

Josep Rull començarà a implantar la T-Mobilitat a tot Catalunya aquest 2016

El conseller de Territori i Sostenibilitat vol estendre la integració tarifària al conjunt del país per tal de tenir una sola targeta a tots els transports



Josep Rull durant l'entrevista amb Nació Digital. Foto: Adrià Costa

Josep Rull (Terrassa, 1968) està al capdavant d'un departament clau en la construcció de l'estat estat. En la primera part d'aquesta entrevista conjunta entre les diverses edicions territorials (<http://www.naciodigital.cat/noticia/105215/josep/rull/cdc/partit/treballa/independencia/catalunya>) de **NacióDigital**, el conseller ja assenyalava que el seu objectiu és deixar-ho tot preparat per "l'endemà" de ser un país independent. Entrant més en matèria, es fixa la implantació de la T-Mobilitat a tot el Principat com un dels objectius que començarà a desplegar ja aquest 2016. Pel que fa al traspàs complet de Rodalies, no el veu impossible mentre es continui dins d'Espanya i assegura que pot ser positiu tant per Catalunya com per l'Estat.

- Rodalies. Sobre el funcionament i la possibilitat d'aconseguir-ne el traspàs. El seu pla per assumir-ne totes les competències, creu que el podrà tirar endavant abans d'assolir la independència?

- Nosaltres ho fem des d'aquesta perspectiva. Agafar musculatura per estar preparats. Això és possible dins l'estat autonòmic. Hi hauria marge, i a nosaltres ens convindria de poder-ho fer en aquests termes. I genera un consens ampli. Quan nosaltres hem plantejat aquesta opció, de tenir el control sobre els trens i les vies, i les estacions, sobre el material mòbil i la infraestructura, hem aconseguit un nivell de complicitat important al territori. Alcaldes que no són sobiranistes, que no volen la independència, donen suport a aquest plantejament. Hem buscat identificar una aposta, un projecte, que tingui consens ampli a nivell de país. Considerem que aquest és un element interessant.



Josep Rull. Foto: Adrià Costa

- I com pensen aconseguir-ho?

- En la primera fase, que és tenir el control directe dels vuit corredors estrictament interiors, creiem que hi pot haver marge. I que pot ser positiu per a Catalunya i també pot ser positiu per a l'Estat. Aquest és el missatge que li traslladàvem a la ministra de Foment. Si vostès no se'n surten, ens ho deixen fer a nosaltres que hem acreditat un nivell de solvència molt alt a l'hora de gestionar sistemes ferroviaris. Aquest és un plantejament però, a molt curt termini, el que nosaltres hem posat sobre la taula són dues altres qüestions. La primera, un major nivell d'exigència amb Adif. Adif forma part, en aquests moments, no de la solució sinó del problema. És potser l'expressió més clara del problema.

- Matèria sensible...

- Nosaltres hem fet un diagnòstic del que està passant a la xarxa ferroviària catalana, i un dels problemes que tenim són les limitacions temporals de velocitat. Això impedeix que puguem complir els horaris. Quan els trens de l'R-3, de Paret a Vic-Ripoll-Puigcerdà, incorporen amb caràcter permanent un 10% de retard, forma part d'aquestes limitacions temporals de velocitat. Quan l'R-16, cap a l'Ebre, incorpora un 60% de retard forma part d'això. O l'R-15, cap a Ribera d'Ebre i al Priorat, forma part d'això. Què ens ha demanat Adif? Adif i Renfe, el que ens diuen és que modifiquem els horaris. Incorporin aquests retards, canviïn els horaris i acceptin-los. Nosaltres ens neguem a fer-ho. Si ho fem, devaluarem extraordinàriament el sistema. En resum, volem el control ple del sistema per fer com hem fet amb Ferrocarrils de la Generalitat, Llobregat-Anoia, Vallès, i ara amb el tren de la Pobla de Segur. A curtíssim termini, el que volem és solucionar problemes immediats, que són d'exigència obligatòria.



Josep Rull. Foto: Adrià Costa

- El govern espanyol, sigui quin sigui, pot estar temptat de condicionar els traspassos o les injeccions econòmiques al fet que s'abandoni el procés independentista.

- Andreu Mas-Colell va ser molt clar en aquest sentit l'altre dia. Mentre siguem una autonomia, l'Estat ha proveir els elements propis d'una autonomia, que vol dir finançament i compromisos d'inversió. Si consideren que això pot ser pervers de cara al pas cap a la independència, doncs que facin una intervenció formal i directa de la Generalitat. Si consideren que nosaltres aprofitarem l'autonomia per preparar alguna altra cosa, que siguin explícits. Perquè, de facto, el que estan fent és intervenir Catalunya sense dir-ho. Catalunya ja és una comunitat autònoma totalment

intervinguda. Que ho diguin o que gestionin la relació Estat-autonomia en uns termes d'igualtat. Nosaltres, el que hem dit és que el titular últim del futur de Catalunya, els que decideixen, són els ciutadans de Catalunya. I això és un compromís insubornable per part nostra.

