

El Corredor Litoral castiga les Terres de l'Ebre

En pocs dies Miquel Aubà al Senat i Ferran Bel al Congrés preguntaven sobre el retard en l'aplicació de mesures per a descongestionar l'N-340, amb bonificacions per als vehicles que circulen en el tram ebrenc i desviament dels camions; el ministre de Foment, Iñigo de la Serna, assegurava que el desviament obligatori de camions per l'autopista AP-7 serà efectiu però no ha dit quan. El que vol dir que per ara no serà.

Josep Bayerri Raga,
periodista



L'autovia A-7, com a eix modernitzat de l'N-340, es va començar a construir el 1992; el 2010 estaven en servei els 939 kilòmetres entre Algesires i Vilanova d'Alcolea, al nord de Castelló (527 quilòmetres a Andalusia, 98 a Múrcia i 314 al País Valencià). Allí quedà interrompuda al llarg de 124 kilòmetres fins a Vandellòs on torna a existir un nou tram de 49 kilòmetres (el tram català) que acaba a Altafulla. Des de fa deu anys el trajecte corresponent al Maestrat i les Terres de l'Ebre és un tràgic coll de botella a la ruta amb major trànsit i transport de mercaderies del sud d'Europa.

No és un assumpte nou. En guanyar la Guerra, la dictadura franquista va decidir reforçar el sistema viari espanyol (carreteres i ferrocarrils) amb estructura radial a partir del centre a Madrid; era una decisió política per a estructurar econòmicament i socialment el país sota la dependència de l'estat centralista i la seua capital i així consolidar el na-

cionalisme espanyol, que era i és la seua major aposta. La façana mediterrània va quedar com un eix secundari malgrat la seua importància, i les Terres de l'Ebre totalment marginades en la mesura que quedaven lluny de la capital que calia connectar amb el centre: Tarragona i Barcelona, del nord: Castelló i València, al sud.

L'N-340 per l'Ebre era un infern. Les anomenades 'corbes del Perelló' un itinerari temut per tots els conductors amb dues hores de trànsit lent per a anar de Tortosa a Tarragona; més temps quan les pluges feien vessar els barrancs i es tallava el trànsit. La situació es posa més en evidència quan va començar a aparèixer l'afluència turística i l'augment del transport per carretera. Un fet excepcional va agreujar la situació; entre 1959 i 1962 la guerra d'Algèria promogué un excepcional trasllàs de població des de la colònia i la metròpoli (més del milió de persones) i la carretera es col·lapsava gairebé diàriament mentre el vell pont penjant d'Amposta sovint estava en reparacions.

Finalment el Govern d'Espanya de-



Les previsions del Govern espanyol són que les comarques del Baix Ebre i Montsià es queden per ara sense l'autovia A-7 i que la sortida d'Aragó a la costa no siga per Catalunya.

cidí de construir una nova carretera entre Vandellòs i Camarles (la variant del Perelló) per la vora de la costa que fou inaugurada l'abril de 1970 juntament amb el nou pont d'Amposta. L'alegria va durar poc perquè quatre anys després la carretera es va convertir en un dels dos sentit de l'autopista de peatge, que arribaria a l'Aldea l'agost de 1974; mentre la concessionària a canvi del regal construïa una nova variant pel Perelló, que és la carretera actual amb línia contínua, limitació de velocitat a 80 i constants crítiques per les deficiències del traçat i la perillositat.

L'augment de l'accidentalitat a l'N-340 al seu pas pel territori féu que nasqués un moviment popular per a

exigir la solució al problema. El 2008 es va aprovar la construcció d'una variant per fora de la població de l'Aldea que no va entrar en servei fins al 2014 després de diverses paralitzacions. Això i tot, el problema subsisteix i la reivindicació, a més de mesures conjunturals per l'AP-7, com el desviament de camions i l'exempció del peatge parcial als residents, no exclou la petició que s'execute el tram d'autovia A-7 al seu pas per les comarques del Maestrat i l'Ebre.

El passat mes de gener el president Rajoy va anunciar que abans d'acabar l'any començarien les obres de l'autovia entre Benlloc i La Jana, és a dir el tram valencià. L'objectiu del Govern de l'Estat és que en

aquest punt l'autovia connecte amb l'N-232, d'Alcanyís i Morella a Vinaròs, per a donar sortida de l'Aragó a la costa mediterrània, sense entrar a Catalunya. De la resta, el tram des de Vandellòs a Traiguera d'uns 70 quilòmetres, ni una paraula; ni tan sols de la possibilitat, suggerida des d'aquí, de construir un tros de la nova via entre Vandellòs i Campredó, de 28 kilòmetres, que permetria que l'A-7 arribés al Baix Ebre i el Montsià. Mentrestant, la gent d'aquestes terres s'ha de conformar esperant que se'ls donen engrunes com la provisionalitat que demanen Miquel Aubà i Ferran Bel i que demagògicament promet el ministre i saben que menteix.