

MOBILITAT Té com a fil conductor una conferència de Germa Bèl i s'estrenarà el 29 de novembre als cinemes d'Amposta

Un documental de 52 minuts denuncia les deficiències que graven les Terres de l'Ebre en mobilitat i infraestructures

Tortosa Ò. Meseguer

La concepció radial i en termes de negoci privat de les infraestructures a l'Estat espanyol i la seua afectació a un territori perifèric des de tots els punts de vista, com les Terres de l'Ebre, és el motor del documental de 52 minuts *DesConnec-tats*, dirigit per Toni Royo i que utilitza com a fil conductor una conferència que el catedràtic canareu en Economia Germà Bel va fer al Pati d'Amposta al setembre del 2016. Royo ha desplegat i completat la seua obra durant quatre anys gràcies a la productora Films Nòmades i a la recaptació aconseguida a través de Verkami. Hi han participat la Diputació de Tarragona i els ajuntaments d'Amposta, l'Aldea, la Ràpita i Deltebre, on ara es projectarà pú-

blicament el resultat. El corredor mediterrani, la bombolla de les infraestructures (carreteres i vies d'alta velocitat gairebé sense usuaris) i les necessitats de les comarques ebrenques, que han d'assumir per este motiu, segons recorda Royo, "un cost social i un cost mediam-biental" es van superposant a través d'infografia 2D i 3D molt elaborada i dels testimonis i les opinions d'experts del món universitari, associatiu o de les administracions.

El treball també denuncia que les primeres concessions de ferrocarril, com la línia Barcelona-Mataró, o altres infraestructures d'interès públic hagen hagut de ser impulsades per capital privat, i a la vegada que l'actual responsabilitat patrimonial de l'Estat (que ha permès, per exemple, rescatar amb diner públic

CORREDOR MEDITERRANI

La doble via al corredor del tren no serà un fet fins a la primavera

La posada en marxa de la variant de Vandellòs del corredor mediterrani, que s'esperava per abans de final d'any, no serà una realitat fins a la primavera vinent. La doble via en este tram ja està enllestida, però segons el comissionat del govern espanyol per a les obres del corredor, Josep Vicent Boira, encara no es posa en servei perquè l'Agència de Seguretat Ferroviària hi està fent les comprovacions pertinents i, alhora, s'estan formant els maquinistes que operaran a la instal·lació. La infraestructura s'ha configurat provisionalment en doble via d'ample ibèric (amb un intercanviador d'eixos a la Boella), però amb travesses polivalents per a moure els rails a l'ample internacional un cop s'enllestisca el conjunt del corredor. La variant assumirà els trens que ara passen pel tram de via única de la línia de la costa; connectarà amb la línia del TAV a l'estació del Camp de Tarragona i permetrà escurçar els trajectes entre Barcelona, València i Alacant. Tortosa i l'Aldea podran guanyar més de mitja hora en alguns serveis en la relació amb Barcelona. Fa més de vint anys que s'espera la fi de l'embut que ara suposa la via única.

les autopistes en fallida) siga vista pel gran capital com una simple oportunitat de negoci: els exemples del Castor o del túnel del Pertús.

El documental, que es veurà el dia 29 a les 20 h a Amposta i el dia 2 de desembre a l'auditori de la Ràpita, repassa també, segons el seu director, la ineficiència dels organismes o eines de planificació a les Terres de l'Ebre, com ara l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre (Idecé) o el Pla estratègic territorial, i la inexistència de nous projectes de mobilitat a llarg termini, en bona mesura perquè fa anys o dècades que continuen pendents de resoldre's l'autovia A-7 (inexistent a les Terres de l'Ebre), el col·lapse de l'N-340, els descarrilaments a l'R-15 o el desdoblament de la C-12 o Eix de l'Ebre. ■