

Terçer carril, més aparcament i nous accessos: els deures pendents a l'AP-7 sud 20 mesos després de l'alliberament

Plataformes i transportistes reclamen inversions al govern espanyol més enllà de l'aixecament de barreres dels peatges



Camions i màquines treballant en les obres de retirada de les estructures del peatge de l'Aldea de l'AP-7 | ACN

L'alliberament, ara fa 20 mesos, dels peatges del tram sud de l'AP-7 -entre Vila-seca i Alacant- **arrossega encara deures pendents en matèria d'inversions per garantir la seguretat de la via**. Especialment, després que l'aixecament dels peatges en aquest tram de 374 quilòmetres portés al voltant d'un 70% del trànsit de les carreteres paral·leles a la via ràpida, segons va reconèixer el Ministeri de Transports. Plataformes veïnals i els transportistes reclamen al govern espanyol **la necessitat de construir un tercer carril que pugui absorbir, especialment, el gran volum de trànsit** pesant que circula per l'única via ràpida que connecta l'eix mediterrani peninsular amb Europa. Una ampliació prevista ja en el moment de construir l'autopista. "És bàsic invertir. No és moment de pensar que ja ho tenim -en referència a l'alliberament dels peatges-: ens hem de moure perquè els nostres territoris estiguin ben dotats d'infraestructures que en estat molts anys deixades de la mà Déu", adverteix el portaveu del moviment veïnal 'Prou! AP-7 Gratuïta Ja!', Llorenç Navarro.

La demanda d'un tercer carril no és nova. El debat sobre la seva necessitat ja va aparèixer quan el govern espanyol projectava i executava la inacabada autovia A-7, que transcorre paral·lela a la fins ara via de pagament. També al novembre de 2018, quan es va decidir desviar obligatòriament els camions de l'N-340 cap a l'AP-7, en el tram entre Torreblanca i l'Hospitalet de l'Infant, per pacificar i reduir la sinistralitat de l'N-340. Amb l'alliberament dels peatges del tram sud a partir de gener de 2020, el major volum de trànsit sobre l'AP-7 l'ha tornat a posar sobre la taula.

"És molt senzill: hi havia dos vies, l'N-340 i l'AP-7. El trànsit passa en un 70% cap a l'autopista amb dos carrils. Nosaltres ja hem fet arribar que veiem aquesta mancança. L'augment de trànsit és claríssim", apunta Navarro. La seva execució, remarquen, és "urgent" per tal de garantir la seguretat d'una via per la qual, segons les últimes dades de gener de 2020 del Ministeri de Transports -que no ha respost a la petició de dades feta per l'ACN- l'AP-7 absorbia 7.500 vehicles més cada dia entre Tarragona i València, situant-se ens un 24.273 diaris en l'escenari previ a l'esclat de la pandèmia.

La Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona (FEAT) també ho té clar. El seu director, Josep Lluís Aymat, considera que els tres carrils actuals per sentit del tram sud ja alliberat-sumant els dos de l'AP-7 i el de l'N-340- **són "insuficients"** en un "eix viari mediterrani fonamental per a l'economia catalana, valenciana i espanyola". La patronal reclama també al govern espanyol que "actui de forma responsable". És a dir: sense repercutir novament els costos de les infraestructures sobre el sector del transport amb noves formes de pagament -vinyeta o tarifa en funció del quilometratge-. "Els usuaris de les carreteres paguem més de 13.000 milions en impostos especials per hidrocarburs, que s'haurien d'haver dedicat a la construcció i el manteniment de la xarxa de carreteres", rebla Aymat

Per la seva banda, el moviment veïnal ebrenc que va protagonitzar 240 talls de l'N-340 reclamant l'alliberament de l'AP-7 lamenta que les administracions no obliguessin al seu moment a les concessionàries a construir aquest tercer carril. "Són vies intereuropees i no complien com calia. Haurien d'haver estat dotades al seu moment del tercer carril", remarca Navarro. Com el tram entre Tarragona i Barcelona, recorda. O també entre Barcelona i la Jonquera. "A les nostres terres cal força política, plantar-se o que els dirigents asseguts a les capitals vinguin i sàpiguen que hi vivim gent: hem tingut molts accidents i molt brutals", conclou.

Més aparcaments a les àrees de servei

Resultat també de l'increment de trànsit dels últims anys, especialment, pesant, tant plataformes com transportistes posen també sobre la taula la necessitat d'habilitar més espais d'aparcaments a les àrees de servei així com àrees de descans "ben il·luminades". La seva saturació ha deixat imatges com les de desenes de camions aparcats als carrils d'acceleració i desacceleració a aquests espais de l'autopista, amb els consegüents problemes de seguretat que això suposa.

Nous accessos

La llista d'inversions pendents a l'AP-7, segons recorden també els veïns, ha d'incloure també la construcció de nous accessos a la via ràpida. Especialment flagrant, recorden, és el cas de la comarca del Montsià, l'única de Catalunya que no té cap entrada i sortida a l'autopista dins del seu territori. Una demanda que es complementaria també amb una millora de la senyalització dels municipis pròxims a aquestes sortides. Per a Navarro es tracta d'elements importants a l'hora d'incentivar econòmicament territoris allunyats dels grans nuclis d'activitat industrial com les Terres de l'Ebre: "que es puguin activar perquè vinguin empreses, que quan vinguin turistes sàpiguen on van i que sigui segur".