

SILENCIS SOROLLOSOS I OMISSIONS SOSPITUSES

Jordi Borja i Sebastià

Urbanista

És una cessació o dimissió anunciada, la de la ministra de Foment. Si bé crec que les responsabilitats pels disbarats ferroviaris vénen de lluny, la cessació o dimissió de la ministra és inapel·lable. S'ho mereix i convé a tothom.

S'ho mereix més pel seu estil que pel contingut del que diu, més per les seves omissions que per les seves accions. El seu estil és sorollós i el que s'endu als passadissos del poder és un silenci que genera un soroll confús en el qual les responsabilitats es dilueixen. La ministra menysprea perquè ignora (com la seva grolleria en referir-se a l'excel·lent llibre sobre l'aeroport i a la persona d'un exdiputat socialista, l'economista Germà Bel). En política, com en literatura i en gairebé tot, l'estil forma part del contingut: fons i forma són indissociables. I la seva demagògia anticatalana dubta que sigui una bona mercaderia a Andalusia, i no ho és òbviament a Catalunya, on el seu partit pot guanyar o perdre les pròximes eleccions. I també ha de ser destituïda o dimitir, atès que és la seva responsabilitat. Les autoritats polítiques reben els beneficis i el beneplàcit de les coses que van bé, encara que molt sovint la seva contribució a l'èxit hagi estat mínima o nul·la. Han firmat una llei que no han elaborat, han autoritzat unes despeses per a uns programes que unes altres persones han preparat i encara unes altres gestionaran, han firmat convenis o contractes que amb prou feines saben de què van. S'apunten el gol, surten a la premsa i de vegades fins i tot la llei o el programa porta el seu nom. Però quan les coses es torcen ells han de pagar, ja que són els responsables de l'afer, n'han nomenat els executors, han avalat els encàrrecs a tercers, s'han volgut lluir apareixent davant de l'opinió pública com els autors i protagonistes de l'obra. I si l'obra s'enfonsa, ells també. La ministra sembla que no entengui que el càrrec ministerial és el fusible del cap de Govern i no al revés.

El cas de la ministra no té gaire interès i els que en demanen la dimissió em recorden el petit rei del petit planeta que es col·locava a l'est a trenc d'alba i cridava "sol, surt", i a la nit a l'oest cridava "sol, amaga't" i així governava l'univers. Veuen com cau un sac de patates des d'un cinquè pis i en reclamen la caiguda. Tenen raó, però no mèrit; la ministra cau pels seus propis mèrits. Els ciutadans es mereixen una mica més del que tenen, algun aclariment sobre la cadena de responsabilitats que ha originat aquest embolic que ha complicat considerablement la vida de centenars de milers de persones que treballen i paguen impostos. I la cadena ve de lluny.

L'AVE va néixer malament. El tram Madrid-Sevilla esqueixat de la xarxa europea és injustificable. L'opinió unànime dels experts sense interès particular en l'assumpte era apostar per la continuïtat Bordeus-País Basc-Madrid o Lió-Montpeller-Barcelona-Madrid. I Sevilla, Lisboa, etcètera, tot seguit. El retard acumulat i les promeses incomplertes han esperonat després les presses.

En el cas del tram Madrid-Barcelona, a mitjan anys noranta el ministeri de Borrell va pactar amb la Generalitat i l'Ajuntament l'entrada més fàcil i més positiva a la ciutat: Sant Cugat-Cerdanyola-Sagrera. Una bona solució. S'escurçaven els terminis d'execució i es creava l'oportunitat per a una gran operació urbanística de regeneració de la zona de la ciutat que més la necessitava, l'est desestructurat. I en una segona fase, sense presses, s'abordaria una operació molt delicada i menys urgent que era la segona línia, inicialment només de mercaderies, de Sant Cugat al Prat / aeroport i el fet de travessar Barcelona per connectar amb la Sagrera.

El 1996 va guanyar les eleccions el Partit Popular i entretant a Barcelona i al Baix Llobregat s'havia anat imposant una opció diferent: donar prioritat a la connexió AVE-aeroport. Una decisió política en la qual el subjectivisme tecnocràtic

dels uns casava amb la ignorància tècnica dels altres, que probablement esperaven grans plusvàlues urbanes per als seus municipis. La solució era molt més complicada: la fragilitat del delta, la urbanització densa i el sòl poc segur i mal estudiat. La complicada arribada a Sants, gran centre de rodalia, el funcionament del qual era vital per al dia a dia de la metròpoli, significa a més assignar-li la funció principal com a receptor de l'AVE i consegüentment la devaluació de l'operació Sagrera, tant ferroviària com urbanística. I quedava per resoldre la idea de travessar Barcelona. Ara haurem de veure qui aconsegueix posar el cascavell als veïns de l'Eixample i als sagradafamillistes. Malgrat tots aquests inconvenients pel que fa a l'anterior solució, els polítics catalans, l'esquerra dels ajuntaments i els convergents de la Generalitat van pactar a final de segle el nou traçat amb el Govern del PP.

Sorprèn el silenci dels professionals que exerceixen d'anyells. Els col·legis professionals van callar i les enginyeries que coneixien les dificultats d'aquesta opció, també. Si més no, en públic. Cal tenir en compte que GISA (Generalitat) i Adif (Foment) gairebé tenen

el monopoli de la contractació d'obra civil, a part de carreteres. I si bé els projectes es poden encarregar a molts, la direcció i el control de les obres s'encarreguen a uns pocs. Per exemple: algunes de les consultories que feien el control d'obres del Carmel ara el feien al Baix Llobregat de l'AVE. Aquests pocs, si volen subsistir, acaten el pacte de silenci. Un silenci compartit amb polítics i constructores. Silenci sobre projectes devaluats, fets a cuit-corrents, sense els estudis necessaris. Silenci sobre les mans lliures que es deixen als constructors que fan i desfan els projectes. Silenci pels canvis improvisats de responsables polítics poc informats. Silenci pel control deficient de les obres.

Un silenci, ara sorollós, en el qual participen, doncs, polítics amb pocs coneixements, constructores, que defugen responsabilitats i s'emporten els principals beneficis, i consultores atrapades en el negoci.

Què uneix aquest personal tan variat i manté el pacte de silenci?

Article publicat al diari El País el 12 de novembre de 2007