A close-up portrait of Joaquim Molins, a middle-aged man with thinning hair, wearing a dark suit, a light-colored striped shirt, and a patterned tie. He is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is dark and out of focus.

Entrevista a l'Honorable Conseller
de Política Territorial i Obres Públiques.

Joaquim Molins:

"Racionalitat en la gestió,
modernització qualitativa
i quantitativa de les nostres
infraestructures,
l'equilibri territorial
i *mimar* el país, el territori,
seran les meves prioritats".

Joan G. Bausa

Joaquim Molins ha ocupat una doble responsabilitat en el Govern de la Generalitat. Després de dirigir durant deu mesos el Departament de Comerç, Consum i Turisme, el juliol proppassat va responsabilitzar-se del Departament de Política Territorial i Obres Públiques per decisió del Molt Honorable President, Jordi Pujol.

"Estic al front d'un Departament profundament inversor i, per tant, una part important de la meva tasca serà la gestió eficaç dels recursos".

"Si la modernització del país és un dels grans objectius del Govern de la Generalitat, pel que fa a infraestructures és una exigència de primer ordre per a aquest Departament, en el doble sentit quantitatiu i qualitatiu. La creació d'infraestructura és, alhora, un instrument extraordinàriament equilibrador del territori, reequilibri que comporta un segon objectiu del Departament. D'altra banda, l'urbanisme i el medi ambient són també part especialment important de les prioritats de la meua gestió política envers el que podríem anomenar *mimar* el país, és a dir, tenir cura dels recursos paisatgístics de Catalunya: el nostre mar, la nostra costa, els nostres rius i nostres muntanyes".

– Conseller, ¿com defineix i com pensa acomplir la responsabilitat que li ha estat encomanada pel Molt Hble. President del Govern de Catalunya, al front del Departament de Política Territorial?

Jo coneixia les grans línies d'actuació del Departament com a membre del Consell Executiu durant l'anterior legislatura. A grans trets, la tasca que em pertoca realitzar és la d'impulsar des de la Conselleria la realització de les grans actuacions d'infraestructura endegades o en projecte que ens calen per reequilibrar el nostre país i preparar-lo perquè pugui afrontar amb garanties el repte de la incorporació plena a la Comunitat Europea.

La meua altra preocupació ha de ser vetllar perquè l'activitat dels particulars i de les diferents administracions i institucions que actuen a Catalunya, s'adeqüi als principis de respecte a l'entorn i per a un major benefici de la comunitat.

Acabar grans projectes i iniciar-ne de nous

– Quines directrius té fixades per dotar el país de les infraestructures que li calen?

Catalunya exigeix una modernització qualitativa i quantitativa de les nostres infraestructures.

Hem de prosseguir amb l'execució del Pla de Carreteres de l'any 1985. Existeixen alguns grans projectes en construcció que cal acabar i se n'han d'iniciar de nous. No per coneguts vull deixar de citar, com a exemples, l'acabament de l'autopista Terrassa-Manresa, l'inici de la de Barcelona-Sitges, la de Terrassa-Rubí, l'obertura del túnel de Vallvidrera, l'acabament del tram del 2n Cinturó de la xarxa arterial entre la Meridiana i la Diagonal, la construcció de les cinc variants de l'Eix del Llobregat, el desdoblament de la N-152 fins a Vic, la millora de l'Eix de l'Ebre fins a Lleida, l'inici de la construcció de l'Eix transversal en el seu tram Vic-Girona, la millora dels accessos a la Costa Brava, les connexions Garraf-

Penedès i Maresme-Vallès, el tractament de les vies de comunicació de les comarques de muntanya amb la xarxa d'itineraris de llarg recorregut o la millora dels accessos a poblacions com Banyoles i la Bisbal d'Empordà. A més, hem d'accentuar l'esforç posat fins ara en el manteniment de la xarxa competencial de la Generalitat. Construir i modernitzar les carreteres vol dir preveure que hem de destinar més diners a la seva conservació, que penso que ha d'anar acompanyada d'una millora en la senyalització, en aspectes concrets de la seguretat viària i també en la integració de la carretera en el medi urbà o rural per on discorre.

