

INFRASTRUCTURES Sis anys de la signatura del Compromís de Gandesa; Madrid va apostar per Morella, però encara no s'hi ha fet res

La connexió amb l'Aragó torna al debat

→ Diputacions, alcaldes i la Cambrà fan pressió a l'Estat per desdoblar l'N-420, al marge de l'A-68 per Morella

→ La qüestió ha revifat pel 26-J i els socialistes ebrencs hi contraposen com a prioritat el desdoblament de la C-12

TERRES DE L'EBRE O.M.J.

Fa més de sis anys, al palau del Castellet, a Gandesa, Govern, polítics, ajuntaments, sindicats, cambres de Comerç i empresaris del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre van signar un manifest per demanar a l'Estat la sortida catalana de l'A-68, l'autovia de l'Aragó, en contraposició a l'alternativa per Morella i Vinaròs. L'objectiu era que l'autovia que connectés el nord-est de l'Estat amb el litoral mediterrani (de més de 370 quilòmetres dels quals només n'hi ha una setantena d'oberts al trànsit) seguís el traçat de l'N-420 per Gandesa, Móra d'Ebre i Falset fins a arribar al port de Tarragona. L'últim govern del PSOE, però, va triar l'opció valenciana, tot i que des d'aleshores, en un context de crisi total de l'obra pública, només s'han fet algunes de les millors a l'N-232 (d'Alcanys a Morella per Montroig) que ja estaven projectades. Res de nou. Res d'autovia.

En aquest context, va sobtar que els alcaldes de Gandesa, Móra d'Ebre i Falset, en plena campanya del 26-J, desentressen l'opció catalana de l'A-68, si bé tant el gandesà Carles Luz com el morenc Joan Piñol –tots dos, de CDC– han matisat després a aquesta publicació que es tracta de reclamar el desdoblament de l'N-420 per Gandesa, Móra i fins a Reus i Tarragona, independentment que es pugui mantenir o no l'A-68 per Morella i fins a la Jana (finalment, es va descartar que arribés a Vinaròs). “La connexió amb el port de Tarragona és vital”, argumenta Piñol. “Hem de mantindre la pressió per desdoblar l'N-420; Gandesa, a l'estiu, és insuportable”, explica Luz, que pateix el greuge que la variant projectada per l'Estat acumula un retard sagnant. L'excalcalde de Gandesa i actual senador electe, Miquel Aubà, ha recordat que va ser el secretari general d'Infraestructures socialista Víctor Morlán qui “va trencar l'empat” en contra de l'opció per Gandesa



Obres de millora a l'N-340 aquesta setmana. / G.B.

i que, una vegada es constituís el nou govern espanyol, activarà una ofensiva parlamentària per reclamar, un cop més, les variants de Gandesa, Corbera i Riudecols, i el desdoblament de l'N-420, on, tot just en campanya, van començar les obres de millora del ferm entre Falset i Móra.

També la Cambrà de Comerç de Tortosa –segons ha recordat el seu

president, José M. Chavarria– va exigir, a principis d'any, a l'últim secretari general d'Infraestructures (actualment en funcions) del govern de Rajoy, Manuel Niño, no només l'alliberament de l'autopista AP-7 a l'Ebre fins que no es faci el tram ebrenc de l'autovia A-7, sinó també el desdoblament de l'N-420. Això sí, amb el “complement vertebrador” de la C-

43 (Gandesa-Benifallet) i de la C-12 o Eix de l'Ebre entre Benifallet i Amposta per enllaçar amb el port dels Alfacs. La titularitat d'aquest eix, però, és de la Generalitat, que és qui està executant la variant de la C-43 a Gandesa i té pendent de fer la de Tortosa, però el desdoblament de tot l'Eix de l'Ebre –com reclama la Cambrà– no es preveu a curt i mig termini. També ho exigeixen els socialistes, que van irrompre en el debat durant la campanya per respondre als alcaldes convergents de Móra i Gandesa que la prioritat és la sortida al Mediterrani per l'Ebre i no pas el desdoblament exclusiu fins a Tarragona, que deixaria les Terres de l'Ebre –com també reconeix la Cambrà– en una posició encara més desfavorida entre Tarragona i Castelló. El cas és que Luz i Piñol sostenen que només han abordat l'estratègia de reclamacions a l'Estat, però que estan plenament d'acord amb impulsar la millora de les prestacions de l'Eix de l'Ebre, a càrrec de la Generalitat. “L'Estat busca ports de referència; és complicat vendre-li la C-12”, matisa Aubà.

A tot això, les diputacions de Tarragona i Teruel també han assumit, conjuntament, la petició de conversió de l'N-420 en una via ràpida amb dos carrils per sentit des d'Alcolea del Pinar fins a Tarragona. ■

Ofensiva d'ERC per alliberar l'AP-7

Miquel Aubà i el president d'ERC a l'Ebre, Albert Salvadó, han anunciat que la primera iniciativa parlamentària dels republicans a les renovades Corts estatals serà per exigir la supressió de peatges al tram ebrenc de l'autopista AP-7, on no hi ha alternativa gratuïta de via ràpida i la sinistralitat a l'N-340 s'ha convertit en un mal endèmic. ERC de l'Ebre ha transmès que, amb aquest objectiu, buscarà la complicitat de la resta de partits presents a Madrid i farà pressió perquè en el pròxim pressupost de l'Estat, per al 2017, hi hagi reservada una partida per aixecar barreres. Suprimir-les entre l'Hospitalet i Peníscola, avan-

çant tres anys la fi de la concessió a Abertis, podria costar uns 100 milions d'euros, segons el càlcul d'aquest setmanari. Els republicans han lamentat que el ministeri de Foment continue posant pedaçs a l'N-340 i ara hagi allargat el tram de doble línia contínua (consolidat entre l'Ametlla i el Perelló) fins a l'Aldea (a la imatge). ERC creu que amb la pressió turística de l'estiu, la carretera es convertirà en una “gatera”: “En comunicació vial demostraven més claredat els romans que no pas l'Estat espanyol del segle XXI”, va dir Salvadó.

FOTO: N. CARO

