

1,50€ AMB
'YO DONA'

GANIVETS 2,95 €
CURS ANGLÈS 9,95 €

CLÀSSICA 9,95 €
MICROSOFT 6,95 €

AGATHA CHRISTIE 1,95 €
FRANK SINATRA 6,95 €

DISSABTE
25 DE FEBRER DEL 2012

CONSELL DE CENT 425-427
BARCELONA. TEL. 93.265.53.53

www.elperiodico.cat
www.grupozeta.es

DIRECTOR
ENRIC HERNÁNDEZ

GRUP ZETA

el Periódico

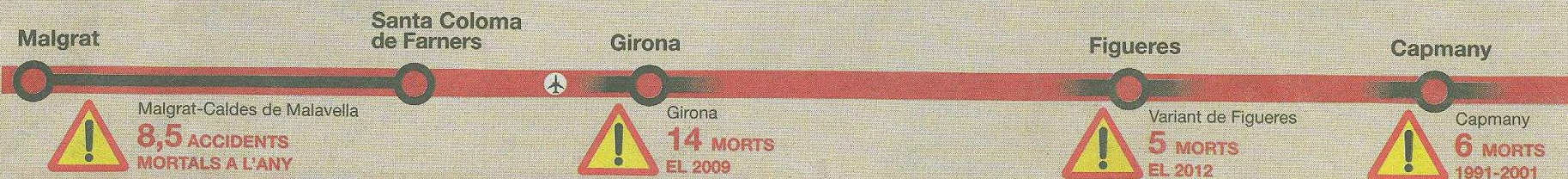
ds. 25

REVISIÓ UNA SETMANA DESPRÉS DE L'ACCIDENT DE FIGUERES

TEMA DEL DIA
► Pàgines 2 a 5 i editorial

N-2 El corredor de la mort

La via entre Barcelona i la Jonquera acumula punts negres

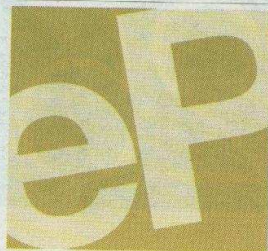




SILS. Una carretera nacional plena de cruïlles, semàfors i rotondes.



VILAMALLÀ. Els vorals estrets no permeten esquivar els perills a la via.



TEMA DEL DIA

La seguretat viària Pàgines 2 a 5

e-Periódico

Vegeu el videocomentari d'Edwin Winkels
a <http://www.e-periodico.cat>

La carretera de la vergonya

Els últims cinc morts deixen una altra vegada en evidència l'oblit de la N-2. En els seus 150 km de Montgat a França només té dos trams curts desdoblats



Premià ►► Velocitat limitada.



UNA VIA COMPLICADA

■ TRAM D'AUTOVIA
■ ÀREA DE PROSTITUCIÓ



Intensitat mitjana diària de vehicles



EDWIN WINKELS
BARCELONA

A Montgat, un senyal indica el quilòmetre 629 de la carretera nacional 2 (N-2). Aquí reneix una via que al llarg dels pròxims 150 quilòmetres, fins a la frontera amb França, al quilòmetre 779, mostrarà moltes vergonyes i un paisatge ben divers. Una carretera que es pot recórrer en un matí superant 30 rotondes, 29 semàfors, vuit trams amb obres (algunes aturades), 24 prostitutes, quatre cotxes de Mossos, un de la Guàrdia Civil, tres de policies locals, desenes de ciclistes i centenars i centenars de camions.

Una via mortal, sobretot en el seu tram per la província de Girona, on des del 2008 han mort 65 persones (les últimes, cinc viatgers romanesos la setmana passada en l'angoixant variant de Figueres). Una via menyspreada pel seu propietari, el Ministeri de Foment, que va desdoblir 514 dels quilòmetres entre Madrid i Barcelona (gairebé tot, excepte un tram als Monegres) i els va convertir en l'Autovia del Nord-est, però va deixar abandonat aquell tram final, amb només 16 quilòmetres desdoblats, a Mataró i a Fornells. Una via carregadíssima de camions que s'escapen del peatge de l'AP-7 i que, en alguns trams, estan implicats en més del 60% dels accidents.

