

Tarragona

Ricard Riol Presidente de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

«NO HAY CULTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CAMP DE TARRAGONA»

Entrevista

La entidad defiende que no hay que dismantelar las vías de la costa cuando entre en funcionamiento la nueva variante, y que debería hacerse una transformación progresiva para el tranvía

NÚRIA RIU
TARRAGONA

Ricard Riol (Tarragona, 1982) preside desde el año 2007 la Associació per a la Promoció del Transport Públic, una entidad sin ánimo de lucro que desde 1993 trabaja de forma continuada para conseguir una movilidad más sostenible. La entidad combina el activismo en la defensa del transporte público con la elaboración de propuestas técnicas, que afectan a problemáticas concretas.

En los últimos años, la asociación ha incrementado su impacto sobre la opinión pública y ha ejercido un papel destacado en la defensa del no dismantelamiento de la línea de la costa a partir de la entrada en funcionamiento de la variante del Corredor del Mediterrani.

El conseller de Territori avanzó que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) quiere liderar la transformación de la vía de la costa en tranvía, ¿cómo lo valora?

Si lo que hacen es una transformación, siguiendo el ejemplo de Ferrocarrils histórico, lo vemos bien. Lo que no vemos bien es que se dismantele la vía a la espera que, dentro de unos años, vengan con un puñado de millones para construirlo de nuevo, porque esto no se lo cree nadie.

¿Si la vía se dismantela no se recuperará?

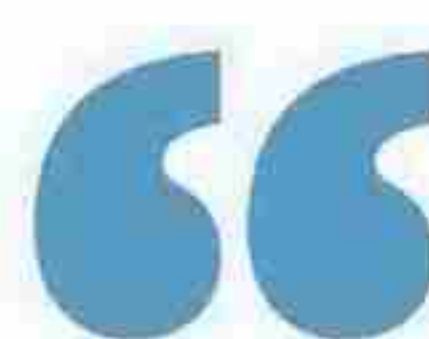
No, los intereses que hay para levantar la vía no son para hacer un tranvía más bonito sino para construir un aparcamiento subterráneo y construir pisos.

¿Intereses de quién?

De promotores inmobiliarios y del Ayuntamiento. Si el interés fuera para mantener un servicio de transporte público necesario, la vía no se dismantelaría, sino que se transformaría. Si quieren quitarla es para construir un macroaparcamiento subterráneo y tirar adelante una actuación urbanística.



El presidente de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Ricard Riol. FOTO: PERE FERRÉ



«No hay ningún alcalde de Catalunya que haya solicitado suspender un servicio de cercanías, como está pasando en la costa»

«Decirle cercanías a un servicio que va cinco veces al día, cuando deberíamos hablar de un tren cada media hora, es engañar a la gente»

«Tarragona es el territorio peor planificado de Catalunya, con una falta de conciencia brutal de las necesidades de los usuarios»

¿Por qué cree que los alcaldes quieren que desaparezca la vía?

No están valorando la movilidad sostenible sino cuestiones urbanísticas y las infraestructuras del coche. No hay ningún alcalde de Catalunya que haya solicitado suspender un servicio de cercanías.

Sin embargo, también hay muy pocos municipios de Catalunya en los que la vía divide su núcleo urbano de esta forma.

El Maresme. No es más grave la situación de Salou que la de cualquier municipio entre Sant Adrià de Besòs y Mataró. En este país nos hemos acostumbrado a decir que el ferrocarril es una barrera y no un servicio, mientras en otras partes el tren se ve como lo que es, un transporte vertebrador de un territorio y de una sociedad.

Salou no tiene una situación extrema. Hay unos trenes que no deben pasar por allí y una vía muy mejorable, pero la situación no es de extrema gravedad. Sin los Euromed y las mercancías, qué problema supone un tren de cercanías cada media hora. Defendemos la transformación de la vía. Estamos de acuerdo en que no debe dejarse tal y como está. Lo que pasa es que la han abandonado.

La Generalitat también habla de una transformación, ¿no tiene la sensación de que están hablando de lo mismo?

No, no estamos hablando de lo mismo. Es definitorio de lo que pasará. Dismantelar significa sacar el tren y no volveremos a ver nada. Básicamente porque la Generalitat no tiene un duro.

¿No hay voluntad para la transformación?

Hay declaraciones políticas, pero no hay presupuesto ni un proyecto constructivo.

¿Entonces?

