

“Trencar la radialitat del país no vol dir negar-ne la centralitat”

JOAQUIM NADAL I FARRERAS (GIRONA, 1948) ÉS CONSELLER DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT. EN AQUESTA ENTREVISTA DESGRANA ELS PUNTS FONAMENTALS DEL PACTE NACIONAL PER A LES INFRASTRUCTURES.

Com ha de ser la Catalunya del 2020 des del punt de vista de la sostenibilitat econòmica, social i ambiental un cop s'hagi desplegat totalment el Pacte Nacional per a les Infraestructures?

Haurà de donar resposta a les necessitats de més de vuit milions de catalans i catalanes. Necessitats de feina, de mobilitat, de lleure, de vida. Sona simple, però és molt complex. Es tracta d'assegurar que les condicions de vida i la qualitat de vida de les generacions futures serà millor que la nostra. En aquest aspecte, el Pacte Nacional per a les Infraestructures és condició necessària, tot i que no és condició suficient. Però és clar que sense un parc d'infraestructures adequat, proporcionat, ben articulat, tots els altres requeriments per fer una societat més cohesionada socialment i territorialment grinyolen.

Històricament, la vertebració de les infraestructures de Catalunya ha creat un país molt radial, on bona part de les comunicacions queden centralitzades a Barcelona i a l'àrea metropolitana. El pla podrà posar fi a l'aïllament dels altres territoris?

Sens dubte que sí. Aquest és un dels propòsits. Però trencar la radialitat del país no vol dir negar-ne la centralitat. Les persones s'han concentrat al corredor litoral i s'ha acabat configurant una part de Catalunya molt densament poblada. Tot i reconèixer aquest fet estructurant de la nostra realitat, ara convé pensar més en els corredors i la connectivitat que no en la radialitat. La potenciació del corredor de la Mediterrània i de tots els eixos nord-sud que es defineixen és imprescindible per assegurar una comunicació en xarxa que regui tot el territori i que aporti igualtat d'oportunitats a tots els territoris.

El pacte es proposa d'assolir un nou model de gestió aeroportuària per a convertir l'aeroport de Barcelona en un gran centre de connexions internacionals, a més de dotar



el país d'un conjunt d'aeroports internacionals i regionals en xarxa. Quines actuacions cal fer per arribar a aquest horitzó?

El govern de Catalunya ja ha fet passos molt sòlids en aquesta direcció, amb l'aprovació de la llei i del pla d'aeroports, aeròdroms i heliports. Aquí es defineix un model que atorga autonomia a cada aeroport per a competir en el mercat i captar passatge i companyies, per a incorporar noves rutes. El model permet d'integrar una fórmula específica per a l'aeroport del Prat, on les institucions de Catalunya podrien acabar tenint un paper determinant, amb dret de condicionar les decisions estratègiques i amb capacitat d'atorgar plens poders a una societat mercantil per tal que desenvolupi les polítiques específiques que han de fer competitiu l'aeroport de Barcelona - el Prat en el concert mundial de la navegació aèria.

Els ports de Barcelona i Tarragona han d'esdevenir la porta d'entrada logística al sud d'Europa. En quin sentit cal treballar per aconseguir-ho?

La logística combina transport per mar, per terra i per aire. Una sortida per a mercaderies per ferrocarril en amplada internacional que relligui els dos ports amb la xarxa del corredor de la Mediterrània és imprescindible. Tant com ho és la presència dels ports en centres logístics en terra que facin de ports secs. Barcelona o Tarragona podran estendre els seus braços logístics a Saragossa, Tolosa, Perpinyà, o Madrid. El creixement i l'ampliació dels ports estan assegurats i en molt bona mesura s'autofinancen.

Històricament, la xarxa de ferrocarrils a Catalunya ha estat deficitària, en bona part, per la manca d'inversions estatals. El pacte preveu una teranyina ferroviària que connectarà tot el país. Quin serà el paper de la gran velocitat? I de les línies convencionals?

La gran velocitat és molt a punt de concloure. Tindrem una línia que connectarà les quatre capitals catalanes amb la península i amb el centre d'Europa. Aquesta línia ha d'acollir també els trens regionals i així alliberar solcs ferroviaris a la línia d'amplada ibèrica per articular un bon sistema de serveis de rodalia a les àrees de Barcelona, Girona, Tarragona i Lleida. El sistema de rodalia ha de donar contingut al principi de la mobilitat sostenible i de la superació de la dependència excessiva del vehicle privat. Si l'economia hi acompanya, caldrà també abordar la transformació progressiva de l'amplada ibèrica a amplada internacional. Així mateix, el govern deixarà enllestits els plans directors urbanístics de la línia orbital ferroviària i de l'eix transversal ferroviari, que són dues apostes de futur que cal tenir preparades.

El pacte preveu dotar el país d'una xarxa viària segura i ben integrada, que garanteixi l'accessibilitat al territori en condicions de fluïdesa i de sostenibilitat. Quines mancances presenta la xarxa viària actual que calgui superar amb urgència?

La xarxa viària ha millorat força els darrers sis anys. En matèria



Signants del Pacte Nacional d'Infraestructures, promogut per la Generalitat de Catalunya.

de conservació i manteniment, de senyalització i de seguretat avui les carreteres catalanes presenten un estat de conservació encara no òptim, però francament molt millorat. Les urgències més peremptòries un cop acabat el primer pla d'eixos viaris són el compliment de les expectatives del segon pla, que inclou la continuació de les vies de gran capacitat i, específicament, el desdoblament de l'eix de l'Ebre, totes les variants de la C14, la continuació de l'eix del Llobregat -C16-E9-, la continuació de la C26 i, finalment, aquelles carreteres de la xarxa comarcal que, com en el cas de la C242, fa temps que esperen una reforma en profunditat.

