

ENTREVISTA A JOAQUIM NADAL

"Que nadie espere milagros inmediatos en cercanías"

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, afronta con prudencia y confianza el, a su juicio, "traspaso de mayor envergadura desde los años 80"

KETTY CALATAYUD / ÓSCAR MUÑOZ - Barcelona

LA VANGUARDIA, 19.10.09

Asegura sentirse "satisfecho" por el "amplio espectro" de la sociedad representado en el pacto nacional de infraestructuras, firmado el viernes. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, ha sido el principal impulsor de este acuerdo que, a su juicio, recoge "las principales expectativas del país para los próximos doce años" en movilidad, agua, residuos, regadíos, energía o telecomunicaciones.

En el pacto no está CiU, el primer partido de la oposición. ¿No le parece que nace cojo?

En absoluto. Nace muy fuerte, muy sólido. Si miramos los otros pactos nacionales, CiU tampoco firmó el de vivienda. En cambio, sí que suscribió los de inmigración, investigación y educación. En algunos se mantiene a distancia, pero si en uno ha tenido una salida poco patriótica y oportunista ha sido en este: lo había pedido ella. La nómina de firmantes de todos los ámbitos (sindicatos, cámaras de comercio, Pimec, ayuntamientos...) pone de manifiesto la contradicción de CiU cuando afirma que no se dan las condiciones para apoyarlo. Se ha quedado sin argumentos.

El cuarto cinturón ha sido el principal escollo. CiU - y también el PP y Foment del Treball, que tampoco han firmado el pacto-critica que no queda clara su condición de autovía.

Todo el mundo tiene asumido que será una autovía. El texto dice que hay que dar continuidad a la B-40, ve urgente el tramo hasta Sabadell y sostiene que debe repensarse el trazado hasta Granollers. Será una carretera de alta capacidad de dos carriles por sentido como mínimo. Ahora bien, hemos de asegurar que pase bien. La propuesta que hizo el ministerio hace 25 años no lo hacía. Cuando haya un nuevo estudio informativo, la Generalitat dará su opinión. Claro, CiU dice que se podrían haber dicho más cosas...

¿Se construyen las carreteras con suficiente consenso en el territorio? Hay casos controvertidos, como el de la C-31 en el Empordà.

Creo que sí hay consenso. Pero esto no exime de que haya sectores discrepantes con determinadas infraestructuras. Sobre la C-31, hay elementos que afean el paisaje que Josep Pla describió más que esta carretera, como actividades impropias, naves fuera de lugar, construcciones en suelo no urbanizable... Aparte de los puentes y de los enlaces, obligados en una vía de la red básica, la mayor parte del trazado es suficientemente bajo como para que desde la carretera vieja y más allá de la nueva se vean las copas de los manzanos y las telas que los protegen de las granizadas. Cuando esté acabada, los municipios por los que pasa, que ya han dado su pleno acuerdo con el trazado, verán cómo las travesías se convierten en calles. Y espero que deje de haber muertos por accidentes de tráfico o coches que caen a las cunetas inexistentes.

La crisis afecta a otros proyectos en los que la iniciativa privada adelanta la inversión, como el Eix Transversal. ¿Cuándo se desencallará?

Harán falta dos o tres meses para tener claros sus tres tramos. Y no tardaremos ni días en ver las obras en marcha a fondo. Mientras tanto se tiene que cerrar definitivamente la estructura financiera que dé el crédito adecuado a la concesionaria Cedinsa.

¿Se encarecerán las obras?

No. Puede haber alguna diferencia por expropiaciones, pero no afectará al grueso de la obra. Si sobre la marcha hay algún modificado, se analizará.

Los otros proyectos con peaje en la sombra ¿pueden sufrir problemas similares?

Creo que no. Soy exigente con Cedinsa. Pero como constructora y concesionaria, no nos plantea dudas. Ya explota el Eix del Llobregat y el Maçanet-Platja d´Aro y está construyendo a buen ritmo el Vic-Ripoll. Otras concesionarias hacen la Reus-Alcover y el Eix Diagonal sin problemas.

¿La crisis va a permitir a su departamento mantener un ritmo inversor adecuado?

En lo que se refiere a la ejecución, no debemos sufrir. Ahora bien, tendremos restricciones presupuestarias. No podremos licitar todo lo quisiéramos. Espero que la capacidad que tiene el conseller de Economía sirva para cuadrar las urgencias inmediatas de las prestaciones sociales, las necesidades a corto y medio plazo de las políticas de ocupación y el

mantenimiento y creación de empleo desde la iniciativa pública. Esta conselleria seguirá siendo el motor de la inversión pública en Catalunya.

El 2010 es el del traspaso de cercanías. Usted dijo que le gustaría que fuese el termómetro del autogobierno de Catalunya.

Después de los traspasos de los ochenta (sanidad, carreteras, educación...) será el de mayor envergadura que se ha hecho. Nos permitirá comprobar la eficacia del Govern como titular de un servicio tan importante. Y prefiero que los ciudadanos lo puedan medir de manera tangible, porque han notado una mejora evidente.

¿En qué lo notarán?

Que nadie espere milagros inmediatos. Nuestro horizonte es extender a Renfe el nivel de excelencia que da Ferrocarrils de la Generalitat. Pretendemos que en la atención e información al viajero se note muy pronto. En el terreno de los horarios, frecuencias y material móvil, tardará un año más en verse. Hasta que no se acabe la línea de alta velocidad, los condicionantes sobre cercanías van a ser elevados.

¿Hay acuerdo económico sobre este traspaso?

Se está trabajando en las valoraciones. Falta cerrar un acuerdo marco que nos permita definir en qué términos actuales y, sobre todo, de futuro cómo el contrato programa permitirá cuantificar en cada momento el servicio.

¿Ya tiene la fecha para el estreno de la línea 9 del metro?

Este otoño. Precisar lo más es prematuro. Las pruebas son muy complejas, ya que por vez primera se introduce la conducción automática. Pero van bien.

¿El otro gran asunto pendiente, la gestión del aeropuerto, avanza?

Creo que de aquí al final de año el ministro de Fomento cumplirá con su compromiso de plantear un modelo en que la Generalitat tenga un papel determinante.

¿Qué significa para usted papel determinante?

La Generalitat tendrá un peso institucional, habrá una gestión empresarial de cada aeropuerto - que no privatización-y los aspectos básicos requerirán de una mayoría compleja. Nadie podrá tomar decisiones en solitario.