

ENTREVISTA A JOAQUIM NADAL, conseller de Política Territorial i Obres
Públiques

“Renfe encara no s'ha guanyat continuar, però
està en camí”

“La crisi ens obligarà a revisar i corregir els còmputs de l'addicional
tercera i parlar amb l'Estat per refer els comptes”

QUIM TORRENT

AVUI, 19/09/10

Assegut al seu despatx amb vistes a l'estació de Sants, Joaquim Nadal és un home tranquil. Set anys després d'accedir al càrrec les seves paraules desprenen satisfacció i orgull per la feina ben feta. És dijous al matí. Ni ell ni qui pregunta sap que el divendres Rodalies el caos s'apoderarà de la xarxa de Rodalies durant dues hores. No tindria sentit publicar una entrevista sense cap pregunta sobre els problemes de divendres. Per via telefònica, el conseller respon les dues primeres preguntes.

- Dijous parlàvem que el traspàs ha funcionat bé, però avui [divendres per al lector] hem tingut un caos que ens ha recordat els temps foscos de Renfe.

- Em mantinc en el que vaig dir. El traspàs ha funcionat molt bé. Els operadors han assumit que hi havia un canvi radical de la competència. Les velles reticències del sistema ferroviari espanyol s'han convertit en plena voluntat de col·laboració. S'han superat les reticències, però no les inèrcies. Es mantenen velles inèrcies organitzatives que hem de reconduir per assegurar la plena autonomia en les decisions i una major agilitat a l'hora de prendre-les.

- D'acord. Però divendres, 700 persones van quedar-se tancades gairebé dues hores als túnels sense quasi rebre informació de què passava?

- El primer que s'ha de fer és demanar perdó a aquesta gent. Dit això hem estat en tot moment a sobre de Renfe i Adif perquè solucionessin la situació. I no pararem. Ho hem fet fins ara i no deixarem de fer-ho. Aquest incident ha de servir com a estímul per redoblar la coordinació i el sotmetiment d'Adif i Renfe al govern en matèria de Rodalies.

- La sensació és que la qualitat del servei ha millorat, però Foment va molt a poc a poc en la millora de la infraestructura. El Pla de Rodalies està a les beceroles.

- Jo crec que la maquinària d'Adif roda. No a la velocitat que nosaltres voldríem, però va avançant en els projectes. Venim de molt enrere, però amb el Pla de Rodalies hem guanyat.

- D'acord, hem desencallat els projectes, però no hi ha cap gran obra en marxa. I, al capdavant, l'addicional tercera només ha servit per finançar grans deutes històrics, com l'alta velocitat o la T1 al Prat.

- Jo crec que hi havia addicional tercera per fer totes les obres. Les grans que dius i les petites. En canvi sí que és preocupant que la crisi econòmica i de dèficit públic coincideixi amb els anys de l'addicional tercera. Això ens obligarà a revisar i corregir els còmputs de l'addicional tercera i parlar amb l'Estat per refer els comptes. És evident que l'impacte de la crisi alenteix un ritme molt alegre de les inversions a Catalunya.

- Tornant a la gestió del servei. Em deia en una entrevista anterior que si Renfe volia continuar sent l'operador "s'ho havia de guanyar". S'ha guanyat la continuïtat, ja?

- Encara no, però va camí de fer-ho. També cal dir que en el panorama d'operadors alternatius no hi ha gran cosa i l'única opció que tindríem és assumir nosaltres mateixos la gestió. A més, en la fórmula amb què Renfe ha proposat el traspàs dels regionals afegeix valor a tot plegat. El traspàs de regionals serà com una mena d'ampliació del de Rodalies.

- La crisi també posa en dubte el compliment del Pacte Nacional d'Infraestructures?

- Jo crec que no. L'horitzó del pacte és a 20 anys. No hem renunciat a fer cap obra, només hem abaixat el ritme en algunes.

- Hi ha obres com l'Eix Transversal que han estat encallades molt temps?

- Ha costat massa des que la vam adjudicar, però ara ja n'hem tancat el finançament. De fet, aquest estiu hem tancat inversions per gairebé 3.000 milions d'euros amb finançament privat, entre l'Eix, les estacions de la línia 9 i el perllongament de Ferrocarrils a Sabadell.

- Se'l veu content.

- Tenim la tranquil·litat de dir que en una època d'extrema dificultat econòmica el crèdit ha fet confiança a la Generalitat i a les empreses que fan obres per nosaltres.

- S'han hagut de revisar condicions en els peatges a l'ombra?

- Hem hagut de fer un nou equilibri econòmic de les concessions per ajustar-lo a les demandes dels bancs.

- Hi ha qui discuteix la conveniència dels peatges a l'ombra perquè hipoteca futures inversions. Una manera d'abaratir el manteniment i el cost d'aquestes noves autopistes serien els peatges convencionals o la tarificació del transport pesat. El dogma que cal eliminar tots els peatges ha desaparegut de les pàgines dels diaris. Hem de començar a pensar a pagar en llocs on ara no ho fem?

