

ENTREVISTA A JOAQUIM NADAL

«Volem que la Generalitat també gestioni les estacions de Rodalies»

CRISTINA BUESA

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 17.01.10

Des de la setena planta de la seu de la Conselleria de Política Territorial, on està situat el despatx de Joaquim Nadal, hi ha una esplèndida vista de l'estació de Sants. Tot i així, el conseller prefereix estar més a prop: ja ha creuat la plaça i ha pujat als trens que, des de l'1 de gener, són de la seva responsabilitat. Ha fet diversos viatges en Rodalies i és conscient que li queda molta feina per fer, encara que no sembla intimidat per això.

-Després de 15 dies de traspàs, ¿l'usuari ja s'ha pogut adonar que hi ha hagut un canvi d'amo?

-Sincerament crec que per constatar-ho de forma visible i física encara es trigarà un temps. Espero que ho noti de forma progressiva i gradual en tots els aspectes: dels més petits als més grans.

-¿Què ha passat fins ara?

-Ja hem fet un pas molt important, que és la firma del conveni Renfe-Generalitat, on queda clar que ens hem fet càrrec de la titularitat del servei. En la comissió de seguiment hi ha el secretari de Mobilitat i en aquella taula seu el president de Renfe, Teófilo Serrano, però no és ell qui la presideix sinó la Generalitat.

-¿Què veuran primer els usuaris?

-Per exemple, que des d'ara fins al juny es posaran en funcionament dos o tres nous trens Civia cada mes. Ja estaven previstos, però demostren que hi ha un procés de modernització de la flota.

-Han insistit que la informació serà una de les prioritats.

-Efectivament, són els passos més senzills pels quals es pot començar. Posarem a tots els trens el número d'un telèfon de referència que serveixi per a propostes, suggeriments o queixes. Segurament serà un telèfon de tres xifres, fàcil de recordar.

-¿Quan canviarà la imatge en els trens i passarà a llegir-se la R de Rodalies?

-M'agradaria que fos bastant simultani, però potser és inevitable que es vegi en un termini d'una o dues setmanes. No apareixeran de la nit al dia tots els trens amb retolació nova, encara que espero que sigui possible que la senyalització que indica l'accés a Rodalies, sobretot en estacions complexes amb diferents serveis ferroviaris, comenci en els torniquets de l'entrada.

-¿Què és el pitjor que s'ha trobat fins al moment?

-He fet alguns recorreguts per Rodalies i hi he vist coses que s'han de superar com més aviat millor. És el cas de l'estació de Vilanova i la Geltrú. El guix del sostre cau per culpa de la humitat.

-Però les estacions no són seves.

-No, són d'Adif. Tot i així, pretenem que les inversions previstes a les estacions s'afrontin com més aviat millor i es facin primer en aquelles en què el seu estat és lamentable. També volem firmar un altre conveni

perquè, malgrat que Adif mantingui la titularitat, qui les gestioni sigui la Generalitat. Estem negociant.

-Així que les estacions són el pitjor.

-Sí, el pitjor és l'estat en què estan moltes estacions. També l'antiguitat de molts trens, que està en procés de ser superada i, a més, l'estrangulament físic dels túnels de Barcelona. Això fa que sigui molt complicat ampliar les freqüències, ja que és un embut. Però hi ha coses que estan bé.

-¿Per exemple?

-Hem trobat una gran disponibilitat. Hi ha un col·lectiu de treballadors content i entusiasmats per renovar la imatge i recuperar l'orgull ferroviari. Hem vist que hi ha molt bona col·laboració entre els càrrecs directius i no hem topat amb cap mena de trava a l'hora d'obtenir informació.

-Llavors, estan contents.

-De moment va bé. Només falta un cert rodatge i un canvi de xip per acabar amb certes inèrcies acumulades.

-¿Res més?

-S'ha de millorar la certificació dels trens nous que arriben. Els mecanismes burocràtics són extremadament complexos i llargs. Resulta una mica estrany descobrir que tens dos trens que no pots posar a la via perquè no estan certificats, i que per poder fer-ho encara falta més d'un mes.

-¿Renfe es guanyarà seguir al capdavant de Rodalies després del 2010?

-Els saben que disposen d'un any de marge. El president de la companyia ja ha dit que no ens donaran cap motiu perquè prescindim d'ells. Tenen ben clar que s'ho han de guanyar.

-I les primeres sensacions van en aquesta línia.

-Sí.

-¿Creu que l'usuari rep la informació que necessita?

-No rep mai la suficient, però s'ha de treballar en això. Les estadístiques sobre la percepció de la qualitat del servei han oscil·lat molt. En els últims dos anys han baixat les incidències, segons els informes que he rebut. Tot i així, l'índex de qualitat percebuda, el que pensen els clients, no arriba a les cotes del període 2002-2004, encara s'ha de millorar.

-¿Què li diria a l'activa plataforma d'usuaris de Mitjana Distància de Girona, queixosa del servei?

-Serem sensibles a les reivindicacions dels usuaris d'aquesta o d'altres línies, siguin d'on siguin. Els demanem que entenguin que s'ha de fer compatible la millora de les infraestructures amb la continuïtat del servei.

-La pròxima meta és l'assumpció de Regionals, ¿no?