Després de desaparèixer a l'entrada sud de Barcelona, on la A-2 es dissol al Nus del Llobregat, aquella mateixa carretera, ja amb el seu vell nom de N-2, resorgeix als mapes de trànsit en ple barri de Sant Roc de Badalona, on s'anomena avinguda del Marquès de Mont-roig. Després d'uns cinc quilòmetres, ja a Montgat, la N-2 torna a aparèixer indicada i comença, sobretot des de la incorporació des de la C-32 al Masnou, el seu periple per la costa del Maresme, comarca que està reclamant millores des que la carretera existeix. Reclamacions que es van reforçar amb la inauguració de l'autopista, que es demana que sigui gratuïta per retirar part dels 40.000 cotxes que transcorren diàriament entre els pobles i la platja.

VIA URBANA // Travessar el Maresme per la N-2 fins a Santa Susanna no només exigeix una concentració òptima i contínua, sinó també molta paciència. De via ràpida -encara conserva uns breus trams de quatre carrils i amb mitjana, a més del seu desviament oportú de 10 quilòmetres per la ronda de Mataró- s'ha anat transformant en una via semiurbana amb semàfors (25, més els que, en direcció nord, han de facilitar el gir cap a l'esquerra) i una quantitat semblant de rotondes (19), grans i petites. Se'n van prometre més arran de la mort

Intensitat mitjana diària de vehicles

32.000-40.000

PERCENTATGE DE VEHICLES PESANTS

6%-9%



Montgat ► Via urbana, amb semàfors, cruïlles i ciclistes.

Al Maresme ha passat a ser una via semiurbana, però que encara suporta fins a 40.000 vehicles diaris

de l'alcalde de Premià de Mar Jaume Batlle, atropellat el 2007 quan anava en moto, però no totes s'han realitzat. Encara són poques per disminuir la velocitat i augmentar la seguretat viària, encara que han disminuït els accidents (cinc greus per quilòmetre fa cinc anys) i la seva presència a la llista negra de carreteres més perilloses.

Sort que al Maresme la presència de camions és baixa, amb un 6% de tot el trànsit de la N-2. Comença a augmentar a l'entorn de Tordera, on rotondes i semàfors donen pas a les prostitutes, i comença, després d'haver superat la part més sinuosa de la via, la gran invasió de tones sobre rodes a l'encreuament de Maçanet de la Selva i Vidreres. Els camions

s'hi incorporen des de l'AP-7 per estalviar-se el peatge fins a la Jonquera i s'apoderen de la N-2, on la seva velocitat no és molt més baixa que a l'autopista. ¿La diferència i el perill conseqüent? En lloc de quatre o sis carrils, aquí n'hi ha només dos, amb alguns encreuaments terribles com el de Mallorquins. I és just aquí on des de ja fa tres anys estan aturades les obres de desdoblament, uns 6,6 quilòmetres que el Ministeri de Foment va tornar a ajornar el mes de novembre passat. Ara, els 6 quilòmetres d'autovia poc abans d'arribar a Girona són els únics de tot el recorregut. Un miratge, gairebé un engany.

EL PREU DEL GASOIL // Com a norma general, s'aconsella el desdoblament d'una via a partir d'una intensitat mitjana diària de vehicles (IMD) d'entre 10.000 i 15.000. Des de fa dècades, per aquí n'hi passen més de 20.000, i al tram concret de Maçanet a la Jonquera amb una presència de camions d'entre el 20% i el 25%, cosa que equival a uns 5.000. L'IMD de l'adjacent AP-7 reflecteix la relativa infrautilització d'aquesta última: 43.500 vehicles entre Montmeló i la Jonquera.

Molts camioners expliquen que el preu del gasoil (1,39 euros per litre) els ha obligat a estalviar-se el peatge, d'entre 13,50 i 16,90 euros segons el

Millores per 68 milions d'euros

El Ministeri de Foment va licitar dijous cinc contractes per a millores en carreteres catalanes, entre elles la N-2 i la N-2a, que és la variant de Figueres.



