



BIBLIOTECA PÚBLICA
SANT GREGORI
MIQUEL
MARTÍ
I POL

Recull de premsa de la Vall del Llémena

Font Diari de Girona *Plana*

Data 28 de setembre de 2008

Joaquim Nadal

"Hi ha arguments construïts sobre fal·làcies, com per exemple que no calen més carreteres"

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques. Però també ex-portaveu del Govern català, actual president del PSC de les comarques de Girona i exalcalde d'aquesta ciutat. Joaquim Nadal repassa tots aquests àmbits de la seva vida pública i no defuig alguna pregunta referent a esferes més privades. A més, confirma que optarà al càrrec de primer secretari del PSC gironí i adverteix que no té cap intenció de deixar la primera línia de la política.

ALBERT SOLER | GIRONA

Segons va publicar el Diari de Girona, deixarà vostè la presidència del PSC gironí i optarà a ser-ne el primer secretari, un càrrec més operatiu. Significa això que vol impulsar algun canvi?

No, això significa que la Marina Geli [actual primera secretària i probablement futura presidenta, intercanviant papers amb Nadal] i jo estem d'acord en què volem continuar de forma conjunta liderant el PSC de les comarques de Girona, que ho volem fer amb una executiva en la que hi hagi elements de continuïtat i elements de renovació, que reflecteixi que és un partit que s'ha rejuenit, que té més pes específic en el món municipal que no ha tingut mai, que té molta presència en els governs dels Ajuntaments, de la Generalitat i de l'Estat. I que volem que sigui un partit fort i obert a la societat. Que no sigui una organització endogàmica, només projectada cap endins, sinó que permanentment dialogui amb la societat i faci una oferta per la millora de la qualitat de vida de la gent. Doncs respecte a aquesta qualitat de vida, fa pocs dies CiU es queixava de la indefinició que hi ha respecte el projecte d'estació del TAV a Girona.

Crec que s'equivocuen, probablement perquè aquesta és la feina de l'oposició (somriure irònic). El projecte del TAV a Girona és un projecte molt ambiciós. Serà un projecte difícil, Girona viurà uns moments complicats pel que fa a l'impacte de les obres, però quan estiguin acabades seran un canvi trascendent, segurament el més important del segle XX i del segle XXI. L'estació està definida, s'hi està treballant, i l'Ajuntament de Girona ha volgut -i així ho ha demanat a Adif- que sigui un projecte d'acord amb el rang d'una estació central del TAV. Ha començat el compte enrere de debò d'unes obres que duraran uns anys, però que canviaran la fesomia de Girona.

Quan creu que el TAV travessarà Girona per sota? 2010, 2012...o 2025?

Em penso que la data més raonable és el 2012. En cap cas ens en anirem més enllà d'aquesta data. A més, espero que abans de 2012 hi hagi trens d'alta velocitat que connectin Barcelona amb la frontera

Una de les ocasions en què més ha hagut de donar la cara va ser amb els problemes de les obres del metro al Carmel. Hi ha temor que a Girona passin coses semblants.

El temor és incontrolable, i a més a més és lògic. Ara bé, aquestes obres s'estan fent amb totes les cauteles i totes les garanties. Justament arran d'aquell fet s'han extremat les mesures en totes les sobrees subterrànies. La monitorització que s'ha fet amb sensors a la ciutat de Girona, garanteix un seguiment al dia i a l'instant de l'evolució de les obres. Estic convençut que no hi ha d'haver cap problema.

Tant pel que fa al TAV com en altres temes -la MAT, per exemple- es parla de la "cultura del no". Em dóna la impressió que és una expressió encunyada pels polítics per desprestigiar els moviments opositors.

