transport confia que l'Estat executarà la fi de la concessió de l'AP-7 fins a la Jonquera i de l'AP-2 en la data prevista: el 31 d'agost de 2021. "Confiam que el ministre continuï ferm en esta posició malgrat els rumors i les demandes d'ajornament de la concessionària, i que a última hora no es faci una de les típiques juguesques que hem vist en altres ocasions", exposa Aymat.