

El Govern proposa la solució gironina per traure els camions de l'N-340

La mesura preveu compensar la restricció de pas als vehicles pesants amb bonificacions d'entre el 35% i el 50% dels peatges, a més de fer gratuït el tram de l'AP-7 per als veïns



Imatge d'arxiu d'un tall veïnal a l'N-340. | ACN / A. Ferràs

Després de mesos de debat, dubtes i manca de concreció, l'aplicació de la solució gironina a l'N-II per treure el trànsit pesant de l'N-340 a les Terres de l'Ebre, el Tarragonès i les comarques del Penedès s'obre finalment pas. Els consellers de Territori i Sostenibilitat i Interior, Josep Rull i Jordi Jané respectivament, acompanyats de càrrecs territorials de la Generalitat, van traslladar el plantejament als alcaldes en una reunió que va tenir lloc fa pocs mesos a la ciutat de Tarragona. Ara, la proposta ja es troba sobre la taula del Ministeri de Foment, que ha de prendre una solució definitiva al respecte.

En termes concrets, el gruix principal de les mesures plantejades al govern espanyol pren com a base la restricció de camions en els trams conflictius de l'N-340 en els quals Foment encara no ha construït l'autovia A-7 i només tenen com a alternativa l'autopista de peatge. D'una banda, a les Terres de l'Ebre, els camions tindran restringit el pas i seran desviats cap a l'AP-7 entre Vinaròs i l'Hospitalet de l'Infant. Al Penedès, el tram restringit per al trànsit pesant s'estendrà des d'Altafulla fins a Vilafranca del Penedès. En tots dos casos, els trajectes llargs tindran una bonificació de l'import dels peatges del 35%, descompte que en el cas del trànsit local arribaria al 50%.

Exempció dels peatges per als moviments interns

Adicionalment, la proposta inclou l'exempció dels peatges per als moviments interns per l'AP-7 que efectuen els residents. Així, els veïns de l'Ebre no hauran de pagar peatge entre Vinaròs i l'Hospitalet de l'Infant i els residents del nord de la demarcació gaudiran de la mateixa bonificació en el seu tram. En este cas, la bonificació es limitaria a un trajecte d'anada i tornada a la mateixa destinació.

Es tractaria d'un plantejament similar al que des de fa anys funciona ja a la circumval·lació de Tarragona, en el tram entre Salou i Altafulla-Torredembarra, lliure de peatge per als trajectes entre estos dos punts. En la proposta, però, es vol intentar regular de forma efectiva els subjectes beneficiaris i limitar el trajecte concret. Una de les opcions sobre la taula és la seua aplicació a través de la contractació d'un sistema de telepagament bancari, com el conegut Via T.

La Generalitat ja havia sospesat públicament l'opció de restringir i desviar obligatòriament per l'autopista el trànsit pesant des de fa temps, seguint l'exemple gironí. En particular, als trams en els quals Foment no ha arribat a executar l'autovia A-7, paral·lela a l'N-340 i a l'AP-7. Però la idea del desviament obligatori i les bonificacions no va agradar ni a les associacions de transportistes tarragonines ni a les entitats veïnals que exigeixen la gratuïtat de l'autopista, més encara quan en l'horitzó s'apropa el final de la concessió i el retorn de la infraestructura a l'Estat el pròxim 2019.

Malgrat tot, el balanç positiu que el Govern fa de l'experiència de l'N-II, des de la seua implantació l'abril del 2013 en un tram de 81 quilòmetres, l'ha portat finalment a extrapolar l'experiència a altres corredors viaris catalans també altament afectats per la saturació i l'accidentalitat.