Que no nos lo creemos. La Generalitat de Catalunya tiene atascada la línea 9 desde hace más de diez años. Si se ha avanzado es porque el Ayuntamiento de Barcelona ha puesto dinero. La situación inversora de la administración autonómica es pésima, con peajes a la sombra que hipotecan cualquier nueva inversión. ¿De dónde sacarán el dinero para el TramCamp? ¿Debemos creernos que la Generalitat prefiere un tranvía nuevo de trinca en lugar de condicionar una vía, que es más económico?

¿Lo dan por perdido y creen que se seguirá adelante con la declaración de impacto ambiental, que obliga al dismantelamiento de la vía desde Vandellòs a PortAventura, pese a que el Síndic de Greuges les dio la razón?

No, porque algún día entrarán en razón. La vía aún no está dismantelada y hay demasiadas incógnitas aún sobre la red tarraconense.

No tenemos fe en la hoja de ruta de desmantelar para construir. En cambio sí la tenemos en el hecho de que pueda haber algún cambio en la planificación. Construir un tranvía cuando tienes una traza ferroviaria es tan fácil como ir adaptando tramos y comprar el material móvil. Puedes ir haciéndolo poco a poco, pero arrancar de cero costará mucho. Hay miles de personas afectadas.

¿Por qué estos miles de usuarios no se han movilizado y apenas han mostrado su malestar?

Porque no hay una cultura de transporte público en el Camp de Tarragona.

¿Esta falta de interés cree que tan solo afecta al Camp de Tarragona o es un problema generalizado de país?

Esto en Barcelona sería impensable. Si un alcalde estuviera promoviendo la desaparición de una vía de cercanías en el núcleo urbano, tendría una plataforma ciudadana montándole una manifestación cada semana. A nadie se le pasa por la cabeza algo así.

En cambio aquí no ha pasado nada de todo esto.

Aquí se toman las decisiones priorizando la movilidad en coche, que es lo que se está haciendo en el Camp de Tarragona, en cada nuevo paso ferroviario que se ha dado desde los años 90. Estaciones periféricas a las que hay que ir en coche. No se está planificando para dejar de depender del vehículo privado. Uno de los motivos por los que quiere sacarse el tren de Salou es para construir un parking.

¿Es un problema de la gente del Camp de Tarragona o de que los servicios no se adaptan?

Es un pez que se muerde la cola o el huevo y la gallina, y aquí entraríamos en el eterno debate de qué es lo primero. Pero lo que es cierto es que muchos ciudadanos no se movilizan porque no lo saben. Cuando la afectación sea irreversible y lo experimenten en sus propias carnes se darán cuenta, como ya pasó cuando Tarragona perdió los trenes hacia el norte de la península.

De repente los trenes de larga distancia ya no paraban en Tarragona ciudad sino en Camp de Tarragona.

La gente se enteró en la taquilla, cuando les dijeron que tenían que coger un taxi o un autobús para ir a Perafort y allí coger el tren hacia Bilbao, Zaragoza o Madrid. Y aquí pasará lo mismo, porque la gente no se informa y los políticos juegan con el desconocimiento, a pesar de que hay muchas personas afectadas. La red de cercanías de Tarragona está tan mal hecha que no ha generado una demanda.

«EL PROBLEMA DEL BUS NO ES EL PRECIO»



Primeros pasos para la gratuidad del autobús. FOTO: ALFREDO GONZÁLEZ

N. RIU
TARRAGONA

Ricard Riol habla de la medida que debe llevar a la gratuidad del autobús en Tarragona en la semana en la que ha entrado en vigor la reducción del 25% en las tarifas.

La ciudad de Tarragona ha dado el primer paso para la gratuidad del autobús municipal.

Vaticinemos que no será una revolución. Si la gente no utiliza el transporte público es porque no tiene una oferta rápida y frecuente.

¿Cree que la gratuidad en el servicio servirá para aumentar los usuarios?

La principal medida para incrementar los usuarios es más servicio y frecuencias. Ir a dónde quiere ir la gente. Potenciar líneas en vías reservadas, tranvías, intercambiadores... El autobús ya es más barato que el coche. El problema del transporte público es cuando tienes que esperarte más de veinte minutos o cuando los trenes paran en el quinto pinto, no el precio. Pensar que bajará la congestión de Tarragona o que nos moveremos todos mejor por el simple hecho de hacerlo gratis está sobrevalorado.

¿Es una medida populista?

