

"El tercer fil no serà provisional"

ENTREVISTES PERIODISME SOCIETAT

5 de desembre, 2018

Comparteix-nos!



Joan Miquel Carrillo, a la passarel·la contemplant les vies de tren al seu pas per Tarragona. Foto: David Oliete.

Fa poc més d'un any que viu a **Washington**, treballant al Banc Interamericà de Desenvolupament, en contacte amb el sector privat per finançar empreses que inverteixen a l'Amèrica Llatina en infraestructures i energia. Pare de tres fills petits i amb una dona pediatra, l'enginyer **Joan Miquel Carrillo (Tarragona, 1979)** nota que ja té la vida familiar més organitzada a la capital nord-americana. Aprofitant uns dies d'estada a la seva ciutat, trepitja per primera vegada la **passarel·la** que uneix el centre amb la platja del Miracle i contempla les millores de l'estació de tren. Comparteix aquesta estona amb el FET per reflexionar sobre el **mapa ferroviari de Tarragona**, una de les seves especialitats i sobre la qual n'ha escrit molt.

JOAN MIQUEL CARRILLO: "LA PASSAREL·LA SIMBOLITZA QUE NO PODEM ANAR MÉS LLUNY EN LA RELACIÓ AMB EL MAR"

Quina impressió li fa la passarel·la?

La passarel·la té un caràcter simbòlic i representa un "fins aquí hem arribat". No hem pogut arribar més lluny. Quan la ciutat s'ha plantejat com vol ser la seva relació amb el mar, ha arribat a una fita que és només construir una passarel·la que passa per sobre de les vies i que connecta amb una part petita del front marítim. L'obra forma part d'altres projectes coherents, com la millora del passeig marítim o la posada en funcionament del km 0 de l'escullera, però tot plegat marca un límit a les aspiracions de futures generacions. La passarel·la és un monument als remordiments o la mala consciència d'alguns dirigents polítics de Tarragona.

¿La passarel·la pot fer-nos oblidar durant dècades el desig de transformar la façana marítima de Tarragona?

Ens ho farà oblidar la construcció del tercer fil per la costa, perquè provocarà una inèrcia en futures

infraestructures. Si fem una mirada enrere, hem de recordar que el 2010 s'aprova un pla territorial, que és una eina de planificació fantàstica que no s'acaba de desenvolupar per un canvi de govern a la Generalitat. Aquell document reflectia un bon consens territorial, amb visió estratègica, però a partir d'aquí es configura una relació de poder diferent que jo anomeno "els tres Joseps": Josep Poblet, Josep Fèlix Ballesteros i Josep Andreu. El que tenim ara és el resultat de la seva visió estratègica del territori i del paper de la societat tarragonina, que no ha pogut –no hem pogut– bastir una alternativa.

Des d'aquí veiem l'estació de la ciutat, que ha millorat les instal·lacions. Què n'opina?

És una reforma fantàstica per a una estació que estarà aquí almenys trenta anys més. Potser d'aquí un temps vindrà una nova generació amb més empena que es plantejarà soterrar les vies o canviar-ne el traçat, però de moment l'estació tal com ha quedat és digna per a una ciutat mitjana de les mides de Tarragona.

"EL TERCER FIL CRONIFICA A TARRAGONA UN MODEL FERROVIARI ÚNIC A EUROPA"

Paradoxalment, l'estació es quedarà sense trens de llarg recorregut d'aquí poc.

Sí, perdrà trens de llarga distància i potser també de mitjana. El canvi de traçat de la línia cap a l'interior a la zona de Salou i Cambrils farà que la relació entre aquestes localitats i Barcelona sigui diferent i molts d'aquests trens no passin per l'estació del centre de la ciutat de Tarragona. És lògic, perquè disposaran d'una infraestructura nova i potent que absorbirà aquests trànsits. Tarragona perdrà bastanta força, i el poder vertebrador del ferrocarril a la regió del Camp passarà clarament a l'estació perifèrica de la Secuita.

Ara tiren endavant definitivament les obres del tercer fil, anunciades fa més de sis anys. Vostè sempre s'hi ha mostrat en contra. Què suposarà per a Tarragona?

El tercer fil cronificarà el model ferroviari d'aquesta regió, un model únic a Europa: els viatgers es mouen per vies perifèriques i les mercaderies circulen per vies centrals que passen pel mig de les zones urbanes. Dubto que tingui un impacte gaire gran pel que fa a l'augment de les exportacions de la indústria. Cal recordar que el projecte es presenta el 2011 en un context econòmic crític i d'una manera maldestra, afirmant que si es no es feia el tercer fil el Port seria inviable i la indústria hauria de marxar. Les obres planificades no han tirat endavant en set anys, i el pas del temps ens demostra que en aquest període la indústria ha incrementat exportacions i el Port ha funcionat prou bé sense tercer fil.

Veu provisional el tercer fil?

No, ni jo ni ningú. Fora de la ciutat de Tarragona, quan contactes amb gent que coneix el tema, en cap cas et parlen de provisionalitat. Mai. Ningú inverteix 340 milions d'euros en una infraestructura provisional. No m'he trobat mai amb un tècnic o una autoritat competent que digués que això seria provisional.

(...)

Aquest és un fragment de l'entrevista a Joan Miquel Carrillo que publiquem íntegrament al número 32 del FET a TARRAGONA. La revista la podeu trobar a **Llibreria La Capona, Llibreria Adserà, Cal Matias (Serrallo) i Quiosc El Miracle (Via Augusta, 8)**.

Subscriu-t'hi ara i aquí

Aprofitant la sortida al carrer del número 32, **et convidem a fer-te subscriptor del FET per només 30 € l'any**. Som molt més que una revista: organitzem activitats culturals i convidem a espectacles de música i teatre als més de 600 subscriptors actuals.

Comparteix-nos!