-Trigarem el que calgui, però ja s'ha obert el camí. A més, la negociació de Rodalies ens ajuda, ens aporta la metodologia.

-¿I les vies de les línies que comencen i s'acaben a Catalunya?

-N'hi ha poques, però es pot plantejar el seu traspàs; tot i així, va abans la negociació de Regionals. La singularitat del tren de la Pobla [on la Generalitat també és responsable de la infraestructura] s'hauria de poder repetir en el traçat de Manresa o de Maçanet. S'ha d'anar a poc a poc.

-¿El traçat que falta del quart cinturó haurà d'esperar a la pròxima legislatura catalana?

-Hi haurà una solució abans. Quan el Ministeri de Foment tregui l'estudi informatiu, la Generalitat li dirà que fins a Sabadell li va bé. També l'informarà que el traçat de Sabadell a Granollers no és prou satisfactori i li presentarem altres opcions que considerem més viables. Llavors s'hauran de pronunciar sobre aquestes alternatives.

-Hi ha altres obres que també van lentes, com a l'Eix Transversal.

-És, dins de les grans obres que executa la Generalitat, la que va més a lalentí perquè planteja més dificultats financeres en el context de la crisi. S'ha d'aclarir el reequilibri financer d'aquesta concessió.

-És any d'eleccions. ¿Què farà a partir del novembre?

-Treballar per a la campanya electoral i posar-me a disposició del president de la Generalitat. Estic disposat i disponible i ho seguiré estant en el que faci falta.

«Encara hi ha marge per negociar la participació catalana al Prat»

La mateixa setmana de la inauguració de l'aeroport d'Alguaire, el ministre de Foment, José Blanco, ha presentat la seva oferta de nou model aeroportuari en què hi ha en joc la reivindicada gestió del Prat per part de la Generalitat.

-¿Per què era necessari un aeroport a Lleida?

-El mapa aeroportuari a Catalunya estava descompensat: fins ara totes les instal·lacions eren a la costa. Lleida necessitava un aeroport de veritat. Bé, l'hem fet més ràpidament que ningú, tenim totes les certificacions. A partir d'aquí les companyies aèries decidiran si els interessa que aquest aeroport sigui una base d'operacions.

-¿Serà un format d'instal·lacions com les de Girona o Reus?

-Hauria de ser-ho, sí, perquè compta amb les mateixes prestacions. De fet, Alguaire disposa d'un sistema per operar amb boira que Girona ha trigat 40 anys a tenir.

-¿L'esquí no el farà diferent?

-Esperem que sí, però s'ha de salvar un obstacle per poder captar un determinat públic, que és aconseguir volar fora de l'espai Schengen, i amb la compareixença del ministre de Foment es van aclarir unes quantes incògnites.

-¿Quines?

-El que va explicar José Blanco torna a obrir l'agenda per al traspàs dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell. Quan vam començar les negociacions per volar des d'Alguaire vam descobrir que en la normativa espanyola la possibilitat de volar fora de l'espai Schengen està associada a l'interès general. Ara com ara, des de Lleida només es pot volar dins aquestes fronteres, fet que exclou la Gran Bretanya.

- I el ministre va parlar de canvis.

-Blanco va dir que modificarà aquesta normativa durant aquest primer semestre, i es dissociarà l'interès general [atribuït als aeroports on l'Estat vol mantenir la titularitat] de la possibilitat de superar l'espai Schengen, fet que canvia la perspectiva per a Lleida. A més a més, obre les portes a transferir els altres, sense disminuir les capacitats aconseguides per Girona o Reus.

-¿La transferència podria haver afectat el volum de passatgers?

-Sí, quan fa dos anys parlàvem de desclassificar, ningú es va adonar que, si ho fèiem, a Girona ens quedaríem amb la meitat dels vols ofereix actualment.

-El model de gestió que va presentar aquell dia Blanco no els satisfà. ¿Per què creu la Generalitat que és insuficient? ¿Què li falta?

-Una clarificació de les relacions entre la societat mare (Aena) i les filials que es creen als aeroports singulars, com el del Prat. També s'hauria d'aclarir la relació econòmica entre tots dos. Deixar clar que, malgrat que una sigui accionista de l'altra, com que el consell d'administració serà diferent, hi pot haver una gestió diferenciada i singular, més eficaç i autosuficient. A més a més, els privats tampoc entenen la seva relació amb Aena o amb les filials. Falten certs detalls i alguns tenen a veure també amb la proporció de cada un dels representants.

-No els agrada que mantinguin el 51% al Prat.

-¿Quin sentit té que ho facin si ja tindran el 100% de la propietat de l'aeroport a la societat matriu? Seran majoritaris a Aena.

-¿Els catalans s'han de treure del cap aconseguir la gestió del Prat?

-No. Crec que encara hi ha marge per negociar, per arribar a un acord perquè la societat civil catalana tingui la clara percepció i la plena seguretat que podrà fer una gestió individualitzada del Prat i competir amb la resta. Crec que hi ha un acord polític possible, Foment ha treballat en això per aconseguir que d'aquesta manera es perdin totes les inèrcies centralistes del model originari en què Madrid era el monopoli.

-¿Els aeroports han de guanyar diners?

-N'hi ha alguns que sí, com per exemple el de Barcelona, però els que no en guanyin, els haurà de sostenir l'Estat.