

Amposta

El moviment veïnal tallarà la carretera N-340 aquest dissabte

El 233è tall es farà a l'altura de l'Hostal Baix Ebre, a les 17.00 h, i durarà tres quarts d'hora



Fotografia d'un dels talls organitzat per l'associació FOTO: JOAN REVILLAS

NÚRIA MESSEGUER
AMPOSTA

El moviment veïnal Prou! AP-7 Gratuïta Ja paràrà carretera N-340 aquest dissabte 18 de maig a les 17 hores a l'Hostal Baix Ebre. En un principi el tall durarà tres quarts d'hora.

I és que els veïns es van tornar a organitzar a principi d'any quan van reprendre els talls de l'N-340 però amb un nou plantejament: fer-los un cop cada mes. D'aquesta manera, com anunciava el seu portaveu, Llorenç Navarro: «Ens queden set talls fins a arribar a la data». Tot i que no descarten que la seva mobilització acabi aquí, «perquè fa vint anys que renovem concessions».

En teoria (i qui sap a la pràctica) el govern espanyol eliminarà els peatges de les autopistes a mesura que les concessions, amortitzades i en funcionament durant dècades, finalitzin entre aquest any i el 2021, va confirmar el mi-

nistre de Foment, José Luis Ábalos en una entrevista que va fer el diari *El País*. Ábalos va declarar: «serem coherents amb els nostres compromisos i les propostes que hem plantejat al Congrés i al Senat perquè aquestes autopistes s'incorporin a la xarxa pública a partir del seu venciment i s'alliberin de peatge».

84 km sense barreres

La primera autopista que es va alliberar va ser l'AP-1 entre Burgos i Armiñón, prop de Vitòria el 30 de novembre de 2018. Aquest peatge 84,3 kilòmetres ja pot ser transitat sense de manera gratuïta, sense barreres ni cabines. Aquest 2019 és el torn de l'AP-4 entre Sevilla i Cadis i l'AP-7 entre Alacant i Tarragona. La decisió que prengui el govern sobre l'alliberament o no d'aquestes, serà un precedent per a les concessions de l'AP-7 que acaben el 31 d'agost de 2021, entre Tarragona-Barcelona, també entre el Papiol-Mont-

meló i el tram que transcorre per Girona fins a la Jonquera.

Què suposa això?

L'alliberament d'aquests trams té un cost per a l'Estat d'entre 50.000 i 68.000 euros per quilòmetre a l'any en manteniment i conservació. Per aquest

«Cal deixar de confiar en l'autovia A-7 perquè rarament es materialitzarà»

motiu el ministre va assegurar que «caldrà plantejar-se una reflexió sobre els costos de manteniment d'aquesta xarxa». A més a més va afegir que: «el nou sistema ha de ser igualitari per a tot el país, sense que hi hagi discriminació entre territoris». Esperem, però, que aquest rebuig a la discriminació sigui un fet i no una intenció

perquè aquí a Catalunya, dos de cada 100 quilòmetres de la xarxa de carreteres són de pagament. A l'Estat espanyol trobem 166.000 quilòmetres d'asfalt, dels quals 3.040 són de peatge. Són varies les comunitats autònomes afectades, tot i que el territori més perjudicat és Catalunya: un de cada cinc quilòmetres de pagament a l'Estat és català.

Tot i que com ha remarcat Llorenç Navarro «que a Catalunya tinguem aquesta situació no és culpa de l'Estat sinó dels diferents governs de convergència». Segons Navarro aquesta lluita que porten és com «llençar pedres contra tancs», «perquè lluiten contra el sistema: partits i empreses». Però no es desanimen i per això, cada mes ells continuen en peu de guerra per desafiar aquest «injust sistema».

La construcció de rotondes

El moviment, a més, denuncia la construcció de rotondes que «des-

Les bonificacions El transport pesat, el gran castigat

Les bonificacions van ser una mesura del govern per reduir la congestió i la contaminació i augmentar la seguretat viària en les dues carreteres. L'acord estableix el desviament obligatori de camions cap a l'AP-7 en els trams de l'N-340 de Torrelblanca a l'Hospitalet de l'Infant, així com entre Altafulla i Vilafrauda Sud. Així, els camions es veuran obligats a passar per l'AP-7 amb una rebaixa del 50% aquells que efectuin trajectes interns i del 42,53% els de llarg recorregut. Però des de la plataforma condemnen aquesta mesura que només «culpabilitza el transport pesat». I és que així com ha afirmat Navarro: «els peatges els estan pagant meitat pels camioners i meitat per l'Estat». Tot i que «el benefici és 100% de les empreses concessionàries».

trossen l'N-340» perquè «l'estan convertint en una via urbana» com és el cas del tram que passa per Miami Platja. El Ministeri de Foment va anunciar a principis d'any la construcció de noves rotondes de l'N-340 al seu pas per les Terres de l'Ebre, concretament als trams d'Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Camarles, l'Ametlla de Mar i l'Hospitalet de l'Infant.

La funció de les rotondes és per «contribuir a la rebaixa de la sinistralitat», segons el govern i el pressupost de les obres és d'1,75 milions d'euros.

El 'valor' de les rotondes

Segons la plataforma, aquestes rotondes a banda de deformar la carretera també serveixen per «facilitar peculiaritats», ja que «poden haver-hi interessos en urbanitzacions que estan a prop de l'N-340». D'aquesta manera, les rotondes aconsegueixen disminuir el trànsit i així «donar més valor als immobles».

Des de la plataforma, ja han explicat que estan investigant aquestes «peculiaritats» que vinculen molts alcaldes del territori. Sabent també, que la seva lluita contra les rotondes està perduda «sabíem que no la podríem parar». I l'únic que cerquen ara és fer visible la seva lluita i crear consciència entre la població. Ja que com ha dit Navarro: «estem a punt de deixar de tindre la carretera més important d'Espanya».

Un altre aspecte que destaquen és que deixem de «confiar amb l'autovia A-7». Una promesa històrica que segons ells «rarament es materialitzarà», per això hauríem d'unir forces amb l'alliberament de l'AP-7.