

INFRASTRUCTURES

L'eix de l'Ebre, l'assignatura pendent

Enguany farà deu anys que treballa com a comunicador en temes locals de les Terres de l'Ebre i n'hi ha un que he abordat des de totes les perspectives possibles. La C-12, o més coneguda com l'eix de l'Ebre, és una de les assignatures pendents dels polítics, siguin del color que siguin, avui en dia. És la carretera més transitada, si no tenim en compte l'AP-7 com a via de pas ara que està deslliurada dels peatges.

Si analitzem l'eix de l'Ebre amb dades, aquestes són preocupants. Al 2019 el balanç de mortalitat es va disparar amb més de 40 accidents, dels quals es van derivar 8 víctimes mortals i 16 persones ferides greus. Aquell any la delegació del Govern va decidir sol·licitar a la Generalitat de Catalunya iniciar un estudi per

analitzar la possibilitat d'un projecte 2+1, que, per a qui no ho conegui, ja existeix passat Benifallet, de pujada, amb el desdoblament d'un dels sentits per facilitar els avançaments a vehicles pesats. En aquell moment renunciàvem de forma subtil a un projecte global per desdoblament aquesta carretera al seu pas per l'Ebre, una acció molt necessària derivada de la importància que té per formar part dels plans d'evacuació químics i nuclears; això sí, sense tenir en compte que és la segona via més transitada al territori amb molts vehicles pesats al dia.

Seguim analitzant dades i informes. Anualment el Govern encomana als tècnics competents quins són els trams amb més sinistralitat. I, oh, sorpresa, cada any són trams diferents. Això sí, per cada informe

presentat prop d'unes eleccions s'han anunciat mesures que no arriben o solucions provisionals en mode pegats.

Arriba el 2020, any del confinament i, amb això, la reducció de la mobilitat. I les dades continuen sent preocupants. La C-12 acumula la meitat dels accidents mortals de l'any. I al 2021, la conseqüència d'aquest informe és l'anunci d'una inversió de prop de 70 milions d'euros en "millores a la carretera". La primera, la construcció de noves rotondes, i la segona, l'inici del projecte del 2+1. Aquest anunci no va agradar a tothom. La Ribera d'Ebre va acceptar amb resignació aquesta proposta que consideren insuficient, atès que la comarca és una de les de Catalunya que concentra més plans

d'emergència i evacuació pel risc químic i nuclear.

De moment, enguany, hem iniciat l'any sabent que el primer tram 2+1 s'implantarà entre Tortosa i Amposta. Sense saber-ne data, encara, què porta a prendre aquesta decisió? Per què aquest tram i no la urgència d'actuar en comarques menys poblades però sí amb més sinistralitat? Vots a any vista de les municipals? Les accions són lentes, la burocràcia, més... i la política ho redueix a la proximitat d'uns comicis que només tenen uns interessos que, una vegada més, són partidistes i no pas amb visió de territori; sobretot tenint en compte que les obres de la rotonda d'Ascó, a la Ribera d'Ebre, estan, en un 80 %, finançades per l'Ajuntament, mentre que la prevista a Jesús havia de co-



Roger Font
periodista

mençar al gener i encara no ha iniciat la fase inicial.

Per tant, quan parlem de territori o del concepte "Terres de l'Ebre", realment defensem els interessos de les quatre comarques àmb-proporcionalitat i equitat? O realment defensem una marca que, més enllà de sentiments, amaga el que sempre hem criticat com a quinta província i fa que dues comarques se sentin sempre més descuidades que les altres?