

Preparant el futur

Joaquim Nadal i Farreras / Conseller de Política Territorial i Obres Públiques
AVUI, 24.08.07

Davant la situació actual de les infraestructures a Catalunya podem començar per constatar un dèficit acumulat històric, un dèficit d'inversions i de planificació. Amb aquest bagatge Catalunya aborda el segle XXI amb un capital públic en infraestructures insuficient per a la dimensió de la demanda, que creix al ritme del creixement demogràfic, territorial i econòmic del país. Hi ha un evident desajust que posa el sistema sota pressió. Davant d'això, podem primer lamentar-nos del que s'hauria d'haver fet i no es va fer. Imaginar on seríem si s'hagués donat resposta adequada als reptes de la mobilitat en el moment que es començava a fer evident la demanda creixent. Però això, ara, ja serveix de molt poc.

PODEM TAMBÉ PREGUNTAR-NOS SI L'EVOLUCIÓ més recent de les pautes de mobilitat ha fet esdevenir inútils o innecessàries algunes infraestructures planificades i no fetes fa vint anys. Al voltant d'aquesta qüestió ha emergit amb força la constatació que avui una resposta eficient als reptes contemporanis passa per reforçar una xarxa ferroviària eficient, en malla, capil·lar, que aporti oportunitats de mobilitat amb transport públic de forma prioritària. És una evidència que ara clama al cel. Hi ha, però, qui davant d'aquesta constatació indiscutible planteja l'obsolescència de les inversions en carreteres quan encara s'està desplegant el pla de carreteres definit per primera vegada el 1935 en alguna de les seves previsions i quan moltes comarques de la Catalunya interior encara tenen pendent una xarxa bàsica de prestacions homologables per sortir del seu aïllament. No podem deixar de banda una inversió en carreteres que ha de fer del manteniment, de la seguretat viària i de la millora de la capacitat un objectiu de primer ordre.

QUEDA CLAR TAMBÉ, PERÒ, QUE ON EL DÈFICIT esdevé clamorós és a la xarxa ferroviària, que ha vist com durant molt temps no es feia inversió en la millora de les infraestructures ni del material mòbil i que el sistema començava

a patir de riscos de saturació i d'envelliment. Ara aquestes constatacions ens poden portar a una doble actitud. Hi ha qui voldria orientar el posicionament de Catalunya per la via de la reclamació, la lamentació, la victimització i el catastrofisme. Hi ha, en canvi, qui propugna una actitud més combativa, més constructiva, més eficient, més optimista, basada en la confiança.

JO SÓC D'AQUESTS DARRERS. EM MOU l'ambició, l'orgull i l'autoestima, i el convenciment que estem entrant en una etapa de superació d'algun dels dèficits denunciats. Ho crec sincerament i espero veure'n els resultats. D'una banda, el govern de Catalunya ha emprès un ambiciós pla d'inversions que comporta que s'estiguin executant obres per un valor de 8.000 milions d'euros a través de l'empresa pública GISA, i que aquesta empresa tingui projectes en redacció i tràmit per valor de 6.000 milions d'euros. Aquest esforç inversor s'ha de notar tant en el terreny del pla d'autovies com en la millora de la xarxa de metro i de ferrocarril, en l'àmbit de les competències que són pròpies del govern de Catalunya.

PER ALTRA BANDA, EL GOVERN ESPANYOL té acordats amb el govern català importants plans d'inversions que, si es tradueixen en un calendari fiable i creïble, obren la porta a totes les esperances.

EN AQUEST SENTIT ÉS DETERMINANT el fet que a hores d'ara ja no queda ni un sol tram del TGV per licitar dels que estaven pendents a Catalunya. Per primera vegada des de sempre tenim un horitzó fiable que ens hauria de permetre situar el TGV en el calendari i deixar en el debat sobre les inversions en un segon pla, per tal de donar prioritat màxima a les inversions en Rodalies i en la millora de la infraestructura de la xarxa convencional amb el desdoblament de Barcelona a Vic, el perllongament desdoblant de la línia del Maresme i la construcció de la nova línia Cornellà-Castelldefels. Caldria, encara, que el ministeri de Foment es convencés de la urgent necessitat d'incloure entre les seves inversions la línia orbital ferroviària, que ha de ser en el futur una peça

clau per a la descongestió i la superació del col·lapse de la xarxa viària a l'àrea metropolitana de Barcelona.

FINALMENT, ÉS IMPRESCINDIBLE QUE EL ministeri de Foment posi dates als accessos viaris i ferroviaris nous al port de Barcelona i als accessos ferroviaris a l'aeroport de Barcelona, i que defineixi els calendaris de les obres de les carreteres de la seva competència i les previsions dels nous trams pendents. Així, tothom vol saber quan s'acabaran els trams en obres de la N-340 a Tarragona i de la N-II a Girona, quan s'acabaran els trams licitats de l'autovia Lleida-Osca, i quan es completarà, quan s'iniciaran i quan s'acabaran les obres de l'autovia Tarragona-Montblanc; quan es licitarà i quan s'acabarà la N-230 fins a la vall d'Aran; quan continuaran els treballs, massa temps interromputs, de l'eix pirinenc (N-260) a Lleida; quan es licitarà l'N-II des de Tordera a Caldes, i quan es licitarà de Girona a Figueres i la Jonquera; finalment, quan i com es faran els nous vials laterals de l'autopista del Maresme com a alternativa a la N-II.

NOMÉS HE ESTABLERT L'ESQUEMA BÀSIC del que ha de venir i del més important que s'està fent, que ha de permetre deixar de pensar en un país eternament en obres per passar a ser un país que acaba i posa en funcionament noves infraestructures, i que quan en completa unes comença les següents.

LES OBRES PROVOQUEN ENTREBANCS I MOLÈSTIES, però són del tot imprescindibles i són penyora de temps millors. Temps d'optimisme, de confiança i de lideratge renovat.