

INFRAESTRUCTURES OBLIDADES L'AP-41 Madrid-Toledo va encetar el tràmit el mateix dia que la variant de Gandesa i es va construir en menys de set anys

Ve de la pàg. 3

dent, com ara l'avaria d'un camió dins del poble, l'Ajuntament recopila tota la informació per enviar-la al Ministeri i continuar fent pressió, paral·lelament a la que alguns grups parlamentaris exerceixen a les Corts amb preguntes i iniciatives sense fruit.

La variant de la N-420 a Gandesa té un pressupost d'uns 30 milions d'euros i un traçat de 5,1 quilòmetres, amb un carril per sentit, que comença on s'acabaria la variant també ajornada de Corbera d'Ebre i avança pel nord i el nord-oest, prou allunyada del poble per evitar la zona inundable del riu Sec, fins a enllaçar amb el tram en direcció a Alcanyís, en un punt on també coincidiria amb la fi de la variant de la C-43 (20 milions), de la qual la Generalitat té encara pendent la redacció del projecte executiu, tot i tindre'n el traçat aprovat des del 2011. Un altre retard que va afegint pressió a la cruïlla de camins de la Terra Alta.

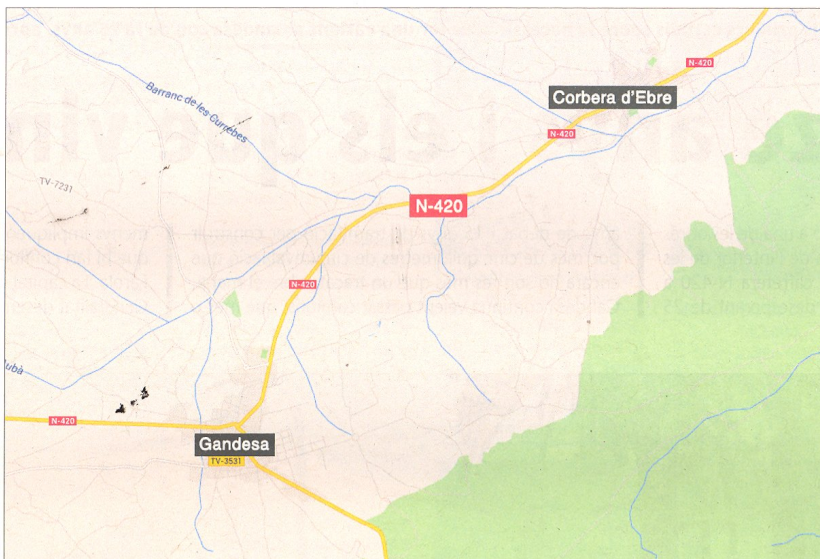
Per acabar-ho d'adobar, Gandesa té el polígon industrial a l'est, allà on no hi ha previst el pas de cap de les dos circumval·lacions programades, amb "un vial d'accés estret que genera problemes, sobretot als camions que vénen de Tortosa [per la C-43]", lamenta Carles Luz. L'Ajuntament fins i tot ha reclamat a Foment que assumisca, si més no, un enllaç nou entre la N-420 i el polígon (d'altra banda, caldria que la

L'Estat ha passat de preveure 3,2 milions el 2009 als 5.000 euros d'enguany sense haver executat ni un sol euro

Generalitat millorés la connexió de la zona industrial amb la C-43), però les gestions també han estat infructuoses.

La història frustrada de la variant de Gandesa, que preveu tres vies ductes (pont sobre la tancada d'en Vidal, pont sobre el barranc dels Curebres i pont sobre el riu Sec), sis passos superiors, tres passos inferiors i un mur, és avui, probablement, el paradigma sagnant de la diferència d'oportunitats entre territoris més i menys poblats, entre centre i perifèria.

RELAT D'UN GREUGE Hi ha un cas molt revelador. El 25 de març del 2000, amb el govern d'Aznar al poder, el *Boletín Oficial del Estado* publicava la licitació de la redacció de l'estudi informatiu de dos projectes viaris: una autopista nova de trunca



Gandesa espera dues variants, la de la C-43 pel sud-oest, que ha de fer la Generalitat, i la de l-N-420 pel nord-oest.