No me gusta utilizar estos términos porque todo puede ser populista, pero sí que es cierto que a la gente no le gusta pagar y puede ser un gancho fácil electoral. No creemos que sea

revolucionario ni efectivo. Lo que sumaría pasajeros es que Tarragona pueda tener una estación intermodal de verdad para ir en el cercanías a Calafell o a la estación del Corredor del Mediterráneo o hacia Salou con el tranvía. Será un buen banco de pruebas y a ver cómo se asegura que se cubrirá el déficit, porque lo que puede pasar es que se genere deuda y no pueda pagarse la mejora de frecuencias que necesita la demanda.

Implica replantearse todo el servicio.

Creemos que la remodelación de la red, con el intercambiador de Battestini, permitirá que tengamos un autobús cada 20, 15 ó 10 minutos, en función del corredor. Con el sistema actual de líneas de la EMT debes crear muchas líneas distintas y las frecuencias no son buenas.



«Pensar que bajará la congestión de Tarragona o que nos moveremos todos mejor por el simple hecho de hacerlo gratis está sobrevalorado»

¿La recentralización permitirá una mejora de cara a los usuarios?

Sí, a pesar de que en algunos desplazamientos estás forzando un transbordo, si los autobuses están bien coordinados, no tendrá que esperarse tanto en las paradas periféricas. Se genera un efecto metro.

¿La empresa de transporte optimiza mejor sus recursos?

El coste es el mismo, pero llegas a más usuarios, porque la idea es no sacar vehículos, sino sacarles más rendimiento. Con el sistema actual lo que pasa es que pueden ir tres de encadenados, porque tienen un corredor común, y después la espera es muy grande. Es clave fijarse un tiempo máximo de espera y que la gente sepa que en cada hora pasa en los mismos minutos. Esto es muy positivo porque se crea un hábito nemotécnico, independientemente de la hora en que lo cojas.

¿Incrementas el flujo de viajeros?

En una ciudad como Tarragona, que tiene los núcleos tan separados, si coordinamos los horarios de Llevant, Ponent, Sant Pere i Sant Pau y Sant Salvador con la Imperial Tarraco, y después también con la Part Alta y la Part Baixa, puede generarse un flujo espectacular cada veinte minutos. Un ejemplo es el nit bus de Barcelona. Todas las líneas confluyen en la Plaça Catalunya a la hora en punto, a y veinte y a y cuarenta.

¿Cómo puede generarse esta demanda?

Con servicios. La RT2 es lamentable. Decirle cercanías a un servicio que va cinco veces al día, cuando deberíamos estar hablando de un tren cada media hora, como mucho, es engañar a la gente. Las cercanías de Tarragona son una tomadura de pelo. No están bien encajadas en el horario, circulan detrás de los trenes regionales...

La demanda principal es la conexión con Barcelona y, con el paso del tiempo el servicio tampoco ha mejorado.

Es otra demostración de cómo se ha invertido en Tarragona. Por qué nadie ha defendido un tren rápido. Quizás se ha hecho pero de forma poco efectiva y cada ayuntamiento por su cuenta. La idea que hemos defendido de un tren Sants- Tarragona centro- Corredor del Mediterráneo no la comparte todo el mundo. Reus apuesta por la estación mal denominada central intermodal del aeropuerto, que no es ni central, ni intermodal ni va al aeropuerto; Tarragona un día defiende la conexión del norte y el otro no; y Salou pide una terminal de alta velocidad en PortAventura, surrealismo. Cuatro estaciones en un radio de diez kilómetros.

¿Tiene alguna lógica?

No.

¿La estación intermodal debe construirse?

No. Considero que no debería construirse tal y como está planteada sino que debería hacerse verdaderamente intermodal, lo que significa ponerla en el cruce con la línea Reus-Tarragona, no a dos kilómetros del aeropuerto, que tampoco podrás ir andando. Estamos hablando de una segunda estación excéntrica. Si un tren sale de València y para en Castelló, qué interés tendrá Renfe en parar dos veces en Tarragona en medio del campo. ¿Quién planifica esto? Debe poder llegarse desde los centros urbanos en un tren de cercanías que funcione.

¿Qué pasa con Tarragona ciudad?

Perderá todos los servicios rápidos, con las mercancías por la vía convencional. Es el territorio peor planificado de Catalunya, con una falta de criterio para el transporte público brutal y una falta de conciencia de las necesidades de los usuarios. Se nota que lo hace gente que no tiene idea, ni utiliza el transporte público.

¿A qué lo atribuye?

A la falta de liderazgo o de humildad de todos, de saber ceder competencias a un ente coordinador superior. Cuando se creó el área metropolitana de Barcelona no fue nada fácil ni obvio, porque estamos hablando de ayuntamientos que cedieron competencias.