Xarxa de carreteres de l'Estat

Les grans carreteres nacionals, que parteixen de Madrid, són de titularitat de l'Estat, tot i que diversos trams de la N-2 han estat transferits a la Generalitat.



JOSEP GARCIA



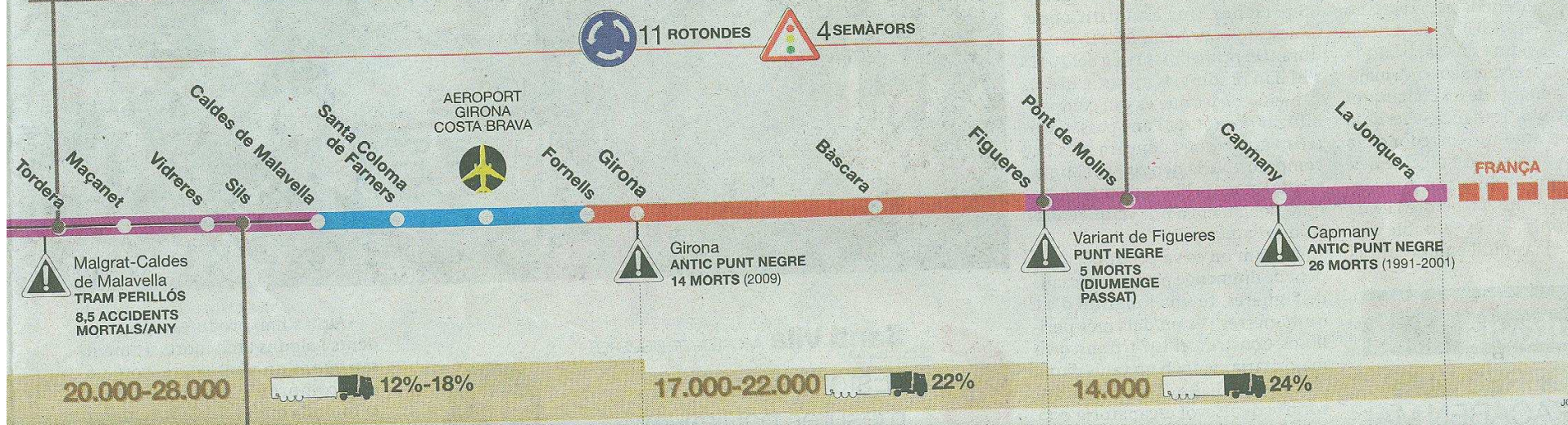
Tordera >> Rotondes i trànsit.



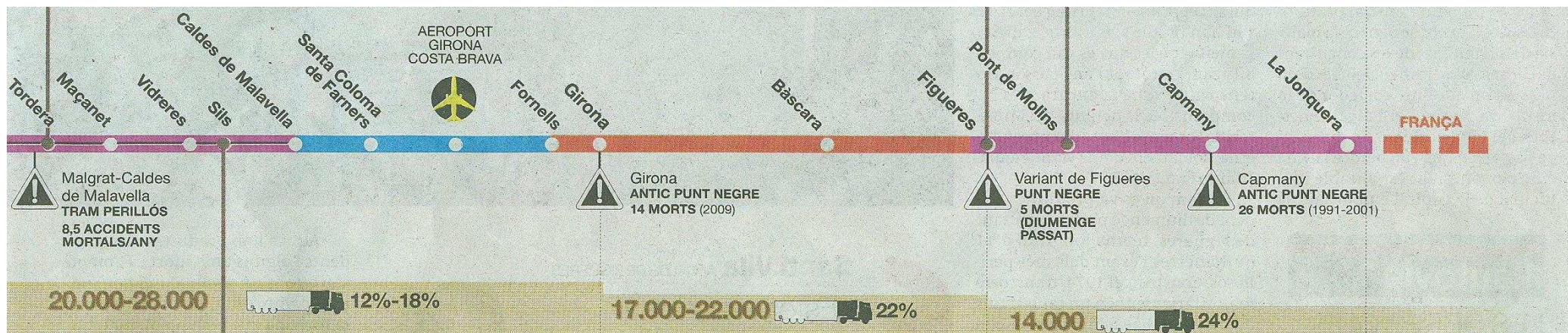
Figueres >> Camions i vorals estrets.