(Somriu). L'expressió "cultura del no" la devem -com tantes altres coses en aquest país- a Jordi Pujol, que amb encert va intentar diferenciar la "cultura del no" per sistema de la "cultura del sí" o del "no però sí". Del que es tracta és de no dir si a tot, sinó de dir si amb matisos i amb condicions a tot el que calgui. Aquesta és la línia que ens permet avançar i que ens permet desmuntar alguns arguments construïts sobre fal·làcies, com per exemple que no calen més carreteres. Els que sostenen això ho fonamenten en una dada falsa, com és que no hi haurà més cotxes. Tinc un gran respecte pels moviments que volen preservar el territori, però a aquest país li calen dosis de seny, de rigor, de seriositat i de posar a sobre la taula arguments sòlids.

Precisament la plataforma No a la MAT ha presentat dos recursos al Tribunal Suprem. Un d'ells sembla lògic: argumenten que és una obra unitària i no diverses obres, com s'ha presentat.

No voldria opinar d'això, ja decidiran els tribunals. Però tinc la impressió que la judicialització de determinats projectes d'infraestructures no porta enlloc. No em sembla que anar a buscar tres peus al gat sigui el camí per trobar encaixa a una obra que, a més, ja s'està fent: els que diuen "no a laMAT" haurien de dir a tota la població que és una obra que ja s'està fent.

També hi ha oposició a algunes carreteres. Crida l'atenció la variant de La Bisbal, ja que fins i tot el conseller es molesta a respondre cartes del lector que surten als diaris.

Primer, digui el que digui la gent, en el cas de la variant de La Bisbal no hi ha cap decisió presa. Segon: jo sóc tossut: sóc conscient que a vegades te l'has de jugar, i sé que amb la variant de La Bisbal me la jugo. I sé que hi ha molta gent que espera la resolució sobre aquesta variant per jutjar la meua decisió. Ara bé, la meua decisió no serà unipersonal, sinó fruit d'haver escoltat als ajuntaments i a la gent. L'únic que demano és que els que defensen una o altra opció tinguin la valentia de reconèixer que ho fan en defensa dels seus propis interessos.

Sí que és tossut, sí. A Girona va rebutjar l'opció de la variant per l'autopista i va preferir fer-la per Sant Daniel. I resulta que avui finalment es desdoblà l'autopista i és gratuït el tram que circumvala Girona. Tenien raó els que aleshores demanaven això?

No han tingut cap raó. És una qüestió estrictament de matemàtiques. Hi haurà una autovia desdoblada que arriba a Girona pel nord i una altra pel sud. Mentre que hi ha dos carrils de la variant i dos més que passaran pel costat de l'autopista. Per tant, l'opció no era si fer una variant est o oest, sinó tenir una anella de circumvalació en els termes que qualsevol ciutat europea té.

En definitiva: vol dir que les dues coses -variant i autopista gratuïta- eren necessàries?

Efectivament, pel trànsit que suporten, totes dues són necessàries. Si en aquell moment s'hagués optat per l'opció oest (per Salt), ara no hi cabrien dos carrils més.

Es considera el ferrocarril una alternativa al transport per carretera. Però no sembla que, a l'espera del traspàs a la Generalitat de la seva gestió, l'estat inverteixi massa en la millora del servei.

Home, fa poc l'estat ha posat a informació pública el desdoblament del tram Barcelona-Vic, de quasi 700 milions d'euros, i està substituint totes les catenàries de l'aera de Barcelona. A banda, estic segur que es compliran els compromisos i que la Generalitat exercirà d'autoritat ferroviària de Rodalies.

Però continua sens haver-hi una data concreta. Igual que pel que fa a la gestió dels aeroports.

En el traspàs dels aeroports estem una mica més entrebancats, perquè el govern espanyol ha deixat en stand by el tema dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell, mentre que va fer un pas endavant amb el de Barcelona, però molt indefinit i molt ambigu, fins el punt que hores d'ara encara no ha concretat quin serà el model per aquest aeroport ni quin serà el model de privatització parcial d'Aena. Per tant, tampoc no se sap de quina manera acabarem integrant un sistema en el que hi tinguin un paper Comunitats Autònomes, Cambres de Comerç i sector privat.

