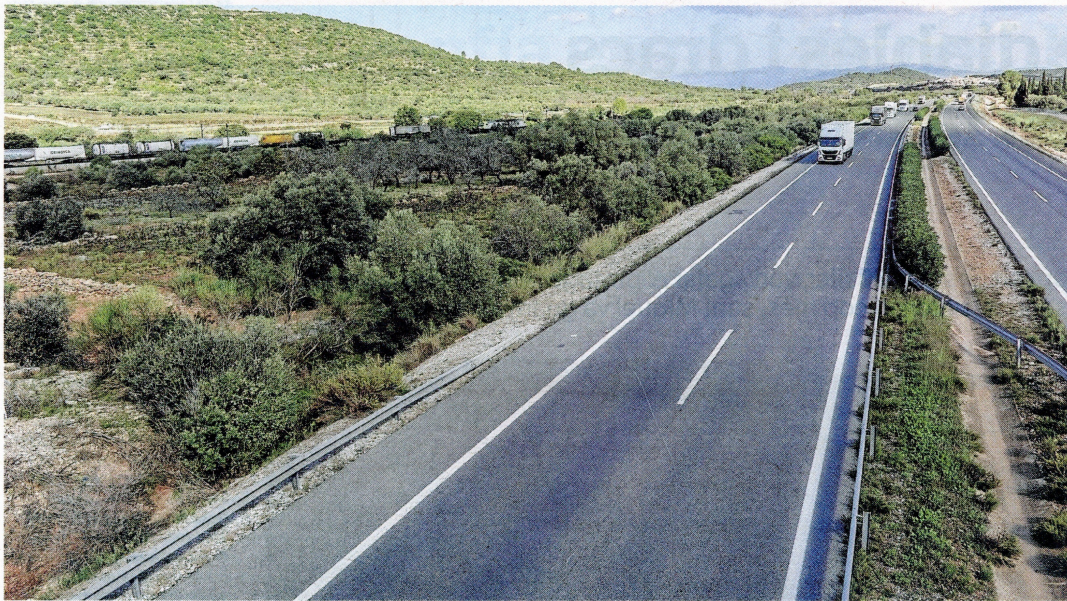




La via del tren (a l'esquerra) i l'autopista AP-7 al terme d'Ulldecona, amb el poble de Freginals al fons. FOTO: JOAN REVILLAS

L'APUNT Mesures correctores també a la via del tren

Pel que fa a la via fèrria, es va haver de tallar a l'alçada d'Ulldecona també per inundacions, en ple corredor mediterrani. Segons detalla l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) a preguntes del Diari, per a les tasques de reparació es van destinar més d'un centenar de tècnics, maquinària de via especialitzada com a perfiladores, bateadores, així com 2.000 metres cúbics de balast (la grava típica de les vies), que van haver de ser traslladats des de Moncofa (Castelló). Un cop passada l'emergència, ADIF també treballa en diferents estudis per a determinar les mesures preventives necessàries en aquelles zones potencialment inundables per a pal·liar els danys recurrents que hi ha.

Infraestructures

L'Estat i la Generalitat analitzen com evitar les inundacions i els talls a l'AP-7, l'N-340 i la C-12

Caldrà adequar i redimensionar les infraestructures al Baix Ebre i el Montsià tenint en compte els cabals màxims de les barrancades, cada vegada més freqüents i virulentes

MARIBEL MILLAN LÓPEZ
TORTOSA

Els principals eixos viaris de les Terres de l'Ebre (i del Corredor Mediterrani) van quedar afectats greument en els aiguats del passat 12 d'octubre. I no era la primera vegada. L'autopista AP-7, la carretera N-340 i la C-12 o Eix de l'Ebre es van haver de tallar al trànsit per inundacions durant hores (o dies en el darrer cas), en uns punts determinats que es repeteixen en els diferents episodis de pluges torrencials, danes o temporals dels últims anys.

Les administracions catalana i espanyola, titulars d'aquestes vies, tenen identificats els punts crítics i ja han iniciat estudis per millorar les infraestructures i evitar situacions de risc i talls com el viscut amb la borrasca Alice, que va obligar a allotjar centenars de

conductors en pavellons d'Amposta o Ulldecona.

L'Estat és el titular de l'autopista AP-7 i l'N-340. Segons detallen al Diari des de la Subdelegació del Govern espanyol a Tarragona, en els darrers dos anys s'han invertit 1,8 milions d'euros en millores, com ara en una bassa de laminació per desguassar l'aigua a tocar de l'AP-7 a la part sud del terme d'Ulldecona (que s'ha demostrat efectiva) o en la millora del pas del barranc de l'Oriola per sota de l'N-340 a Amposta. Actualment hi ha en marxa un estudi per actuar en altres zones i millorar les obres ja fetes, com en el cas d'Amposta (on l'actuació realitzada no va ser suficient i es va tornar a desbordar el barranc) o també a l'N-340 a Alcanar, un altre punt habitual de talls per inundació de la carretera en l'encreuament amb barrancs.



Així va quedar la C-12 a la zona de la carretera de la Carrova en els recents aiguats. FOTO: JOAN REVILLAS

En el cas de l'autopista entre Ulldecona i Freginals, les basses de laminació previstes en el pla director de barrancs de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) poden ajudar també a reduir el risc d'inundació de l'AP7 al seu pas per aquesta zona de l'interior del Montsià. En aquest sentit, les administracions estatal i catalana han mostrat la voluntat de treballar de forma coordinada.

Per la seua banda, la Generalitat és titular de la carretera C-12 o Eix de l'Ebre, una altra de les principals vies de comunicació, en aquest cas de l'interior del territori i que va romandre diversos dies tallada en la confluència amb el barranc de la Galera, que baixa de la serralada dels Ports i desemboca al riu Ebre.

Segons explica al Diari el director dels Serveis del Departament de Territori a les Terres de l'Ebre, Miguel Alonso, els problemes en aquest punt s'han anat repetint des de l'any 2018. El barranc de la Galera acumula aigua dels Ports i també d'altres barrancs i arriba a aquest punt, ja pròxim al riu Ebre, amb una amplada que pot arribar als 800 metres, arrossegant tot tipus de pedres, materials i vegetació. I aquí es troba amb la barrera que suposa la mateixa C-12, però també el canal de la dreta de l'Ebre i una carretera secundària de la Diputació. «És evident que cal fer una millor i major canalització, tenint en compte la realitat hidrològica actual del barranc», comenta Alonso. Així, des del servei de Carreteres a l'Ebre s'ha impulsat un estudi, que es va adjudicar al juliol i ja està en marxa, per conèixer al detall la dinàmica de la zona i trobar solucions definitives.