

Reptes per a un nou model de mobilitat



Cues a l'AP-7 EFE.

L'octubre passat, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana va adjudicar la conservació i explotació del sector 4 de l'AP-7 (tram la Jonquera-Vidreres, de 85 km, i tres àrees de servei: la Jonquera, Empordà i Gironès) per un import de 21,8 milions d'euros i una durada de dos anys. La vigilància i l'atenció d'accidents formen part de les tasques per garantir les millors condicions de serveis viaris i seguretat. Per tant, la conservació de l'AP-7 després de la fi de la concessió (agost del 2021) continua corresponent íntegrament a l'Estat.

Desgraciadament, l'AP-7 concentra el 20% de les víctimes mortals

de la xarxa viària catalana –atenció a les morts per atropellament i als robatoris–, amb un increment del trànsit total de prop del 40%, segons dades del Servei Català de Trànsit (juny), i la Generalitat ja ha hagut d'adoptar diferents mesures per regular el trànsit i assumir serveis impropis (retirada de vehicles avariats).

La mobilitat actual per carretera està basada en l'ús intensiu del vehicle privat i el transport de mercaderies amb vehicles pesants i urgeix crear un model de mobilitat substitutiu que potenciï un transport públic de passatgers integrat i multimodal i un transport terrestre de mercaderies que combini el ferrocarril i la carretera, amb aparcaments segurs per a camions i vehicles comercials.

El transport ferroviari de mercaderies representa aproximadament un 4% del total del transport terrestre de mercaderies a l'Estat, lluny de la mitjana europea (18%). Mentrestant, els objectius europeus fixen que l'any 2030 un 30% de les mercaderies s'haurien de transportar en tren per reduir els gasos d'efecte hivernacle del transport terrestre (un 95% del total).

La connexió a l'ample de via internacional (UIC) per desenvolupar una autopista ferroviària a l'estació intermodal de mercaderies de Vilamalla i permetre que el polígon industrial Empordà Internacional i Logis Empordà es converteixin en un hub logístic és un repte gegantí que requereix el màxim suport de les institucions i els agents econòmics i socials, tenint en compte l'enclavament estratègic i la vocació transfronterera cap a Europa i el Port de Barcelona i el seu efecte tractor en les exportacions.

Ens cal dissenyar un nou model de mobilitat que no criminalitzi cap sector, que avanci a partir de criteris d'eficiència (costos) i sostenibilitat (petjada ecològica), i que plantegi solucions a mitjà i llarg termini per planificar i consensuar les inversions prioritàries a les xarxes d'infraestructures viàries i ferroviàries.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 17-07-2022, Pàgina 22

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2167855-reptes-per-a-un-nou-model-de-mobilitat.html>