

“El problema endèmic és la descoordinació i la presa de males decisions polítiques”

ENTREVISTA A

Jordi Sasplugas expert ferroviari

Móra la Nova. Ò. Meseguer

Pregunta: Per què se li ha rebaixat la categoria de manteniment a l'R15, si tot just l'Adif està executant una inversió de 13 milions per actualitzar la línia?

Resposta: La línia no es deforma en un dia i si detectes on comencen a sorgir problemes, resolde'ls en un estadi inicial sempre és més barat. No caldria esperar que la línia estiga tan malament que hagi d'anunciar que invertiràs no sé quants milions, que només serveix per tancar la boca als polítics i per posar pedaços.

P: Amb aquests 13 milions es pot posar la línia al dia?

R: Rotundament, no.

P: Parlem d'una línia històrica que s'ha anat deteriorant en els darrers anys, amb el tancament d'estacions, etcètera. A més de la manca de manteniment, quines altres deficiències condicionen el servei?

R: L'eliminació de vies a les estacions està fent minvar la capacitat futura de la línia. De Reus a Móra la Nova, el 1963 hi havia un sistema de senyalització que permetia un tren rere un altre en la mateixa direcció cada quilòmetre i mig. Ara, 45 anys després, la capacitat és inferior.

P: La plataforma Trens Dignes ha alertat que si es continua desviant trànsit de mercaderies per Lleida, l'R15 corre el risc de desaparèixer. Comparteix l'alarma?

P: No passarà demà ni d'un dia per l'altre, perquè no es pot desviar avui tot el trànsit de mercaderies, però si no alertem del risc, és possible que ens trobem un dia o 10 o 15 anys.

P: La falta de manteniment va portar a introduir modificacions dels horaris, oficialitzant els retards, tant a l'R15 com a l'R16, la línia que connecta Tortosa i l'Aldea amb Tarragona i Barcelona. Creu que la Generalitat hauria d'haver estat més exigent?

R: El que han de fer les administracions nostres és exigir que les limita-

cions de velocitat temporal, que venen de la falta de manteniment, se suprimeixin. S'ha començat a fer i el que cal fer és estar damunt d'Adif perquè tornem als paràmetres de fa quatre o cinc anys.

P: La nova variant amb doble via Tarragona-Vandellòs, a l'R16, tot i el retard brutal acumulat durant 20 anys, ha de ser un punt d'inflexió a partir del 2018, amb més velocitat i més freqüències. Què n'espera?

R: Durant aquests 20 anys han canviat les circumstàncies i les necessitats.

P: Quins problemes ens hi podem trobar?

R: Fa 20 anys es va concebre com una variant alternativa al trànsit de la costa amb via única. Després s'ha pretès adequar-ho a un ample de via europeu (internacional) i després incloure-hi les mercaderies per no quedar desconectats d'Europa. Aleshores es va introduir la possibilitat del tercer fil. La majoria d'operadors de mercaderies a Espanya funcionen encara amb vehicles d'ample ibèric i el tercer fil o ample mixt permetria un període transitori perquè s'hi adaptessin progressivament i anessin renovant la seua flota de combois. Però el cas és que la doble via nova es va muntar tota amb ample de via europeu, i després per pressions polítiques s'ha canviat a ample ibèric.

P: I es va haver de desmuntar i tornar a licitar? Una mostra espectacular de descoordinació...

R: Sí. El problema endèmic és la falta de planificació i les males decisions polítiques perquè es prenen bé amb falta de coneixements tècnics o bé per cobrir l'expedient del moment. Necessitem tècnics que ens ajudin a planificar el transport en la seua globalitat i no localment, en funció de les pressions d'un alcalde o un partit polític, perquè els nyaps costen un disbarat de diners als contribuents.

P: Per tant, el tram ebrenc del corredor mediterrani arrencarà amb ample ibèric perquè la realitat de les



Sasplugas en una de les màquines antigues que hi ha al museu de l'APPF, entitat que presideix.