- Jo crec que el principi de pagar per utilitzar primer s'ha de començar a estendre a Espanya. Quan Espanya hagi assumit que el parc d'infraestructures que s'ha fet, sobretot autopistes, ha de ser objecte de mesures compensatòries, aquí podrem canviar a un sistema de peatges que serveixi per regular la mobilitat. De fet és el que estem fent de manera experimental als túnels de Vallvidrera.

- Això vol dir nous peatges?

- Només si Espanya adopta la Eurovignette, com ha fet França o Alemanya, el govern de Catalunya haurà de contemplar i farà bé de contemplar implantar la Eurovignette a les carreteres de la seva competència. Però insisteixo, primer que ho faci Espanya.

- Ha estat conseller durant set anys. I si alguna cosa ha marcat els seus dos mandats ha estat l'enfonsament del Carmel. El dia que l'he vist més emocionat va ser en la inauguració del perllongament de la L5.

- El Carmel va ser un moment molt dur, evidentment. Tant l'impacte social com la gestió de l'incident van ser molt durs. Quan vam veure la dimensió de tot plegat, vam dividir les responsabilitats. La gestió dels desallotjaments va ser qüestió de Presidència i de l'Ajuntament perquè no podia pesar sobre la gestió de l'obra i la incidència. De la pròpia duresa del fet, jo en desprenc una certesa de la professionalitat i la fortalesa del departament i de les empreses amb què vam treballar.

[S'atura, però finalment decideix seguir]...

També cal dir que alguns projectes ja licitats eren molt precaris. no ho tornaré a dir mai més, però jo em mantinc en la tesi que és la precarietat i la precipitació dels projectes el que comporta una feblesa intrínseca de l'obra. Però entre tots hem aconseguit que això no passi mai més, redoblant garanties en les obres.

- Independentment de les culpes o les causes de l'incident, gairebé ningú creia que sobreviuria a l'incident.

- Quan estàs submergit en la crisi treus forces físiques i mentals d'allà on sigui. I un cop en surts t'adones que la gent del Carmel és la que menys factura passa en termes polítics. I també que com que no hi va haver cap mort, jo m'he mirat amb molt de respecte tots els accidents en obres públiques amb morts. Aquí i al món. Simplement vull dir que com que no hi va haver cap mort, la possibilitat de gestionar un problema de més de mil persones sense casa es va poder fer amb la tranquil·litat que no hi havia cap drama fins les últimes conseqüències.

- Insisteixo que el vaig veure emocionat el 30 de juliol.

- Aquell dia vaig voler fer un discurs diferent. Vaig trencar el protocol. No vaig parlar de les característiques l'obra, sinó que vaig deixar dit de maneres diferents que en aquell moment m'estava traient una espina. Em vaig reivindicar davant d'aquells que de forma implacable i cruel haguessin volgut treure profit polític d'aquell cas. Dit això, hi ha una altra obra que em fa especial il·lusió per motius estètics i simbòlics, el nou pont sobre l'Ebre.

- Estem a les portes d'unes eleccions que els donen poques possibilitat de tornar a governar. Li agradaria un tercer mandat per veure acabar la L9?

- La línia 9 s'acabarà en la pròxima legislatura sigui qui sigui el conseller. Anem a velocitat de creuer. la tuneladora que ha estat més temps parada està a punt de passar el tram més complicat.

- Ja que parlem de la possibilitat d'un relleu. Algun consell per qui hereti aquest despatx?

- Si això passés els consells seran en aquest despatx el dia de traspàs de poders. I en tot cas, qui sigui que rebi els meus consells rebrà més papers que consells a diferència meva que em vaig trobar amb un despatx buit i amb un traspàs que va durar cinc minuts..

- Parlant de canvis. Aquestes eleccions són més que unes eleccions?

- El país està en una cruïlla especial. Catalunya està en una hora decisiva pel seu futur. Les eleccions són menys decisives que la pròpia situació del país. És veritat que la sentència de l'Estatut i la manifestació del 10 del juliol posa en joc la seducció de les grans paraules, sobretot la de la paraula independència. Però també és veritat que fan caure les màscares de tots els partits. De tots. Posa en evidència la fragmentació de l'independentisme i la manca d'un full de ruta per arribar-hi. També constata que CiU no té un full de ruta. Només dues grans paraules seductors, però abstractes i implantejables com el concert i el dret a decidir. També posa de relleu la necessitat del PSC d'afirmar el seu catalanisme des d'una opció federal.

- Però Espanya també ha deixat clar que el federalisme és implantejable?
- Amb totes les mancances que comporta, la construcció de l'Espanya del futur només és possible des de la perspectiva federal. I és veritat que l'opció del PSC no té ressò en el conjunt d'Espanya, però farem no farem una campanya diguent que no som independentistes. Hem de positivar totes aquelles coses que conviden els catalans a avançar cap a l'autogovern sense cap aventura.

- Fixi's que estem acabant l'entrevista i no hem parlat del Quart Cinturó.
- Deixaré feta una al·legació que permeti fer la Ronda del Vallès en els termes que preveu una de les opcions del Pla Territorial Metropolità. Serà l'últim paper que firmaré com a conseller.