D'una altra banda, l'estat ha d'accelerar totes les vies de la seva competència i concloure d'una vegada l'eix pirinenc, el desdoblament de l'A2, el de l'A7 que connecta amb València i les carreteres d'accés als Pirineus des de Lleida, i a la plana de Lleida des de Tarragona i Montblanc.

I quina serà la política de peatges?

El peatge anirà derivant cap a una política de reequilibri, de mobilitat, de reducció, de bonificació o de transformació en peatges tous vinculats al manteniment de les vies que ja hagin superat la vigència de la concessió. En això, el País Basc ens ha marcat el camí a seguir.

Tots aquests canvis també han d'aportar un creixement econòmic més equilibrat de tot el territori, tot donant una empenta a territoris que ara queden més marginats. Quina mena d'inversions de futur cal fer en aquest sentit?

En el passat s'emascarava amb el fals concepte de reequilibri,



com si no hagués existit mai. Cal, sens dubte, garantir que a la societat global determinades parts del territori no estan penalitzades de cap de les maneres per barreres físiques infranquejables. Les inversions han de ser en infraestructures físiques i en el terreny de l'educació, del coneixement i de les telecomunicacions, de tal manera que en temps d'internet no hi hagi cap fractura territorial en l'accés a la informació.

El transport de mercaderies té un paper essencial per poder desenvolupar una indústria en un territori concret. Quins avenços en logística ha d'aportar el pacte?

Aporta la definició d'un entramat de centres intermodals, ben comunicats, connectats amb diversos modes de transport i que han de fer el paper de centres de transferència de mercaderies, en un format compacte i intel·ligent que estalviï temps i diners en el moviment de les mercaderies.

El traçat de l'anomenat quart cinturó, la ronda del Vallès, ha estat criticat per part d'alguns agents socials i de l'oposició política. Com es resol aquesta infraestructura en el pacte?

El pacte estableix que l'antiga B40, ara ronda del Vallès, ha de tenir continuïtat fins a Granollers, i que el tram de Terrassa fins a Sabadell és urgent. També estableix que un traçat que s'havia definit fa més de dues dècades ha estat superat per les dinàmiques demogràfiques i territorials i que de Sabadell a Granollers s'ha de definir un nou traçat. També estableix que en benefici de la mobilitat, aquesta autovia ha de combinar la mobilitat immediata i la mobilitat de més llarg recorregut amb enllaços suficients per a resoldre

aquesta dualitat.

Totes les grans obres impliquen una forta intervenció al territori. Caldrà mesurar molt bé l'impacte de totes les obres sobre el medi, que és el punt que sovint desperta més oposició ciutadana. Quin serà el punt mitjà entre necessitats de desenvolupament econòmic i social i respecte per l'entorn?

L'entorn és un valor, un actiu. Tots sabem apreciar la profunda càrrega real i simbòlica dels nostres paisatges. Qualsevol infraestructura té un impacte en el territori. Però tots els paisatges que avui tenim són el resultat de processos, més que seculars, d'acció de la humanitat. La societat ha modelat, fet i desfet, el nostre paisatge. Refer-lo vol dir reinventar-lo sobre la base de la realitat que tenim i impedit que l'impacte de les infraestructures sigui irreversible. Tanmateix, al voltant d'aquesta qüestió hi ha un cert fonamentalisme que denigra totes les infraestructures i no atén factors d'alteració del paisatge que tenen efectes més profunds i radicals. La sola contemplació del nostre territori ens posa davant l'evidència que sovint les incrustacions negatives no provenen de l'impacte de les infraestructures.

L'evolució econòmica dels anys vinents i els efectes de la crisi poden deixar en un atzucac l'execució del pacte?

No. Potser en poden alentir el ritme, però mai, en cap cas, no es pot produir la reducció del pacte a un document simbòlic i testimonial. Més aviat al contrari, aquest full de ruta marca l'òptim desitjable d'un país que sap on va.

Fins a quin punt l'Estatut, a través de la disposició addicional tercera, ofereix garanties de disposar de prou finançament per a desenvolupar tots els projectes?

L'Estatut i aquesta disposició tenen un paper central en aquesta qüestió. L'Estatut, pel desplegament de les competències que preveu i la transferència corresponent, i la disposició addicional tercera per a garantir un volum total d'inversions de l'estat a Catalunya fins l'any 2013, que és garantia suficient per al compliment de les aportacions de l'estat a fer factible el Pacte Nacional per a les Infraestructures.

El govern està satisfet del suport que ha trobat en la societat civil i empresarial?

El govern està francament satisfet d'haver pogut signar aquest pacte amb PIMEC, Comissions Obreres, UGT, la Unió de Pagesos, el RACC, l'Associació Catalana de Municipis, la Federació de Municipis de Catalunya, les diputacions de Lleida, Girona i Barcelona, Localret, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i el conjunt de les cambres de comerç de Catalunya.

Amb tot, el govern hauria volgut també la presència dels dos partits que no l'han signat i de Foment del Treball Nacional, però no veiem que els motius exhibits per a no signar-lo n'invalidin ni la vigència ni el contingut. Al contrari, veig clar que tot l'entramat social català subscriu el pacte en un 99%.