



“Els projectes a mitges ens expulsen d'Europa”

A 28 anys, Pere Macias ja era alcalde d'Olot. Ha estat president de la Diputació de Girona i conseller de Medi Ambient. Ara dirigeix el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, en un moment clau per a les infraestructures de Catalunya.

Quines són les infraestructures que ara cremen més als dits, que no depenen de la Generalitat de Catalunya i que són més urgents?

—La preocupació del govern de Catalunya és garantir la sostenibilitat econòmica del país. Per això, necessitem competir. Ara, la competitivitat d'un país vindrà molt marcada per la seva competitivitat logística. Podem assolir un bon nivell de competitivitat, però necessitem pujar una escala, que té uns esglaons bàsics que giren entorn d'una infraestructura ferroviària, una d'aeroviària i una de portuària. No dic de viària, perquè diria que està força ben encaminada. Però això no vol dir que ho tinguem tot fet.

Els llums d'emergència sí que s'encenen pel que fa al sector ferroviari. La situació de l'estat espanyol és realment anacrònica, fruit de la desgraciada decisió de voler-nos diferenciar d'Europa, i no hi ha hagut voluntat de posar fi a aquesta situació fins els anys 90, tot i que nosaltres ja ho vam començar a reivindicar des del primer retrobament amb l'autonomia. L'altre estrangulament és l'aeroportuari. Tenim un aeroport congestionat i dèbil i dos més absolutament infrautilitzats. També hi ha urgències en el sector portuari, tot i que la nova llei de ports ens ha permès de dotar-nos del marc de gestió capaç, si s'hi posen també altres ingredients, de tirar endavant el creixement necessari.

►►

"Com sempre, nosaltres hem de fer un paper d'introductors de tot l'estat espanyol a Europa. L'hem fet i el farem i tant de bo un dia no l'hàgim de fer."

Molts d'aquests problemes es concentren en el Pla del Delta, l'execució del qual és un element importantíssim per a tot aquest esquema de competitivitat que dèiem...

—*Sobre l'aeroport del Prat, ja se sap on serà la tercera pista?*

—Ara tenim les coses molt més clares. Crec que l'any passat ja teníem les coses molt clares, per això vam presentar una proposta. Però va ser contestada amb l'aparició de dues més, una de maximalista i una altra de minimalista, la Generalitat estava en el punt mitjà.

El govern de la Generalitat va proposar un procés de refredament del conflicte que totes les parts van acceptar. Aquest procés està donant fruits i ha d'acabar de donar-ne més durant aquesta primavera. El govern de l'estat s'ha compromès a acabar el pla directori de l'aeroport abans de finals de juny.

—*Imaginem-nos que a finals de juny s'aconsegueix un acord... quan funcionarà la tercera pista?*

—Estem parlant d'una obra d'uns tres anys de durada, aproximadament. Ara, el sol fet de tenir el pla directori, ja té un efecte positiu de desbloqueig d'expectatives. Ja que totes les companyies tindran present les noves capacitats de l'aeroport quan muntin les seves estratègies.

—*Quan parla de ports, és només del port de Barcelona?*

—No, nosaltres ens referim a diferents àmbits: el port de Barcelona i el de Tarragona —o en l'ordre que vulgueu, atès que el de Tarragona té més volum de mercaderies— i els ports de la Comissió de Ports de Catalunya, que en són la resta, molts dels quals fan una funció esportiva o pesquera. L'ampliació del port de Barcelona és, doncs, una de les potes.

—*Quins són els estrangulaments que podria patir el port de Barcelona?*

—Tant el port de Barcelona com el de Tarragona necessiten que se'ls desviï urgentment els rius que n'impedeixen el creixement, el Francolí i el Llobregat. Són dues obres prioritàries i per fer-les hem inclòs dotacions en els pressupostos generals de l'estat. A partir d'aquí, tots dos ports podran créixer i segurament necessitaran l'aportació de recursos, perquè unes obres tan importants no es poden autofinçar. Aquest és un projecte que s'ha començat a plantejar al govern de l'estat.

—*Quan parlem de ferrocarril sempre parlem del*

RICARD CUGAT



"Per ser competitius ens hem de posar prop del centre d'Europa amb menys temps... Per tant, som nosaltres els que ens hem d'interessar més pel tema. Fer els plantejaments a mitges ens expulsa d'Europa."

problema de l'amplària europea. Hi ha d'altres problemes?

—Volem un ferrocarril d'altres prestacions. Es a dir, volem l'amplària europea, perquè necessitem que per aquesta línia arribin els trens xàrters de turistes procedents d'Europa als nostres centres turístics. També ha de ser una línia d'alta velocitat. Els ferrocarrils actuals no serveixen, són tecnologies pròpies dels anys seixanta. El que se'n diu 'velocitat alta', els trens de 200 quilòmetres per hora, a Europa ja s'han abandonat, tret d'alguns trams, com a cosa subsidiària. Finalment, és necessari que aquesta línia admeti el trànsit de mercaderies. Per evitar un col·lapse de les autopistes i carreteres.

—*Això és car i molt ambiciós...*

—Sí, sí. És car, és complicat, és difícil... És voler ser presents a Europa o no, i més, tenint en compte que els països centrals haurien d'estar menys preocupats per les comunicacions que els que estem una mica lluny... Per ser competitius ens hem de posar prop del centre en menys temps... Som nosaltres els qui ens hi hem d'interessar més. Fer les idees a mitges ens expulsa de l'Europa central.