- Corredor mediterrani: és la gran reivindicació. El president Puigdemont ha llançat una campanya per donar-li prioritat. Tenen esperances que Europa intervingui per forçar l'estat espanyol a ser més diligent?

- Sí, n'estem convençuts perquè Europa hi posa recursos i ha de garantir que aquests recursos siguin ben emprats. Europa ha fet una definició de corredors estratègics, i ha definit el corredor mediterrani com estratègic. Amb la inacció de l'estat espanyol, el que es fa és contradir les decisions de la Unió Europea, amb un nivell altíssim de negligència. Per tant, la UE serà un gran aliat. Parlem el mateix llenguatge que ells. I sintonitzarem. De fet, ara fa poc, la Comissió Europea li ha fet una estibada d'orelles al govern espanyol, dient-li que no pot continuar invertint en trens de gran velocitat, amb un nivell de sostenibilitat econòmica i social molt baix, mentre negligeix les seves accions en el corredor mediterrani. La inacció del govern espanyol posa en risc un corredor estratègic no pels Països Catalans, no per l'estat espanyol sinó pel conjunt d'Europa. Estem convençuts que hi trobarem complicitat.

- A banda de les grans infraestructures, quines són les línies d'acció prioritàries en matèria de mobilitat?

- El que intentarem és superar el mecanisme de les ATM territorial i anar cap a una ATM del conjunt del país. I tenim un instrument potent que és la T-Mobilitat. El que volem és ampliar la integració tarifària al conjunt del país. Aquesta és la segona gran revolució que volem fer a nivell de transport públic. La primera la vam fer amb la integració tarifària a l'entorn de l'àrea de Barcelona. Això ho hem estès amb ATM territorials, i ara el que volem és fer aquest nou pas endavant. I és a l'entorn de la T-Mobilitat que volem canviar determinats elements que els limiten molt des d'un punt de vista operatiu, i estendre amb un criteri comú a tot el país la integració tarifària, a les 42 comarques catalanes. Però cada vegada que fem això, el que necessitem són recursos. Amb l'aprovació de la llei de finançament del transport públic, ens dona eines per poder treballar millor. Quan comença tota aquesta operació de la T-Mobilitat? Mirarem de posar-la en marxa aquest any 2016. Aquest és l'objectiu, amb gradualitat. Començarem a l'entorn de Barcelona.



Josep Rull durant l'entrevista amb NacióDigital. Foto: Adrià Costa

- Aquest abril farà set anys de la inauguració del túnel de Bracons i encara no s'han començat a construir les variants d'Olot i les Preses. Quin és el calendari que té el govern per iniciar les obres?

- La nostra prioritat pel 2016 és generar consens territorial, que en el cas de Les Preses encara no hi és. A partir d'aquí el que estem buscant és el mecanisme econòmic i financer per afrontar aquestes actuacions.

- No es mulla pel que fa al calendari de les obres, conseller.

- El que ens agradaria és al llarg d'aquesta legislatura poder iniciar alguna actuació. Nosaltres sempre expliquem que no és el mateix tenir pressupost que no tenir-ne. En aquest cas concret hem de buscar mecanismes de finançament que puguin ser extrapressupostaris.

- Hi ha diners per fer les variants?

- Cal veure quin mecanisme de finançament podem articular per afrontar el més aviat possible aquesta actuació. Aquests moments és la necessitat que tenim com a departament. Hi ha una part que també li correspon a l'Estat, per tant continuarem pressionant a l'Estat que ho faci.

- Mentrestant, el trànsit segueix passant pel mig d'Olot i Les Preses.

- Sabem que en aquests moments la situació és difícilment gestionable, especialment a Olot. Nosaltres necessitem aquesta variant si no volem entrar en una situació de col·lapse. Som molts conscients des de la Generalitat que ja estem pràcticament arribant al límit. Bracons ha sigut una gran oportunitat, ha obert la Garrotxa des del Ripollès i l'ha obert en relació a l'entorn metropolità,

però això ha tingut uns efectes de congestió important a la Garrotxa: la Vall d'en Bas, les Preses i Olot mateix.

- S'entenen per separat les dues variants?

- Aquest corredor nosaltres el plantejem com una unitat fins a Banyoles i hi incorporem també la C-66. Cal veure com podem aconseguir un mecanisme concret de finançament que ens permeti afrontar-ho amb el màxim nivell de rapidesa. Mentrestant, a la C-66 estem fent actuacions concretes per millorar-ne la seguretat, però l'esquema és que ha de ser un corredor amb una gestió financera específica.