

INFRAESTRUCTURES El volum de trànsit va augmentar entre el 2010 i el 2012 als trams ebrencs i, en canvi, va minvar en general

Contrat a els morts

EXCÉS DE PESANTS. Per acabar-ho d'adobar, els trams ebrencs, en què encara no estava en operació la variant de l'Aldea, eren els únics que superaven el 25% de trànsit de vehicles pesants de tots els trams analitzats entre Peníscola i Cervelló.

Amb aquest panorama, el RACC, que recordava que l'acumulació de víctimes mortals i ferits greus a tota l'N-340 entre Castelló i Barcelona exigia a l'administració un cost de més de 43 milions d'euros anuals de mitjana (serveis d'emergències, cost sanitari i hospitalari, rehabilitació, productivitat perduda i costos

materials), ja posava damunt de la taula la necessitat de desviar cap a l'autopista AP-7 els vehicles de gran tonatge que circulesen entre Torreblanca i l'Ametlla de Mar. Fins i tot obria la possibilitat d'estendre la mesura fins a Barcelona. Una acció que ja s'havia començat a executar amb èxit a la N-II a Girona i que, al marge de reduir la sinistralitat, suposa una reducció de les emissions de CO₂, del consum de combustible i del temps de viatge.

L'opció de traure els camions de la N-340 al seu pas per l'Ebre s'ha anat alimentant des d'aleshores, però hi ha un problema: calen diners públics per fer un rescat parcial dels peatges i que les empreses de transport no assumisquen tot el cost. Si bé en una reunió al febrer entre representants del departament de Territori de la Generalitat i del ministeri de Foment es va plantejar començar a forçar el desviament de camions a partir d'ara, de l'abril, fonts de la subdelegació del govern espanyol a Tarragona expliquen que la mesura, que també ha d'afectar la N-240 i l'AP-2, no es concretarà fins que hi haja un acord ben lligat amb les associacions de transportistes.

EL SILENCI DE FOMENT El ministeri de Foment, al seu torn, continua alimentant el silenci que sempre ha ofert com a resposta quan aquest setmanari li ha preguntat per les maneres de rebaixar la tensió a la N-340, ja no només a través del desviament de trànsit pesant sinó, amb vista al futur, amb la construcció del tram pendent de l'autovia A-7 entre la Jana i l'Hospitalet o bé amb l'alliberament de l'autopista AP-7 si, com sembla, a partir del 31 de desembre del 2019 l'Estat decideix no renovar la concessió a l'empresa Aumar, del grup Abertis.

Si bé el mes passat, en declaracions a Canal TE, per primera vegada el diputat del PP al Congrés Joan Bertomeu obria la porta a renunciar a l'A-7 al seu pas per l'Ebre, on encara hi ha pendent la redacció dels projectes constructius, i això que la ministra Ana Pastor havia anunciat a finals del 2013 que els treuria a licitació a principis del 2014. El que sem-

bla evident és que Foment, ateses les dificultats econòmiques per abordar obra pública d'envergadura, valora molt seriosament deixar de relligar a les Terres de l'Ebre l'anomenada autovia de la Mediterrània, que transcorre de forma ininterrompuda des d'Almeria fins a prop del controvertit aeroport de Castelló, entre els municipis de Benlloc i Vilanova d'Alcolea. L'últim tram està en servei des del 2010. Des d'allà fins a la Jana hi ha tres trams també pendents de construcció, de manera que els usuaris, quan arriben a Vilanova van a buscar la CV-33 fins a Torreblanca i allà han de decidir entre la col·lapsada N-340 o l'AP-7 de pagament.

El més greu és que el ministeri sembla que no és capaç d'abordar amb tots els ets i uts un debat imprescindible per a les Terres de l'Ebre: l'A-7 o una AP-7 amb bonificacions no només per als camioners sinó també per als usuaris ebrencs. Mesures per pal·liar un greuge que manté el territori sense una via d'alta capacitat gratuïta. Que no es prorrogue la concessió no vol dir que a partir del 2020 deixen d'haver-hi peatges, perquè potser l'Estat no vol renunciar a cobrar-ne, però alcaldes i agents socioeconòmics ebrencs no han deixat d'insistir que és lògic i just que en qualsevol cas les comarques de l'Ebre puguin disposar d'una via

LA DADA

6

morts en els últims tres mesos, la tercera part dels enregistrats des del gener del 2013

de transport competitiva i lliure de pagament ja no d'aquí a cinc anys, sinó avui mateix. Amb un matís: amb el volum de trànsit i la sinistralitat actuals a la N-340, traslladar el gros d'aquest trànsit a l'AP-7, sense habilitar-ne cap més carril, pot implicar tan sols canviar l'escenari del drama. ■



Contrapunt

Óscar Meseguer
Periodista

Moure's a (i des de) l'Ebre

La compareixença de la Plataforma Trens Dignes al Parlament de Catalunya ha sigut el punt culminant de l'articulació d'un descontentament i de la progressiva penetració d'aquest malestar en l'agenda política. És molt senzill: qui no plora... I, a més a més, en aquest cas hi havia –i encara hi ha– motius suficients per posar-se a plorar. Usuaris de Renfe organitzats d'altres territoris havien aconseguit el que les Terres de l'Ebre ni tan sols es plantejaven. Fins que un dia algú va dir prou. Montse Castellà, que va exercir de portaveu de la plataforma a la comissió de Territori de la cambra catalana amb una intervenció lúcida, directa i concisa, va expressar que la gent ja té ganes de jubilar-se de les plataformes socials, instant els polítics a posar-se les piles, però, avui per avui, la capacitat d'organitzar-se al voltant d'una demanda, d'una reivindicació o d'un rebuig continua sent l'única mesura efectiva de progrés que té a les seues mans un territori que de tant en tant ha estat empenyat cap a la cultura del no i de la suspicàcia pels promotors de projectes que ningú més vol al pati de casa seua.

“El nus ara el branden ells, els responsables d'infraestructures i serveis que no permeten que el potencial econòmic i humà d'aquest territori circule amb la fluïdesa necessària”

Ara no es tracta d'un no; es tracta d'un sí ben gros a la millora ineludible de les prestacions del transport públic i també del transport privat perquè sí, com va assenyalar Castellà, és molt compliat moure's per les Terres de l'Ebre o des de les Terres de l'Ebre sense vehicle privat, les condicions per anar amb cotxe particular són un greuge afegit en relació a altres regions. Si com a territori hem agafat fort la bandera del nus no només per lluitar contra el transvasament i l'especulació amb l'aigua de l'Ebre, sinó per combatre altres idees i projectes considerats agressius, ara el nus i el 'no' no el brandim nosaltres. El nus el tenen ells, els responsables de les infraestructures que no permeten que el potencial econòmic i humà del territori circule amb fluïdesa, ni amb cotxe ni amb tren. Els plors organitzats han comportat les primeres millores, però el camí és llarg i fa pujada. Exigir que l'Ebre necessita una carretera gratuïta amb les millors prestacions possibles, que passa bé per l'autovia A-7 bé per un nou ús de l'AP-7 que s'ha de pensar i aplicar ara i no el 2020, no pot convertir-se en la cançó estèril de l'enfadós sinó en un clam que si més no pose el debat damunt de la taula política amb contundència i sense més demores.

L'N 340 2013-2015			
greus	morts	ferits	greus
	4		11
	6		5
	6		3

Font: Servei Català de Trànsit



Trànsit pesant al tram ebrenc de l'N-340.