

Tarragona debe pasar a la acción

La desoladora imagen de tierra removida y obras abandonadas es bien visible en el tramo en el que, desde hace años, debería haber la A-27, pero también en la estación intermodal del sur del aeropuerto

Diari de Tarragona - 29/06/2013

Núria Riu |

La desoladora imagen de tierra removida y obras abandonadas es bien visible en el tramo en el que, desde hace años, debería haber la A-27, pero también en la estación intermodal del sur del aeropuerto. Los grandes proyectos de obras no avanzan en el territorio. Y, a pesar de que las comarcas tarraconenses tienen un tráfico muy por encima de la media estatal, el déficit en infraestructuras es un mal reconocido tanto aquí como en Madrid.

El último gran proyecto que se inauguró fue el tercer carril de la AP-7 que, junto con la circunvalación de Tarragona, ha sido la última cinta que se ha cortado en bastantes años. El resto, año tras año, aparece en los Presupuestos Generales del Estado sin que nunca llegue el día de su puesta en marcha.

Aunque realmente, ¿a alguien le parece raro o simplemente lo que pasa es que tenemos lo que nos merecemos?. Los políticos y la sociedad civil tarraconense (y en esta incluyo a todo el Camp de Tarragona) nunca ha querido representar otro papel que el de víctima.

Lo que ha pasado con la estación del AVE en Perafort es el ejemplo más claro. Desde su puesta en funcionamiento, y de esto hace ya seis años y medio, no hemos hecho más que lamentarnos por su ubicación en tierra de nadie y ésta ya no se puede cambiar. El gran problema es que los alcaldes de La Secuita y Perafort son los únicos que en su día pidieron unos accesos dignos, y se quedaron solos. Más de tres millones y medio de viajeros han utilizado esta estación a la que podría llegarse en un cuarto de hora desde el centro de Tarragona. Sin embargo, ni los políticos de esta ciudad ni los representantes del Estado o de la Generalitat, nunca se han sentido suya la estación ni han hecho nada para sacarle tajada. Por mucho que no esté en su término municipal, el Ayuntamiento de Tarragona debería haber liderado reivindicaciones como la mejora de los accesos, puesto que también benefician a sus ciudadanos. Así es como se ejerce de capital.

Ahora, el tercer carril

Esta oportunidad ya ha pasado, pero pueden darse nuevos casos de trenes perdidos por culpa de una ausencia de liderazgo. El próximo caso podría producirse cuando en 2015 entre en funcionamiento el tramo Vandellòs-Tarragona, sólo con ancho internacional. Estaciones como

la de Tarragona podría perder hasta un 60% de los trenes. Una situación que a los tortosinos les podría suponer hacer hasta dos transbordos.

Fueron las plataformas que defienden el transporte público las que alertaron de la situación y poco a poco van consiguiendo apoyos, pero de uno en uno, no sea que se alborote el gallinero.

Hace quince días el alcalde de Altafulla, Fèlix Alonso, apelaba a la necesidad de crear un 'lobby' que defienda aspectos como la provisionalidad del tercer carril o que los viajeros no se vean perjudicados en el futuro. Una petición que se producía 24 horas después de que en las dependencias de Fomento en Madrid se diese una situación, como mínimo, cómica. Primero, los responsables de Infraestructuras se reunieron con una delegación reusense capitaneada por su alcalde. Cuando estos salieron, entró Josep Fèlix Ballesteros. La ministra Ana Pastor y su equipo aún deben reírse.

Pero la palabra 'lobby' volvió a salir el pasado viernes en el acto para reivindicar la liberalización del peaje de la AP-2 entre Montblanc y Lleida. Esta vez de la boca del alcalde de la Vila Ducal, Josep Andreu, que ve que aún no hay una fecha para que se retomen las obras de la A-27, que llevan más de dos años paradas. Andreu siempre ha llevado la voz cantante en la reivindicación de esta carretera. Fue el edil de Montblanc el que un 15 de agosto de 2011, en plena operación retorno, movilizó a una parte representativa de la sociedad civil del territorio para cortar la C-14. Los trabajos no se retomaron y el ruido sólo sirvió para demostrar la indignación después de tantos años de demora. El resto de alcaldes y políticos, más allá del calentón del momento, cuando se ha producido algún hecho significativo, no se han mojado ni han levantado el tono.

Los que sí que aprovechan cada ocasión que se les presenta para incidir en la necesidad de esta infraestructura son el Port y las compañías del polígono químico. También los transportistas, las patronales y las cámaras de comercio. Aunque, desde que en verano de 2011 se paró el proyecto, tampoco se ha producido ningún golpe de efecto en el que el territorio en su conjunto ha lanzado un grito unánime.

La única que lo intentó fue la Cambra de Tarragona que en un acto con todas la cámaras de Catalunya incluso mandó unas tijeras a la ministra, para el día de la inauguración de la carretera. Pero el acto no fue ni mucho menos representativo de todo el tejido económico del territorio. Como tampoco lo fue el del pasado viernes en Montblanc, que organizado por las cámaras de comercio de Reus y Lleida, se centró en qué pasará a partir de la capital de la Conca, cuando aún no está resuelto cómo se llegará hasta ella. El peso de los ausentes también desvirtuó el intento, y muy probablemente se convertirá en una nueva foto en esta colección de nulos éxitos.

Lamiendo las heridas

Y mientras aquí seguimos lamiéndonos las heridas, los gerundenses nos han dado una nueva lección. Los vecinos de Bàscara, hartos de los muertos en su municipio por el que cruza la N-II, consiguieron a base de manifestaciones poner contra las cuerdas a la administración, que prohibió el paso de vehículos pesados por el centro de la población. Y, a la vez, que los camioneros tengan una bonificación por verse obligados a utilizar la autopista. Todos los

gerundenses se volcaron en la causa, dicho sea de paso, la Generalitat tampoco cesó hasta que Madrid, por fin, movió ficha. Una situación así, en Tarragona es impensable.