

Entrevista a Joaquim Nadal

"La ciudadanía es cívica, pero la tensión no puede durar muchos días"

FRANCESC ARROYO - Barcelona

EL PAÍS - 28-10-2007

Joaquim Nadal, consejero de Política Territorial, vive acosado por la oposición, que le acusa de ser condescendiente frente al Ministerio de Fomento, mientras que desde las propias filas socialistas se le mira con desconfianza y se le considera demasiado exigente, en especial por reclamar los traspasos de Cercanías o no denunciar los problemas de las obras del AVE. Hasta hace unos días, ese traspaso tenía fecha, el 1 de enero, pero el corte en dos líneas ha puesto interrogantes en la transferencia de un servicio ciudadano esencial.

Pregunta. ¿Cómo van las obras?

Respuesta. Ahora hay unas 25 personas trabajando en el túnel de Ferrocarrils de la Generalitat. Ha terminado el apuntalamiento del forjado que soporta la zona por donde pasan los Cercanías, porque se trabaja para reestablecer cuanto antes mejor el servicio de Cercanías.

P. ¿Tiene fecha?

R. No me atrevo a decir una fecha, pero la prioridad máxima es reestablecer el servicio de Cercanías. La ciudadanía de Cataluña está viviendo con un comportamiento cívico muy elevado, pero el nivel de tensión hace que esto pueda durar pocos días. No se puede eternizar la

solución provisional, porque cualquier cosa puede alterar un equilibrio precario. Sabemos que los Ferrocarrils de la Generalitat tardarán en normalizarse pero es, de lo malo, lo menos malo porque tiene una alternativa en metro a partir de la estación de Avinguda Carrilet. El servicio de Cercanías comporta una alteración de las vidas de miles de personas mucho más profunda. Y lo que la gente reclama, con toda la razón, es que se les deje vivir sus vidas con la máxima normalidad posible.

P. Estas incidencias cuestan tiempo a la gente. Tiempo de vida. Y a las empresas las pone en la picota.

R. Creo que la incidencia en el mundo de las empresas, sin minimizar las cosas, no es grave. Es peor para los miles de personas que se encuentran con un desencaje en sus vidas y que tienen que salir antes, o que tienen que cambiar de sistema de transporte, pero esto es muy difícil de compensar. No estamos ante un incumplimiento de un contrato como en el caso de la pérdida de suministro eléctrico; éste es un contrato diferente. Las administraciones tienen que garantizar el sistema de transporte público. Pero no veo que haya una vía concreta para compensar. La máxima compensación es hacer bien las cosas y volver a la normalidad cuanto antes.

P. ¿El billete no es un contrato?

R. El billete es un contrato para la prestación de un servicio...

P. Un servicio y un horario.

R. Se presta el servicio en las circunstancias que en aquel momento están definidas. No quiero discutir que haya elementos para una posible reclamación, y las que se presenten las recogeremos y veremos cómo se atienden, pero no creo que estemos ante un caso en el que se tenga que plantear un operativo específico para compensar económicamente, entre otras cosas porque hay aspectos que no son evaluables. El pescado de la nevera que se pudre es evaluable. El daño a la moral colectiva es intangible, inmedible en términos de compensación de cualquier tipo. Lo que la sociedad necesita es la recuperación de la moral, es decir, que por la vía de la ejemplaridad las administraciones públicas pongan remedio al problema que se ha creado.

P. Decía que la tensión es alta y que la situación puede explotar en cualquier momento. ¿El Gobierno se ha planteado que puede haber una revuelta?

R. El Gobierno es consciente de que hay un punto de tensión, de indignación, de enfado, de crispación, de desgaste sucesivo y acumulativo en la gente. Somos conscientes de que hay gente que querría hacer de ello bandera y que se están convocando manifestaciones. No nos ponemos delante de la manifestación, pero estamos al lado de la gente intentando aportar y reclamando soluciones.

P. Pero estas reclamaciones se hacen en voz mucho más baja que en el caso FECSA, ¿porque afecta a los amigos?

R. En absoluto. Presentaremos reclamación a Adif por daños patrimoniales a la empresa pública que represento, Ferrocarrils de la Generalitat, que no opera. Pero las prioridades son: primero la seguridad

de las personas, tanto de los usuarios como de los trabajadores del AVE; segundo el establecimiento del servicio normal de Cercanías y tercero, y sólo en tercer lugar, las obras del AVE. Y es evidente que el AVE es una necesidad estratégica para Cataluña, pero es aún más evidente que es más estratégico para Cataluña la normalidad cotidiana.

P. ¿Hay responsabilidades políticas por el incumplimiento en la fecha del AVE?

R. Hasta el 20 de octubre, la fecha del 21 de diciembre para el AVE era un compromiso político posible. Ese día dejó de serlo o dejó de serlo en la misma proporción. Creo que la responsabilidad política está encadenada, me refiero a la cadena: empresa, Adif, ministerio. Pero no quiero entrar en una confrontación política. No lo haría con un Gobierno de otro color, no lo hago con éste.

P. Y no sería prudente que el Gobierno de Cataluña estuviera informado de las decisiones...

R. No. Lo que empieza a ser prudente es que en el futuro las obras de esta envergadura se hagan a través de un sistema de consorcio en el que nosotros participemos directamente de la manera que se ha participado, por ejemplo, en toda la operación del delta del Llobregat cuando se planificó hace ahora unos años. Con una gestión en la que las dos administraciones compartimos responsabilidades y nos sentamos en una misma mesa en pie de igualdad.

P. ¿Cómo está la transferencia de Cercanías? ¿Es cierto que el Gobierno catalán puede rechazarla?

R. Lo que el Gobierno quiere lo expresó con rotundidad el presidente de la Generalitat en respuesta a la pregunta que le hacía un diputado de Esquerra Republicana. La titularidad y la competencia la queremos. Ya. Que se defina, que se aclare el concepto político competencial que queda recogido en el Estatuto, y que el procedimiento para materializar la transferencia de esta competencia sea un procedimiento que permita que la Generalitat sea competente en esta materia. Que sea el operador. Y como operador tienen que entregarnos la caja para pagar, los contratos. El servicio lo dará Renfe, pero controlaremos, conjuntamente con la Administración central, las inversiones de Adif en Cataluña e iniciaremos un proceso de valoración para la transferencia gradual de los activos.

P. ¿Siendo propietario de la empresa o con otro operador?

R. De momento no se altera la relación contractual vinculada al contrato programa entre la Administración y Renfe. Nos subrogamos el contrato que tiene Renfe-Cercanías. Pero la empresa tiene que saber que cambia de dueño, y que eso lleva aparejado un cambio de política y de imagen. Y este cambio de imagen no es sólo de fachada, sino que es de gestión del servicio.

P. ¿Con qué calendario?

R. De aquí a las elecciones la transferencia de la competencia estará hecha. Después, el proceso será gradual. Se materializa la transferencia, que depende de la comisión de valoraciones y de las auditorías, y también los contratos programa. Eso puede ser a lo largo del año que

viene. Luego, en este horizonte de tres años y medio, hasta 2010, se mantiene un vínculo contractual con Renfe para que sea el operador de la Generalitat como Administración competente.