Figueres >> Últim accident, cinc morts, diumenge.



JORDI CATALÀ



JORDI CATALÀ



Sils ► Cruïlla perillosa i obres de desdoblament parades.

tipus de camió, des de Maçanet fins a la frontera.

«És una via secundària que funciona com una de primària», va dir aquesta setmana Lluís Prieto, tècnic vial de la Fundació RACC, a Ràdio Girona, arran de l'últim accident mortal: un xoc frontal entre una furgoneta i un camió en un dels trams més estrets. La variant de Figueres es va fer sobre un interminable talús, amb uns vorals tan estrets que no permeten aturar un cotxe sense perill. No hi ha cap apartador escapatori en un tram on, segons la Fundació RACC, els camions estan implicats en el 75% dels accidents.

A tota la N-2, els conductors tenen el costum de circular molt cap a la dreta, trepitjant la línia, per allu-

A l'angoixant
variant de Figueres,
els camions estan
implicats en un 75%
dels accidents

nyar-se al màxim possible del carril contrari; a la variant de Figueres, on algú ha pintat RIP al damunt de la calçada, aquesta tendència encara és més elevada. Per por.

Perquè la N-2 fa por. Per les seves cruïlles, pel mal estat de l'asfalt, per la velocitat dels camions. Encara sort que no hi ha tantes obres, perquè sempre augmenten el nombre d'accidents, com va passar a Girona fa tres anys. Però, per l'altre costat, tothom reclama aquestes obres imprescindibles. O el veto als vehicles pesants. No és fins a la Jonquera quan els camions frenen i tornen a l'autopista. I allà, a només dos quilòmetres de la frontera francesa, tornen a aparèixer les prostitutes. Inequivoc senyal de benvinguda. ≡

La seguretat viària ► Les demandes

La desídia de Foment amb la N-2 subleva els alcaldes

► Figueres qualifica la carretera nacional d'«autèntic corredor de la mort»

► Premià denuncia que la via és molt insegura i lenta i demana més rotondes

FERRAN COSCULLUELA / GIRONA
FEDE CEDÓ / MATARÓ

L'alcalde de Figueres, Santi Vila (CiU), va sintetitzar en una frase apocalíptica el que pensen la majoria dels habitants de les comarques de Girona sobre les deficiències de la N-2. «És un autèntic corredor de la mort», va sentenciar l'alcalde després del fatal accident de diumenge passat, en què van perdre la vida cinc persones. El responsable municipal de la capital empordanesa

no exagera. Des del 2008, al traçat gironí d'aquesta via s'hi han matat 65 persones. Una estadística que aquest any podria empitjorar, ja que durant el primer mes i mig del 2012 s'hi han produït sis morts, gairebé la meitat de les que es van comptabilitzar durant tot l'any passat. Un trist balanç que fa encara més incomprensible la demora del Ministeri de Foment a l'hora d'emprendre el desdoblament d'una via que enllaça amb França.

El tram on es va produir l'acci-



l'autovia

LES OBRES QUE NO S'ACABEN MAI

➤ Els alcaldes de Caldes de Malavella, Sils i Maçanet de la Selva estan desesperats.

Fa tres anys que les obres de desdoblament de la N-2 estan aturades als seus municipis a causa de diferents problemes de les empreses constructors. Mentre no es reprenen els treballs (per als quals encara no hi ha data), els vehicles circulen pel vial de servei provisional construït per a la futura autovia, tal com denuncia l'alcalde de Sils, Martí Nogué.

