



**ANÁLISIS**  
POR ALBERT ABELLÓ  
Presidente de la  
Cambra Comerç  
de Tarragona



## Mucha carretera, poca autovía

Una de las infraestructuras viarias reivindicadas en la provincia de Tarragona durante más de 30 años es el desdoblamiento de la N-340 Barcelona-Cádiz. Sólo parcialmente se encuentra en servicio el tramo central (Torredembarra-l'Hospitalet), sin estar acabado aún el segundo cinturón de Tarragona que debería unir el ramal de acceso al levante urbano (actual A-7 que cruza el núcleo de Tarragona) con la zona de la Boella. Factor éste que permitiría, también, que tampoco se produjeran problemas de circulación densa en la T-11 entre Tarragona-Reus una vez finalizadas las obras.

Una ejecución paralizada es la circunvalación de l'Aldea, que tiene su importancia por su conexión con el eje del Ebre (C-42), además de evitar los monumentales atascos que tanta promoción hacen a nuestro territorio tan innmercedamente.

Pero tanta o más competitividad del territorio se pierde hacia el norte, desde Torredembarra hasta conectar con Barcelona. Resulta increíble que el principal acceso a su área metropolitana sólo tenga una vía de peaje y ninguna pública.

Uno de los proyectos que duerme el sueño de la crisis es el tramo Altafulla-Torredembarra hasta Santa Margarida i els Monjos. Este proyecto se di-

vidió en tres subtramos. Las alegaciones presentadas por administraciones locales, agentes económicos o entidades locales o ambientales no fueron capaces de consensuar un trazado, que alargó la propuesta. Y aunque la autovía se encuentre en proyecto entre su finalización en Altafulla y Barcelona asusta pensar para cuándo estará acabada.

La consecuencia más directa y lamentable es que el Baix Pe-

Resulta increíble que el principal acceso a Barcelona sólo tenga una vía de peaje y ninguna pública

nedès no dispone de una autovía que vertebral sus inmensas posibilidades de desarrollo como área logística o turística. Este es un tren que pasó, y no entendimos que la ejecución de la autovía A-7 era esencial en el Penedès. Ello nos hubiese posicionado mejor ante la crisis o para salir de ella.

Hoy es misión de la Cambra de Tarragona llamar la atención de nuevo para agilizar la ejecución de una infraestructura clave para nuestras comarcas.

## 'Se tendría que haber desdoblado hacia BCN'

La patronal del transporte considera que toda la N-340 debería ser autovía, pero que la prioridad era construirla hacia Barcelona, por su mayor peso económico, y no hacia Tortosa

XAVIER FERNÁNDEZ

La N-340 debería ser una autovía. Lo debería ser para evitar que los tarraconenses nos sintamos discriminados. Para que los ciudadanos de la demarcación y los turistas que nos visitan no tengan que soportar larguísimas colas. Para lo más importante de todo: salvar las decenas de vidas que cuesta cada año que la N-340 sea aún una carretera del siglo XIX. Pero también porque la supervivencia económica de Tarragona pasa por infraestructuras dignas.

El secretario general de la patronal del transporte, la FEAT (Federació Empresarial d'Auto-transport de Tarragona) recuerda que la N-340 es la vía con más tráfico de toda España y que ya en 1966 el Banco Mundial recomendó a España, entonces bajo la dictadura fran-

quista, que apostase por una infraestructura viaria potente en el Mediterráneo.

La razón era –y es– obvia. Es la zona más densamente poblada, que genera más riqueza y con mayor potencia exportadora. Pero, sostiene Aymat con ironía, «es comprensible que al haber autopistas de peaje no desdoblén la carretera, como si sucede en el resto del Estado».

### En dirección equivocada

Aymat entiende que donde haya una autopista no saturada no se construya una autovía a su vera, pero éste no es el caso de Tarragona, donde hasta la autopista tuvo que ampliarse y la N-340 está 'hiperpoblada'.

El responsable de la FEAT defiende que toda la N-340 debería ser una autovía pero critica que lo poco que se ha hecho vaya en 'dirección contraria': «Se tendría que haber desdoblado desde Tarragona hacia el norte y no hacia el sur. Tiene mucho más peso económico Barcelona que Tortosa».

Diego Reyes, miembro del comité ejecutivo en Tarragona de Pimec (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya), cree que «es un proyecto crucial tener una alternativa moderna y fluida a la autopista». Y más actual-

mente cuando por la crisis se ha disparado el tráfico por carretera porque muchos transportistas o automovilistas que antes optaban por la autopista ahora toman la carretera para evitar pagar los peajes que azotan Catalunya.

El propio Reyes intentó ir por la N-340 en vez de por la autopista en un viaje a Valencia y «hasta me dio miedo de la cantidad de tráfico». «Convertir la N-340 en autovía es un proyecto 'zombie' como las urbanizaciones construidas que no se venden», lamenta.

Convertir la N-340 en autovía es un proyecto 'zombie' como las casas sin vender

Diego Reyes  
Comité ejecutivo de Pimec

El director general de la AEQT (Associació Empresarial Química de Tarragona), Ramón Fontboté, cree que lo lógico sería, como hacen «los países potentes» como Alemania, que no se multiplicaran las vías de comunicación sino que se ampliaran las ya existentes, aumentando carriles, por ejemplo, y luego se debatiese si se eliminan peajes o no. Pero «como no se aplica esa lógica», sí que deberían mejorarse las carreteras.

El BM recomendó ya en 1966 a España apostar por infraestructuras en el Mediterráneo

Jose Luis Aymat  
Secretario general de la FEAT