



ANÁLISIS | LLUÍS GONZÁLEZ

Las comarcas de Tarragona llevan más de 40 años reivindicando el desdoblamiento de toda la N-340, los mismos que lleva recibiendo, por única respuesta, el desprecio de los sucesivos gobiernos del Estado

Historia de una discriminación

Las comarcas de Tarragona son, por tradición, las grandes olvidadas del país en cuanto a infraestructuras se refiere. Los sucesivos gobiernos del Estado se han mostrado insensibles a las necesidades de este territorio. Un ejemplo de ese olvido es el desdoblamiento de la N-340 a su paso por la provincia. Una reivindicación histórica que alcanza los 40 años de antigüedad y que todavía hoy pesa la importancia estratégica que tiene como conexión con Europa para el tránsito de vehículos, tanto de turismos como del transporte pesado de mercancías.

En esos más de 40 años que las comarcas de Tarragona llevan reivindicando el desdoblamiento de la N-340, tan solo se ha dado satisfacción a la zona central de la demarcación, construyendo por tramos la autovía A-7. Desde mediados de la década de los 90 a día de hoy, se han construido los tramos de Tarragona a Vila-seca; Vila-seca-Cambrils; Cambrils-Mont-roig; Tarragona-Altafulla; Mont-roig-L'Hospitalet y finalmente L'Hospitalet-Nuclear de Vandellòs. En total poco más de 50 kilómetros de trazado construidos en cerca de 15 años. En los citados tramos se

han construido las variantes de Vila-seca, Tarragona, Cambrils y Mont-roig/Miami Playa, todos ellos puntos muy conflictivos para la circulación de vehículos que han supuesto un alivio para la seguridad de sus habitantes y una ganancia en tiempo, sobre todo para los transportistas.

Zonas olvidadas

Sin embargo, en la zona norte del Tarragonés y Baix Penedès, y en la zona sur, ya en las comarcas de las Terres de l'Ebre, el olvido de Fomento es permanente. En las comarcas del sur, el proyecto de conectar la A-7 con Castellón sigue dilatándose en el tiempo, al igual que el trato discriminatorio y el desprecio que el Gobierno del Estado tiene hacia estas tierras.

Discriminatorio porque sólo hay que ver lo que se ha construido en otras provincias para poder afirmarlo con rotundidad. Por ejemplo: en la comunidad valenciana, la A-7 ya está construida desde Valencia hasta pocos kilómetros antes de llegar a Vinaròs y en sentido sur desde la capital valenciana hasta Alicante. Sin embargo, para los tramos Hospitalet-El Perellò i El Perellò-La Jana ni siquiera están hechos los estudios de impacto ambiental. Si eso no es discriminación...



El choque entre un autobús municipal y un camión en La Móra (Tarragona) provocó seis muertos en septiembre de 1998. FOTO: LLUÍS MILIAN

Y mientras tanto, en la N-340, entre la Nuclear de Vandellòs y Alcanar, los accidentes y los muertos se suceden (nueve en 2011). Pero ni siquiera con muertos de por medio los responsables de Fomento, los diputados provinciales y el Gobierno han mostrado sensibilidad por el problema y han continuado invirtiendo allí donde había compromiso electoral, amigos a quien premiar o familiares a quien favorecer. Ni siquiera los diputados que han tenido esta provincia en el Congreso han sido capaces de llevar propuestas a la Cámara para dar respuesta a estas reivindicaciones históricas que no se basan en el capricho sino en la necesidad real.

Los datos son concluyentes. Baste otro ejemplo: Por L'Aldea, por donde todavía atraviesa la N-340, pasan a diario más de 15.000 vehículos, la mayoría camiones pesados que colapsan esta vía y supone un cruce peligroso para los vecinos de esta población que además deben soportar las molestias del ruido y el polvo que levantan a su paso.

Igualmente discriminatorio es el trato que se otorga a las comarcas del norte de la demarcación (Tarragonés y Baix Penedès). Todos recuerdan que la variante de Tarragona se construyó tras las protestas por el desgarrado accidente de autobús, ocurrido en 1998 en La Móra, donde resul-

taron muertas un total de seis personas. Sólo cuando la gente se echó a la calle se movilizaron los responsables políticos del momento, entre ellos el entonces alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, cuya intervención fue decisiva para que se construyera esta infraestructura.

Sin embargo, la N-340 continúa siendo, además de un peligro, un auténtico martirio para los que tienen que circular por ella desde Torredembarra hasta L'Arboç y la Gornal, por donde esta vía atraviesa en mitad de un bosque de semáforos como ocurre en L'Aldea. Aquí hace décadas que reclaman el desdoblamiento de la N-340, o mejor dicho, la construcción de la autovía A-7.

Petición reiterada

Tanto en la zona norte como en la sur se ha pedido reiteradamente que, mientras no se construya esta autovía, se liberen los peajes de la autopista AP-7 (entre Torredembarra y Vilafranca y entre L'Hospitalet y Alcanar), tal y como se hizo en su día en el tramo entre Salou y Torredembarra que hoy sigue vigente.

Esa sería la respuesta que el Gobierno tendría que dar a los habitantes de las poblaciones para evitar un agravio comparativo y aliviar el trato discriminatorio que la Administración del Estado tiene para estas comarcas. ¿Cuántos muertos más hacen falta poner sobre la mesa para que los ciudadanos de esta provincia obtengan estas infraestructuras en contraprestación por el pago de sus impuestos?