

ENTREVISTA A JOAQUIM NADAL

"No pararemos obras hasta superar las infraestructuras mínimas exigibles"

FRANCESC ARROYO - Barcelona

EL PAÍS - 10-07-2010

Joaquim Nadal ha sido hasta hace unos días el jefe del principal departamento inversor del Gobierno catalán. Ahora llegan las rebajas. Algunas obras prometidas se aplazan sin fecha. El consejero defiende la imposición de peajes para pagar el mantenimiento en las autovías del resto de España

Pregunta. ¿Qué obras se resentirán del recorte inversor?

Respuesta. Las que se están haciendo, las licitadas o las que están a punto de ser licitadas están todas en situación de prioridad y cumplirán los calendarios. Claro, no son todas las proyectadas. Por vez primera en mucho tiempo estamos muy a punto de terminar un conjunto de obras de infraestructuras básicas. Cuando hayamos terminado y estén en servicio, habremos superado el límite del mínimo exigible. Eso aún no ocurre. Cuando lo hayamos alcanzado, podremos preguntarnos, y también a la Administración central del Estado, cómo encontrar un acompasamiento entre ese mínimo exigible y el máximo deseable. Pero mientras estemos por debajo de los mínimos, no podemos parar nada porque hay que cruzar esa frontera.

P. Pero algunas se aplazan. ¿Cuáles?

R. Todas las que no figuran en el plan económico financiero de GISA. No tiene sentido enumerarlas, se trata de un paquete en lista de espera.

P. ¿No es hurtar información al ciudadano?

R. Ya hemos dicho cuáles son las prioritarias: las que están en marcha.

P. Casos concretos: ¿la línea 9 estará funcionando en 2014?

R. Sí. Estará hecha. El ritmo de trabajo se reduce ahora, pero se acelerará más adelante, de modo que se termine todo en la fecha prevista.

P. Eso es una hipótesis

R. Como todo en la vida. Pero teníamos la opción de pararla y hemos preferido frenar el ritmo, no parar ningún tramo y cumplir los plazos.

P. ¿La línea 2?

R. El tramo Sant Antoni-aeropuerto es posible que se retrase.

P. ¿Cuánto?

R. No lo sé. ¿Cuánto durará la crisis? Ahora estamos ahorrando para el ejercicio 2010. A seis meses vista.

P. ¿Seguirá el recorte en 2011?

R. Dependerá de los escenarios que haga Economía. De momento solo tenemos macrocifras de reducción del déficit, pero no está definida la proporción entre gasto e inversión.

P. Hace poco se reunió con el ministro de Fomento, José Blanco. ¿Le ha dicho cómo aplicará el recorte en Cataluña?

R. Me ha dicho que intenta hacer en Cataluña lo mismo que hemos hecho nosotros: no parar nada en marcha. En algún momento creyó que tendría que rescindir contratos de obras adjudicadas y no iniciadas.

P. ¿Por ejemplo?

R. Los accesos ferroviarios al aeropuerto que suman unos 300 millones. Ahora está claro que ya no es necesario pararlos. El Gobierno español procurará que las obras afectadas por el recorte pasen a formar parte del programa prioritario de obras a financiar de modo mixto público-privado. Cambiará la fórmula de pago, pero se evitarán los retrasos en las obras urgentes.

P. ¿Cuáles?

R. Acabar la conexión de la alta velocidad, que las mercancías salgan en ancho europeo desde el puerto de Barcelona a finales de 2010, las previsiones del plan de Rodalies y desencallar el desdoblamiento de la A-2 en Girona hacia Francia y la A-7. En grados diversos se sitúan los temas de futuro de la A-26 [eje pirenaico], aunque aquí se demorarán algunos tramos.

P. ¿Y el corredor mediterráneo?

R. Se ha avanzado mucho. El Gobierno es taxativo. Se han hecho ya los estudios en Andalucía, Murcia, el País Valenciano y Cataluña. Todo está dispuesto para que la obra se haga, sea o no eje prioritario europeo. Estarán disponibles en las próximas semanas.

P. ¿No decae el cuarto cinturón?

R. No. Saldrá este mes a información pública el estudio informativo de la continuidad hasta Granollers, tal como ha reclamado el propio Gobierno catalán.

P. ¿Qué trazados?

R. Fomento propondrá dos o tres y nosotros haremos nuestra alegación.

P. ¿Figuran en el plan territorial del Gobierno catalán?

R. Algunos sí, otros no. Fomento hará alguna propuesta estrictamente suya.

P. El eje orbital.

R. Está en proyecto. Y agilizar el movimiento de papeles no cuesta dinero. Luego ya se decidirá si se hace la obra.

P. En Rodalies hay tres grandes obras: la línea Castelldefels-Cornellà y los desdoblamientos de las de Vic y Blanes.

R. Los dos primeros estudios están avanzados. El desdoblamiento del Maresme es la tercera en prioridad.

P. El accidente de Castelldefels, ¿ha modificado la mirada en las actuaciones de Rodalies?

R. El accidente convierte en urgente el plan de reforma de estaciones. Hay 40 en obras. Y es de máxima urgencia. El plan de Rodalies busca la mejora del servicio, su eficacia y aumentar el número de usuarios, hoy estancado. Pero también la seguridad. Información, señalización y seguridad, sin incidir en puntualidad y comodidad, son elementos imprescindibles.

P. Hablaba de nuevos métodos financieros.

R. La crisis habrá tenido la virtud de hacer que todos, especialmente el ministerio, nos demos cuenta de que no todo es posible en todas partes. Eso significa elegir y rechazar, según los casos. Y significa también que

hay que pensar en términos globales para España en métodos diversos de pago por uso. Sea para el transporte de mercancías, sea peaje en relación con la movilidad. Desde la perspectiva catalana, que la escasez de recursos lleve a pensar en el pago por uso habla a nuestro favor, porque ya lo hacemos desde hace tiempo en algunos casos. Ahora se trata de reequilibrar y hacer más equitativo el sistema.

P. ¿Esto significa el peaje en autovías a cambio del mantenimiento?

R. Al menos en algunas. A elegir en el mapa de España en función de cómo estén las cosas. El ministro José Blanco ya ha empezado a decir cosas que antes no se decían en este sentido. La forma en que se estaba ejecutando el PEIT (Plan de Infraestructuras del Transporte) nos llevaba a una situación insostenible en términos económicos. Recuperar la sostenibilidad pasa por establecer prioridades.