➤ «Estem molt decebuts i el que no entenem és que el Govern adjudiqui obres en altres carreteres mentre que aquí està tot paralitzat. És impossible que a l'Estat hi hagi altres vies més prioritàries que la N-2, tant per la seguretat com pel volum de vehicles que hi circulen», afirma l'alcalde. Una altra de les seves queixes és que al Ministeri de Foment ningú els informa i s'han d'assabentar de les notícies per la premsa. Un desinterès que contrasta amb les declaracions del diputat del PP, Enric Millo, o del ministre Cristóbal Montoro, que durant la campanya electoral van qualificar les obres de «prioritàries».

dent de diumenge passat, la variant de Figueres, té una longitud d'11 quilòmetres i és un dels més peril·losos. Construït el 1974, transcorre majoritàriament en un talús d'uns cinc metres d'alçada, gairebé no té vorals i qualsevol escapatòria està vedada per les tanques de seguretat. Amés a més, els enllaços i incorporacions a les carreteres de l'Escala, Roses i Llançà són bruscos i amb mala visibilitat.

ALTERNATIVES // Vila afirma que Figueres es troba en una situació d'«absoluta indefensió» davant les «gravíssimes conseqüències» que provoquen les carències d'aquesta carretera. L'alcalde recorda que, des dels anys 90, el Ministeri de Foment té sobre la taula diverses alternatives per millorar aquest tram, però no s'acaba de decidir per cap, encara que, això sí, el ministeri va decidir rebaixar la velocitat a 80 quilòmetres per hora (hi ha un radar) i eliminar diverses zones d'avançament. «Estem cansats de mesures palliatives i reclamem una solució urgent», insisteix Vila.

Josep Masoliver (CiU) és l'alcalde de Garrigàs, un petit poble de 350 habitants situat vuit quilòmetres al sud de Figueres. El pas de la N-2 per aquest municipi és un altre dels punts negres de la nacional. Per girar a les carreteres que connecten amb aquest poble o amb Creixell (Borrassà), els vehicles s'han d'aturar al mig de la via, sense cap carril d'espera. Una operació en què els conductors es juguen la vida si es té en compte que cada dia circulen milers d'enormes camions per aquesta carretera.



Santi Vila ALCALDE DE FIGUERES

«Estem cansats de mesures palliatives i reclamem a Foment solucions urgents»



Josep Masoliver ALCALDE DE GARRIGÀS

«El ministeri sap que la nostra cruïlla és un punt negre, però fins ara s'ha oposat a construir-hi una rotonda»



Martí Nogué ALCALDE DE SILS

«No entenem que s'adjudiquin obres en altres carreteres quan no són tan prioritàries com aquesta»



Miquel Buch ALCALDE DE PREMIÀ DE MAR

«S'han de buscar alternatives de consens i evitar grans obres que trinxin el territori»



«Aquí s'han produït molts accidents i alguns amb morts. Foment sap que és un punt negre, però no s'ha compromès mai a construir la rotonda que reclamem, malgrat que li hem fet arribar diversos projectes», explica l'alcalde.

La inseguretat de la N-2 també és una de les antigues reclamacions de la comarca del Maresme. La carretera política de Miquel Buch (CiU), alcalde de Premià de Mar, va lligada a la carretera. L'atropellament mortal del seu antecessor, Jaume Batlle, el 2007, el va portar a l'alcaldia. Des d'aleshores, reclamar més mesures de seguretat a la carretera que travessa el municipi és una de les seves prioritats.

PROMESES INCOMPLERTES // Buch recorda que, després de l'accident, «Foment va prometre rotondes a les cruïlles amb semàfors», que són els autèntics punts negres de la N-2 al Maresme, però només va intervenir en les interseccions d'Alella-el Masnou i Cabrera-Vilassar, on també va incorporar mitgeres divisòries entre carrils. Han passat quatre anys, però l'alcalde de Premià continua denunciant que la N-2 és «extremadament insegura i lenta».

La reivindicació és unànime i apunta a la pacificació de la N-2 amb una reconversió de la via en passeig urbà. Per la N-2 hi circulen diàriament 50.000 vehicles a l'altura del Masnou i 40.000 per Vilassar de Mar, cosa que provoca una congestió permanent. «Hem de buscar alternatives de consens i evitar grans obres que trinxin el territori», sosté Miquel Buch. ▢

JOAN CASTRO / CLICK ART FOTO

Anàlisi

Cristian Bardají

DIRECTOR D'ESTUDIS D'INFRAESTRUCTURES (CAMBRA DE COMERÇ)



La carretera ni-ni

El tràgic accident mortal de fa uns dies a la ronda de Figueres ha tornat a posar de manifest la precarietat actual de la carretera N-II a les comarques gironines. I no és l'únic tram. Del Maresme també ens arriben notícies similars de forma recurrent. Encara que les causes no són les mateixes, les conseqüències són bastant semblants.