ALARMA

“Hem d'alertar ara del risc que l'R15 puga desaparèixer en 10 o 15 anys de termini”

mercaderies és la que és, però fins i tot abans d'entrar en operació la nova variant Vandellòs-Tarragona en ample ibèric, el ministre de Foment, Íñigo de la Serna, va anunciar que abans del 2020 es posarà directament ample internacional, sense passar pel tercer fil, a tot el corredor entre Tarragona i Castelló. Com valora aquest últim cop de volant?

P: A llarg termini, és evident que hem d'arribar a tenir l'ample internacional a tot el corredor, però mentre no adaptem tota la xarxa, tenim un problema de dualitat. Si en un mateix corredor escollim un tipus de via, exclouem l'altre. Si ara arranquem amb ample ibèric, complim la finalitat de fa 20 anys de traure el coll d'ampolla, però ajornem la connexió amb Europa. El dia que ens ho passin a ample internacional, obrim un nou mercat que avui no existeix i que és el trànsit de mercaderies amb ample europeu fins a València, però es tallarà de cop el trànsit actual: es perdrà o es des-

EL FUTUR DE L'R16

“La línia de la costa hauria de continuar sent utilitzada per serveis de rodalies”

viarà per altres corredors, que és la intenció del ministeri. Al corredor mediterrani, si no s'adapten les flotes de Renfe i de les operadores espanyoles privades, vindran operadores europees.

P: Vostè ha reivindicat algun cop la continuïtat de la via única de la costa entre Tarragona i Vandellòs per a passatgers.

R: No hem de permetre que es desmantelle perquè moleste a algun poble. Tindríem tres vies, comptant amb la doble de la nova variant, i les rodalies, que fan servir els usuaris que volen anar a l'Hospitalet de l'Infant, a Cambrils o a Salou, podrien continuar anant per la línia de la costa, sempre que quan hi haja ample internacional a tot el corredor Tarragona-Castelló es posés tercer fil entre Tortosa i Vandellòs.

P: Què guanyarà en temps i servei l'usuari ebrenc, l'any que ve i després amb la introducció de l'ample internacional?

R: Els trens d'ample ibèric que van per la costa i passen per l'interior poden guanyar entre 20 minuts i mitja hora fins a Tarragona. Quan arribi l'ample internacional generem un problema nou. Primer, s'haurien de canviar o adaptar vehicles i a més, quan arribem a Vila-seca i continuem fins a l'estació del Camp de Tarragona sense passar per dins de Tarragona ciutat, que avui té ample ibèric, Tarragona perdria el tren si no s'hi fa res. Caldria posar ample internacional al tram entre Tortosa i l'Aldea i fer servir intercanviadors a Vila-seca per entrar per dins Tarragona.

P: Del govern de la Generalitat no depèn la infraestructura, però sí el servei, i té l'ocasió de reordenar la mitja distància de l'R16 per establir més serveis i millors condicions per als habitants de les Terres de l'Ebre.

R: Em fa la sensació que el govern de la Generalitat està fora de joc completament. Necessitem gent que ens done una visió de conjunt de les xarxes ferroviàries i ens digue què ens convé com a societat.

P: L'ample internacional al corredor pot incentivar la implantació d'empreses a les Terres de l'Ebre o pot fer que hi haja empreses que comencen a operar i a treure mercaderies per ferrocarril, ja que ara no n'hi ha cap que ho faci?

R: Pot ser, i hem de fer que així sigui, però s'ha de generar una efectivitat. Avui en dia només hi ha dos trens de mercaderies al dia amb ample UIC entre el port de Barcelona i la frontera francesa, perquè l'Adif veta operadors privats. No pot ser que a Europa, el 33% de les mercaderies es portin amb ferrocarril i aquí estem amb el 3% i baixant.

P: El moviment liderat per Trens Dignes ha guanyat si més no la batalla de l'agenda pública, no creu?

R: Hem fet entendre a la societat que la infraestructura i el servei ferroviari són de primera necessitat perquè milloren la qualitat de vida i la competitivitat territorial. Quan es va desinstalar el tram entre Tortosa i el sud per l'Uldecona, ningú va dir que això era amputar la connectivitat... perquè la societat no percebia que era una cosa tan necessària. ■