

Acesa cedeix i obre els peatges per primer cop per un enorme embús

- Trànsit força la inèdita mesura arran d'una cua de 70 quilòmetres a l'AP-7 en direcció a Tarragona
- "No ens podíem quedar impassibles davant aquesta situació", subratlla el conseller d'Interior

MAYKA NAVARRO / BARCELONA
ESTHER CELMA / TARRAGONA

L'autopista AP-7 es va sumar ahir a la llista d'infraestructures precàries que pateixen els catalans (els col.lapses de Rodalies i l'apagada del 23 de juliol a Barcelona encapçalen la classificació) amb un enorme embús de trànsit que, en els pitjors moments, va arribar als 70 quilòmetres de longitud. En aquesta nova jornada negra, no obstant, va passar una cosa inesperada. Conscient, potser, que la paciència dels ciutadans està al límit, la Generalitat va aconseguir --o va forçar, segons la versió-- que la concessionària de l'autopista, Acesa, aixequés les barreres dels peatges del Vendrell i Tarragona. No és la primera vegada que aquesta ruta registra cues tan quilomètriques. Sí que és, en canvi, la primera vegada que Acesa aixeca barreres. És, doncs, un precedent històric.

El 4 d'agost ja figurava al calendari del Servei Català de Trànsit (SCT) com un dels dies crítics de l'estiu. El dispositiu dels Mossos i les mesures excepcionals eren, en conseqüència, els de les ocasions de màxima alerta. El comportament dels conductors, no obstant, va ser una sorpresa. La densitat de vehicles va començar a ser extremadament intensa des de primera hora. A l'asfalt hi havia cotxes que havien sortit de l'àrea metropolitana, però també un bon gruix de trànsit procedent d'Europa cap al litoral mediterrani espanyol.

L'SCT va preveure en el seu moment que en l'operació sortida d'agost sortirien de Barcelona i el seu entorn uns 450.000 cotxes. Es calcula que divendres ho van fer uns 191.000. Ahir, per tant, quedava la porció més gran del pastís. Anticipar quin dia i a quina hora es posarà al volant un conductor és una tasca impossible. La coincidència de tants i tants conductors va ser nefasta.

Un bon exemple de l'envergadura de l'embús és que el carril addicional que s'havia obert en direcció sud des del Papiol va haver de ser anul·lat a mig matí. Era tan gran el col.lapse, que resultava contraproductiu. El peatge del Vendrell no donava l'abast, i menys encara si hi desembocava un carril addicional.

Amb aquesta situació de crisi sobre les carreteres es va gestar de forma improvisada la històrica decisió d'aixecar barreres. No era fruit de cap negociació passada, malgrat que es tracta d'una reivindicació reiterada de polítics i empresaris de Tarragona. Els responsables de Trànsit, senzillament, van agafar el telèfon i van comunicar a Acesa que si la caravana que es formava al peatge del Vendrell enllaçava amb el peatge de Martorell el caos podia ser ingovernable. Trànsit va imposar l'única solució: aixecar barreres.

Aplaudiments i insults

Els termes exactes en què es va produir la conversa no es coneixen, però fonts pròximes a la negociació afirmen que des de Trànsit es va fer una advertència: si els operaris no aixecaven les barreres, ho farien els Mossos d'Esquadra. De fet, ja hi havia agents als peatges. Amenaça o suggeriment, el cas és que poc abans de les dues del migdia es va

deixar de cobrar. Els Mossos es van quedar allà, amb gestos i xiulets, per accelerar el pas dels vehicles. Alguns conductors els felicitaven.

Altres insultaven els treballadors d'Acesa. Les mateixes fonts pròximes a la negociació apunten que, potser, no estigués al marge del desenllaç de la crisi el fet que entre els milers de conductors atrapats en el col.lapse hi hagués un molt alt càrrec la crisi el fet que entre els milers de conductors atrapats en el col.lapse hi hagués un molt alt càrrec d'Acesa. No és que s'aixequessin les barreres per a ell (l'embús, en realitat, no es va resoldre i va continuar, encara que en menor grau, a la tarda), però patir en carn pròpia el caos hauria pogut ser decisiu per cedir en el pols amb la Generalitat.

"No ens podíem quedar impassibles davant aquesta situació", va concloure poc després el conseller d'Interior, Joan Saura. "Ha sigut una mesura excepcional per a una situació excepcional", va afegir. Entre línies era fàcil intuir fins a quin punt va pesar la necessitat que el col.lapse a l'AP-7 no seguís els passos de les crisis de Renfe i de l'apagada, en què les administracions han estat acusades de poca diligència.

L'AP-7 no és la més precària de les grans infraestructures de Catalunya, però ja és molt obvi que alguns trams són obsolets. Al setembre està previst que comencin les obres d'ampliació de l'autopista entre el Vendrell i Salou. A l'altura de la primera d'aquestes dues poblacions la via perd un dels tres carrils. L'ampliació, unida a l'eliminació dels peatges troncal, se suposa que evitarà la repetició d'embussos com el d'ahir.

L'ampliació està prevista també al tram de l'AP-7 que passa per Girona amb dos carrils. També aquí hi va haver ahir retencions, informa Anna Punsí, però com que només tenien sis quilòmetres de longitud, els afectats no van veure que s'aixequessin les barreres.