El problema de fons és que, fruit de la història, la inversió en infraestructures en aquest país ha acabat generant una xarxa viària funcionalment ineficient. És a dir, una xarxa que no funciona bé. I no funciona bé perquè incentiva els usuaris a utilitzar les vies per a funcions diferents de les que els correspondria des del punt de vista sistèmic.

El pecat original és que s'ha fet un ús del peatge exclusivament com a eina de finançament de la xarxa viària d'alta capacitat, quan, ben pensats, els peatges són una eina fonamental de regulació del trànsit i un instrument per a la millora de l'eficiència del sistema eco-

nòmic i la rendibilitat del transport.

La ronda de Figueres és un exemple paradigmàtic d'aquesta situació: ni és una bona alternativa a l'autopista ni dóna una resposta satisfactòria a les necessitats del trànsit local i comarcal. És una ronda massa urbana per als conductors

L'Eurovinyeta ajudaria a especialitzar l'ús que es fa de les vies de transport

de pas que volen estalviar-se el peatge, amb massa enllaços i trànsit d'agitació per a la capacitat que té. I, al mateix temps, circular resulta desagradable per als usuaris de trajectes curts, sobretot perquè la intensitat de vehicles pesants és molt elevada.

Per crear les condicions de competitivitat adients per generar nova activitat econòmica i incremen-

tar la productivitat de les empreses cal, entre altres coses, disposar d'una dotació adequada d'infraestructures i serveis de transport. En un moment en què es produeixen profundes restriccions pressupostàries resulta encara més necessari prioritzar les actuacions que ofereixin més rendibilitat social, econòmica i ambiental. Ara que sabem que afrontar noves inversions serà difícil, s'han de reclamar dosis ingents de bona gestió, on tenim suficient marge de millora.

En aquesta línia, seguint les orientacions de la Comissió Europea, s'hauria d'avançar en un model coherent de tarifació per ús de la xarxa viària (l'anomenada Eurovinyeta), que contribueixi a especialitzar funcionalment les carreteres i l'ús que se'n fa. A més a més, en la mesura que l'Administració pugui obtenir nous recursos econòmics, s'ha de valorar com es podrien dedicar a la construcció i manteniment d'infraestructures en general i a la millora de la competitivitat del transport en particular, assegurant un ús finalista dels ingressos.

Aquesta mena de mesures, tot i amb això, s'hauran d'aplicar en un marc territorialment ampli, amb perspectiva econòmica i redistributiva, amb acompanyament de les polítiques públiques i privades en matèria de transport i finançament, i amb les polítiques europees comunes com a element de referència futura. ■

La variant de Figueres
de la N-2, al terme de
Vilamallà (Alt Empordà).



EL PERIÓDICO DE CATALUNYA
Director: Enric Hernández.
Directors adjunts: Albert Sáez i Juancho Dumall.
Subdirectors: Bernat Gasulla, Joan Manuel Perdigó,
i Josu de la Torre

Director d'art: Ferran Grau. **Delegada a Madrid:** Gemma Robles.
Defensora de la Igualtat: Eva Peruga.
Secretari general de redacció: Xavier Martínez Chico.
Directora de Comunicació: Montserrat Baldomà.

AREES. Opinió i participació: Enric Sala. **Internacional:** Marta López. **Política:** Neus Torras. **Economia:** Olga Grau. **Coses de la vida:** Luis Mauri. **Gran Barcelona:** Javier Belmonte. **Esports:** David Torras. **cult:** Teresa Cendrós. **Dominical:** Pau Arenós. **Tancament:** Alfons Ribera. **Edició gràfica:** Xavier Jubierre i Ferran Sendra. **Diagramació:** Ricard Sans. **Infografia:** Ricard Gràcia. **Documentació:** Miren Casado. **Edició en català:** Ricard Fitè. **Continguts digitals:** Saül Gordillo. **Continguts audiovisuals:** Xavi Casinos. **Desenvolupament tecnològic:** Alex Poderoso.