Els camions són habituals al bell mig de Gandesa. / O.M.J.

al centre de l'Estat, amb una part de peatge i un tram d'autovia, i les tres variants pendents del tram català de la N-420: Gandesa, Corbera d'Ebre i Riudecols. L'AP-41 Madrid-Toledo i la circumval·lació de la capital manxega de l'A-40, de prop de 60 quilòmetres, van cremar etapes amb una facilitat que avui resulta impensable, tot i travessar onze termes municipals i incloure nou enllaços i tres àrees de servei. El 6 d'agost del 2003 va ser aprovat l'estudi, només dos dies després es publicava el plec de clàusules del concurs per a la redacció i execució del projecte, i el febrer del 2004 s'adjudicava a un

consorci de constructores. L'obra, amb un cost de 440 milions finançats per un conglomerat de bancs i caixes, es va posar en servei abans d'acabar-se el 2006. En menys de set anys, tot l'est.

L'única coincidència amb les variants ebrenques de la carretera N-420 va ser, doncs, la data del tret de sortida administratiu. Un projecte que havia de tindre l'estudi previst en vuit mesos es va acabar dividint en tres, com d'altra banda era més lògic, i cadascun d'ells va trigar prop o més de set anys a ser aprovat. El de Gandesa, concretament el gener del 2007, posant negre sobre

DADES

TRÀNSIT C-43 GANDESA

ANY 2012: La mitjana és de 2.034 vehicles per dia, 217 dels quals són camions (10,6%).

2013: Aforament puntual (una setmana de novembre) de 2.165 vehicles cada dia, amb un percentatge de pesants del 6,4%.

ANY 2014: Aforament puntual (48 hores) de 1.958 vehicles diaris, amb un percentatge de pesants del 15,70%.

TRÀNSIT N-420

MÓRA-GANDESA 2012: 3.849 vehicles diaris, dels quals 319 (8,28%) van ser camions.

GANDESA-ALCANYÍS 2012: 2.945 vehicles diaris, dels quals 480 van ser camions, la qual cosa representa un 16,29% de trànsit de pesants.

CRONOLOGIA

MARÇ 2000

Es posa a licitació la redacció de l'estudi informatiu de les variants del tram català de la N-420, és a dir, les de Gandesa, Corbera d'Ebre i Riudecols. El temps per redactar-lo era de vuit mesos, que no es va complir ni de bon tros perquè, entre d'altres coses, posteriorment es va fer la divisió en tres projectes diferents.

OCTUBRE 2004

A informació pública les quatre alternatives de traçat de la variant de Gandesa.

OCTUBRE 2006

Aprovació de l'estudi de la variant de Corbera d'Ebre.

GENER 2007

Aprovació de l'estudi de la variant de Gandesa. S'escull l'alternativa 1, amb un traçat bastant allunyat del nucli.

FEBRER 2008

S'adjudica el projecte constructiu de la variant de Gandesa i es fixen els preus de les expropiacions.

AGOST 2009

Aprovació provisional del projecte constructiu de la variant de Corbera.

SETEMBRE 2009

L'Ajuntament de Gandesa rep el projecte constructiu de la variant, finalment sense doble carril. Els comptes de l'Estat per al 2009 preveien 3,2 milions d'euros, que no s'executen, per començar l'obra.

2010

Aprovació definitiva del projecte executiu. El pressupost de l'Estat havia consignat 2,1 milions d'euros per a la variant de Gandesa i 2,1 milions més per a la de Corbera d'Ebre. Cap de les dos partides s'enceta.

2011

El pressupost per a Gandesa es redueix als 134.100 euros en els comptes per al 2011. En qualsevol cas, tampoc s'executen.

el moment de posar-s'hi amb l'obra. El més trist és que no se sap quan serà aquest dia.

SENSE L'A-68 Durant aquest temps d'espera estèril, Gandesa també va rebre amb frustració la decisió de l'Estat, presa a finals del 2009, de no fer-hi passar l'A-68, que ha de connectar el nord de l'Estat amb el Mediterrani. L'aposta, que d'altra banda tampoc no ha tingut encara traducció sobre el terreny, és que l'autovia, després de Val d'Algorfa (Baix Aragó), continue, resseguint la N-232, per Morella, la Jana i Vinaròs (Baix Maestrat). ■