—*Ja heu convençut, per exemple, el ministre Arias Salgado?*

—Vam aconseguir convèncer els socialistes, després que fessin les seves habituals marrades. Per anar de Madrid a Europa, qualsevol persona normal comença a pujar, de Madrid cap al nord. Però ells, en canvi, no. Comencen a anar a Europa per Sevilla. Bé ja hi estem acostumats...

Amb el PP el procés ha estat semblant i encara tot sovint els hem de recordar el què. Per exemple, parlo del transvasament del Roine i hi ha un rebuig mental que els bloqueja

i diuen: "Coi! per què l'aigua d'Europa!" Doncs perquè estem relacionats amb Europa per tot. Com sempre, nosaltres hem de fer un paper de introductors de tot l'estat espanyol a Europa. L'hem fet i el farem i tant de bo un dia no l'hàgim de fer.

—*Per què és l'aigua del Roine?*

—A l'estat espanyol li falta aigua. Fa anys que intenten fer el Plan Hidrológico Nacional i no se'n surten perquè no els quadren els números. L'única conca que va sobrada de recursos és la de l'Ebre, que ha d'abastir bona part de Catalunya, el País Valencià i fins i tot Múrcia. No dona per a tant. I dessalar aigua de

mar resulta car econòmicament i ecològicament. Per tant, només podem portar aigua del nord, del Roine, que a més el transvasament suposa per aquest riu una quantitat molt petita d'aigua.

Com a contraarguments diuen que hem d'estalviar més aigua, en lloc d'importar-ne. Bé, és cert, però Catalunya és on s'estalvia i es reutilitza més aigua. De segur que podem anar encara una mica més enllà, però només una mica.

—Hi ha aquest projecte de la Conselleria d'Agricultura valenciana, de portar aigua de l'Ebre a les comarques de Castelló. Com ho veu?

—La nostra política en matèria d'aigua no es basa en l'egoisme. Entenem que s'ha de fer una política de destinació de recursos hídrics que beneficiï tothom. Per tant, si s'obre un procés que garanteixi que Catalunya tingui un subministrament d'aigua suficient, ens sembla bé que també es garanteixi el del País Valencià. Aquesta opinió la comparteix el secretari d'estat de l'Aigua, que va denunciar l'actuació, jo diria gairebé de pirateria, de la consellera valenciana d'Agricultura.

—Abans parlàvem del ministre de Foment. Què en pensa de les declaracions que va fer sobre la necessitat de concentrar les inversions públiques a Madrid, la capital d'Espanya?

—Ja som conscients d'una cosa: el nacionalisme espanyol, tant representat pel PP com pel PSOE, sempre ha tingut una visió centrípete d'Espanya. I no ens ha d'estranyar que la tinguin amb tot. És una hipòtesi gairebé de partida. Davant d'això, com a força política responsable, hem muntat una estratègia, que en els últims temps ens ha donat un cert bon resultat. Encara que el ministre Arias Salgado pensi això, m'és indiferent, perquè nosaltres vam pactar amb ells uns pressupostos de l'estat molt favorables pel que fa a les infraestructures per Catalunya... Ja ho sabem. Però, escolta, més centralistes en matèria d'infraestructures que el govern espanyol en l'etapa Borrell no es pot ser!

—Ara fa tres mesos de la inauguració de l'Eix Transversal. El tram Cervera-Lleida trigarà gaire a resoldre's?

—El ministeri està a punt de començar la variant de Cervera i, per tant, un cop hi entren les màquines ja



“Les mancances en infraestructures d'avui vénen donades perquè els socialistes pràcticament no van invertir gens a Catalunya. Per l'any 2002 creiem que Catalunya tindrà tantes autopistes de peatge com autovies.”

està. Això sí, seguirem l'evolució de les obres. Ara em preocupa més desencallar el tram intermedi, de Cervera a Santa Maria del Camí, que no pas el tram en el qual ja s'hi treballa.

—...I els peatges d'autopista?

—En el cas de Catalunya penso que la solució no és rescatar les autopistes de peatge, sinó que es descongestionin les vies que existeixen. Per exemple, s'ha de fer una autovia de Montblanc a Tarragona, o s'havia de prolongar l'autopista del Maresme, de Mataró a Malgrat, i s'hauria d'haver fet lliure, i en canvi els socialistes la van fer de peatge. És a dir, les mancances en infraestructures d'avui vénen donades perquè els socialistes pràcticament no van invertir gens a Catalunya. Pel 2002 creiem que Catalunya tindrà tantes autopistes de peatge com autovies.

—Sobre les transferències de competències en matèria d'infraestructures... hi ha cap calendari?

—No hi ha calendari de transferències. El que hem de fer és desbloquejar tots els assumptes clau. I una batalla competencial pel mig ho blocaria tot. L'endemà d'unes eleccions a l'estat espanyol, en un marc que permeti el joc de les forces catalanes que creguin que ha d'haver-hi més autonomia per Catalunya, doncs podran sortir altres qüestions. Però ara, hem d'aprofitar els dos anys de legislatura que queden a l'estat espanyol per acabar de llançar aquests temes.

Sobre un possible transvasament d'aigua de l'Ebre al País Valencià: “Si es garanteix que Catalunya tingui un subministrament suficient d'aigua, ens sembla bé que també es garanteixi el del País Valencià.”

Jordi Fortuny / Enric Rimbau