Editorials

La carretera maleïda

Si una carretera mereix el qualificatiu de vergonyosa és la N-2 en el tram de 150 quilòmetres que s'estén entre Montgat i la Jonquera. Els greugés són múltiples, començant per l'estat de l'asfalt o la pràctica absència de vorals, el pas per l'interior de poblacions, els semàfors i els girs perillosos a l'esquerra (a la zona del Maresme), i acabant pel caos imperant a la província de Girona, amb obres paralitzades, vies alternatives de gran dificultat i variants d'alt risc.

Sense comptar, per descomptat, amb la comparació feridora entre les autovies existents en la pràctica totalitat del recorregut des de Madrid fins a Barcelona i

la gairebé nul·la presència de desdoblaments (només 6,5 quilòmetres) des d'aquí fins a la frontera amb França, una zona especialment sensible per l'elevat trànsit i la ingent presència de camions. Les queixes sobre l'estat de la N-2 no són ni de bon tros exagerades. N'hi ha prou amb una comprovació macabra: el nombre d'accidents i de morts, molt superior a la majoria de vies de circulació. O n'hi ha prou, també, d'analitzar els trams més problemàtics, com molts de la zona litoral, la variant de Figueres o els vergonyosos casos d'ampliació que segueixen paralitzats. Per exemple: el tram entre Sils i Caldes de Malavella, a l'eix Palafolls-Maçanet-Girona (amb més de dos anys d'inacció pel col·lapse eco-

nòmic de l'empresa encarregada i per la desídia de l'Administració), o el d'Orriols-Bàscara (amb terrenys expropiats i sense cap avanç efectiu).

Bé per la imminència d'eleccions, bé per l'impacte d'accidents com el que diumenge passat va deixar cinc morts a Figueres, segueixen arribant promeses i licitacions provisionals que no es concreten en una materialització que tregui la N-2 de l'estat lamentable en què es troba. ¿Hi ha solucions? Alguns municipis proposen la gratuïtat de la C-32, una mesura que sembla més viable en aquest cas que en el de l'AP-7. De qualsevol manera, el que ja és absolutament urgent i inajornable és una decidida acció que converteixi en digna, i sobretot segura, una carretera tan transitada. Per la integritat dels que hi transiten, i per l'estalvi econòmic derivat d'un transport més ràpid, la N-2 ha de canviar ja.

Val més un pardal a la mà

El camí que ha pres el Govern per agilitzar la liquidació dels deutes acumulats per comunitats autònomes i ajuntaments –i per fer-la efectiva– no és tan resolutiu com havia avançat el mateix Executiu. El Consell de Ministres va aprovar ahir el mecanisme, del qual es coneixeran els detalls avui a través del BOE, perquè els bancs avancin el pagament endarrerit als proveïdors de l'Administració autonòmica i local.

Es tracta, bàsicament, de fer possible que la banca disposi de prou avals per fer efectiu el pagament de les factures pendents fins al desembre de l'any passat. La liquidació es farà a partir del mes de maig i al llarg de l'exercici; és a dir, que hi haurà qui participarà

d'aquest deute –que es calcula en 48.000 milions d'euros– i cobrarà a mitjans d'any, però hi haurà qui no ho farà fins d'aquí deu mesos.

El val més un pardal a la mà que una perdiu en l'aire serveix més que mai en aquests temps tan durs que vivim. Per tant, mentre que s'acabi cobrant, està bé encara que sigui més endavant. No obstant, el sistema que es posarà en marxa, que permetrà que tinguin prevalença a l'hora del cobrament els que facin una quitació del que se'ls deu, és difícil de pair. Està bé que al final no siguin els proveïdors els que carreguin amb els costos financers de l'operació, però és inconcebible que s'habiliti un mecanisme similar als concursos de creditors, com si les administracions haguessin suspès pagaments.

*L'opinió del diari s'expressa només en els editorials.
Els articles exposen posicions personals.*