Això de la privatització parcial no sona gaire socialista.

Existia el vell dogmatisme unitari dels que deien que Aena no s'havia de privatitzar mai ni s'havia de descentralitzar, però poc a poc va fent fora la idea que Aena ha de ser una empresa mixta (público-privada) i no ha de ser un organisme centralitzat a Madrid.

No tenen la sensació que en tots aquests temes de traspàs, des de Madrid els estan "donant llargues"?

Com en el tema del finançament i tantes altres coses, la sensació és que costa d'interioritzar el que diu la Constitució i que referma l'Estatut: que passem d'un estat unitari i centralista a un estat amb tendència a ser federal. El progrés d'aquest federalisme troba a vegades l'obstacle de les velles inèrcies dels que pensen que res no hauria de canviar.

I què és el que ha de canviar?

La constitució de 1978 portava a dins la llavor de l'estat autònom, i l'estat autònom -que ha sigut un èxit- corre el risc de morir d'èxit. Per tant, es tracta de fer un pas més i donar garanties a un major desenvolupament de l'estat, que inclou la renúncia per part d'aquest d'una part dels seus recursos i d'una part de les seves competències.

Em sembla que aquestes "velles inèrcies" a què es refereix es troben també dins del PSOE, al menys en determinats dirigents, i estic pensant en els Bono, Rodríguez Ibarra, Guerra...

No, no, no. No ho crec. Apart que alguns d'aquests noms que ha dit tenen avui ja un paper només relatiu dins de la direcció del PSOE. Poden tenir cert pes institucional, però no estan en el nucli dur de la direcció: el que mana és Zapatero i això ha de quedar clar. Tanmateix no crec que existeixi un nucli dur contrari a aquests canvis i a les reclamacions de Catalunya, però justament perquè s'ha desenvolupat l'estat autònom, hi ha molts dirigents territorials que tendeixen a defensar el seu propi estat polític.

Però no reben tantes crítiques com Catalunya.

El problema és que Catalunya, amb gran desgast per la seva imatge i del seu govern, fa de trencagels. I darrere l'estela que deixa aquest trencagels van passant còmodament tots els altres amb vaixells més petits però sense risc de trobar-se cap peça de gel.

Parlava abans al finançament. Aconseguiran anar tots els partits catalans plegats en les reclamacions?

Tot penja del debat de política general de la setmana que comença. Tots els moviments dels darrers dies han sigut un càlcul dels partits per veure com arriben a aquest debat. Però l'últim esforç que va fer el govern per mantenir una unitat que inclogui CiU ha de comportar un millor finançament per Catalunya.

El desgast a què està sotmès el govern en temes d'infraestructures -del seu departament, vaja- passarà factura sobre tot als seus socis de ICV i d'ERC, que estaven més propers a plataformes oposidores?

Penso que no. Cada partit fa la seva feina i defensa les seves posicions. Però hi ha un full de ruta del govern que està pactat i es compleix, i em costa de pensar que la imatge de marca del Govern de Catalunya sigui el de les discrepàncies puntuals sobre algun tema concret. Tota l'obra que s'està fent a Catalunya respon al pla de govern, i això significa en aquests moments obra per valor d'entre 8.000 i 10.000 milions d'euros. Aquest volum d'obra no té precedents. Potser no ens hem fem prou el càrrec, però els governs de Montilla i Maragall han posat recursos i feina per entomar un creixement de població d'1,5 milions de persones en 10 anys.

Alguns sectors continuen reclamant la sociovergència.

Es utòpic -en termes democràtics- pensar que els dos partits majoritaris, els que conformen les dues alternatives de govern, després de les eleccions deixin de banda els desacords que han mantingut durant la campanya i deixin totes les minories al marge. La majoria que s'està aplicant ara al Govern de Catalunya és més raonable que no pas una majoria de socialistes i convergents units. Els grans pactes d'estat estan reservats per a moments difícils de veritat, per a la salvació nacional.