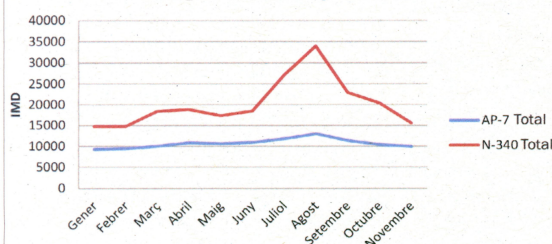


# més mions

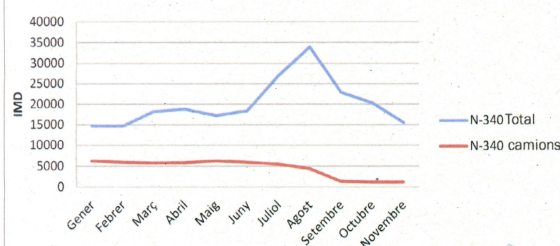
LA DADA

**34.000** vehicles van circular cada dia de l'agost per l'N-340

2018: TOTAL AP-7 / N-340



2018: N-340



LA DADA

**53,3%** dels vehicles són camions a l'AP-7 pel Camp i l'Ebre



## SINISTRALITAT

## Vint-i-un morts el 2018 a les carreteres de l'Ebre, cinc dels quals a l'N-340 abans del setembre

Tot i que els transportistes han lamentat sovint sentir-se criminalitzats, resulta poc qüestionable que el desviament obligatori de camions per l'AP-7 ha resultat beneficiós per a reduir la sinistralitat a l'N-340, on fins al setembre del 2018 hi van morir en sinistre cinc de les 21 víctimes mortals registrades a la xarxa viària de les Terres de l'Ebre durant l'any passat, i a partir del setembre, ja no s'hi va produir cap més mort. Així ho ha valorat el president director del Servei Català de Trànsit, Juli Gendrau, que ha qualificat la mesura d'"efectiva". Tot just esta setmana, entre diumenge a la nit i dimarts, es va registrar un accident a l'autopista, a l'Hospitalet de l'Infant, amb un camió i una furgoneta implicats (a la imatge, facilitada pels Bombers), que va obligar a tallar l'autopista durant hores en sentit Barcelona.

Segons les dades presentades pel SCT el 18 de gener a Tortosa, a l'Ebre hi va haver sis accidents i quatre morts més el 2018, en relació amb l'any anterior. Fins a 16, de



les 21 víctimes mortals, van morir en zona interurbana, i cinc en zona urbana. Els quatre accidents mortals de l'N-340 van localitzar-se als termes municipals d'Alcanar i de l'Ampolla. A tot el territori no hi va haver cap víctima mortal ciclista o motorista i només una era un viatnant, segons el balanç estadístic de l'any passat. La comarca amb més impacte de la sinistralitat va ser el Baix Ebre, amb sis morts i nou ferits greus, mentre que al Montsià va haver-hi sis morts i sis ferits greus en sis accidents mortals. A la Ribera d'Ebre van perdre

la vida dos persones i van resultar-ne ferides greus 12 més, mentre que a la Terra alta el balanç va ser de dos morts i nou ferits greus. Segons Gendrau, el principal factor dels accidents amb víctimes és la distracció, dins del qual s'hi inclou l'ús del telèfon mòbil.

També és major, proporcionalment, que a la resta de Catalunya el nombre d'accidents en què només hi havia un vehicle implicat, indicatiu que factors com l'excés de velocitat o el consum d'alcohol i drogues també van tenir un pes dramàtic.

(18.436 entre setembre i novembre, un 94% del trànsit de la controvertida nacional).

Els pics de trànsit global de l'any van tornar a correspondre al punt de més pressió turística, a l'agost, que tot just és quan hi circulen menys camions. Durant este mes, gairebé es van assolir els 47.000 vehicles diaris de mitjana (46.971) a l'eix de la costa, prop de 34.000 dels quals anaven per l'N-340.

**LA FI DE LA CONCESSION** A finals del 2019 s'esgota la concessió a Abertis del tram de l'AP-7 de Tarragona cap al sud. Els últims governs espanyols, tant del PP com del PSOE, han anunciat per activa i per passiva que la concessió no s'allargarà i que per tant l'autopista passarà a ser gestionada directament per l'Estat i s'alliberarà de peatges. Totalment? Esta pregunta ja no té una resposta tan categòrica. Probablement es dixer de pagar els peatges en la proporció en què actualment es paga per usar l'autopista, però no es descarta algun ti-

pus de peatge per ús, més tou i potser en forma de taxa (el que es coneix com a vinyeta) o de nou impost, per a finançar el manteniment de les autopistes. L'actual ministre de Foment, el socialista José Luis Ábalos, ha plantejat més d'un

### En canvi, la gratuïtat per als residents no ha fet augmentar el trànsit de lleugers

cop que cal fer una reflexió i un debat per a determinar si les vies d'altres prestacions les paga el contribuent a través del Pressupost General de l'Estat i directament a través d'una taxa específica en concepte d'ús. **"Avançarem cap a un model únic de l'Estat i hem de reflexionar sobre com mantenir una xarxa d'alta capacitat que té més de 20.000 quilòmetres** [alguns dels quals, clarament prescindibles, com s'ha demostrat]. **Volem un model que siga social, am-**

**biental, territorialment just, sense desequilibris entre regions, però també finançament possible"**, va dir recentment a Castelló.

L'equilibri territorial estatal, però, resulta de difícil compliment si territoris com les Terres de l'Ebre continuen arrossegant un greuge que no se soluciona amb l'alliberament parcial o total de l'AP-7. Les xifres analitzades en este reportatge ja permeten intuir que l'autopista cada vegada tindrà menys fluïdesa en el trànsit i, de fet, alguns agents polítics o socioeconòmics ja han alertat de la necessitat de fer-hi un tercer carril en el cas que no s'aposte per fer el tram ebrenc de l'autovia A-7 entre la Jana i el Perelló, una opció que ha intentat rescatar l'actual subdelegat a Tarragona, el tortosí Joan Sabaté, i en la qual el territori (sobretot l'interior del Montsià) insistix de tant en tant, però en definitiva una alternativa que, un cop més, no compta amb cap partida substancial als pressupostos de l'Estat que el PSOE ha dut a les Corts. ■