D'altra banda, aconseguir la gestió única de la xarxa de carreteres de Catalunya és una qüestió de voluntat política i d'eficàcia administrativa, la qual cosa vol dir que haurem d'intensificar la relació amb els organismes corresponents de l'administració de l'Estat per avançar en la coordinació de les actuacions que es duren a terme al nostre país.

– La modernització, en el sentit qualitatiu, a què vostè fa referència, s'ha d'entendre com a introducció de tecnologies modernes, per exemple, la incorporació dels ferrocarrils d'alta velocitat?. Confia en una decisió afirmativa per part de l'Administració central que adopti alhora l'ample de via internacional?

Espero que entre tots siguem capaços d'introduir la revolució tecnològica que, per al ferrocarril, significa l'alta velocitat. En el nostre cas suposa, a més a més, l'ample de via internacional, i Catalunya no pot, ni el conjunt de l'Estat espanyol tampoc, permetre's el luxe de passar del tema.

L'assumpció de l'ample de via internacional i la reducció dels temps de viatge, mitjançant la incorporació de trens capaços de desenvolupar altes velocitats, són necessitats indefugibles a les quals l'Administració ha de donar necessàriament viabilitat.

– Les comunicacions també inclouen el sector del transport. Quina serà l'activitat que desplegarà el Departament en aquest àmbit?

L'acompliment del Pla d'Estacions d'Autobusos per al transport regular de viatgers ha de prosseguir. S'ha d'acabar l'estació de Barcelona-nord, i hem d'anar construint les estacions de les capitals de comarca. Olot, Vic, Sabadell,... són algunes de les poblacions on n'hi ha de previstes.

Pel que fa al transport de mercaderies, hem d'impulsar l'ampliació de la Central Fitosanitària de Vilamalla, perquè es converteixi en el gran centre d'intercanvi de càrrega proper a la frontera, i la construcció de centres de mercaderies a l'entorn de la conurbació de Barcelona i en ciutats que aglutinen una intensa activitat comercial, com Tortosa o Manresa, actuacions que cal fer amb el suport i, a vegades, la intervenció directa dels empresaris del sector i de les organitzacions i institucions empresarials i cíviques de la zona on hom vulgui emplaçar-les.

L'altre gran grup d'infraestructures de transport és constituït pel Metro de Barcelona i els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. La inversió en metro, que ha estat especialment important els darrers anys –de l'ordre de 5.000 MPTA/any– es justifica pel seu fort component de servei social i d'instrument de redistribució de rendes. Cal, per tant, aconseguir incrementar tant l'oferta de desplaçament com el nombre de viatgers per any.

Els Ferrocarrils de la Generalitat han superat l'atzucac financer i d'obsolescència que patien a finals de la dècada dels setanta i ara ens hem de plantejar també l'ampliació i millora de la seva oferta, impulsant la seva reconversió en un sistema ferroviari regional d'elevada freqüència, que uneixi Barcelona amb les principals ciutats mitjanes de la conca del

Llobregat i del Vallès Occidental. Especialitzar els FGC no vol dir oblidar la important funció que compleixen com a ferrocarril metropolità (vull recordar, com a exemple, que l'esperit de la celebració del 125è aniversari del ferrocarril de Sarrià és el de la projecció cap al futur d'aquesta infraestructura), ni tampoc l'esforç fet en l'adequació de les estacions hivernals de Núria i de la Molina.

Impulsar els ports

– Crec que dos altres vessants del transport, com ara són el tràfic portuari i la navegació aèria, mereixen també ser abordats. Quins són els seus comentaris en aquest sentit?

Penso que la preocupació per la navegació esportiva no ens ha de fer minvar l'interès que hem de tenir a potenciar el sector pesquer català. Des de la Comissió de Ports, també hem de treballar perquè es puguin diversificar les possibilitats del transport de mercaderies i viatgers, avui concentrat en els ports de Barcelona i Tarragona. S'ha d'impulsar Sant Carles de la Ràpita, i s'ha de revifar un bon port comercial a la Costa Brava, que situï la nostra costa en els circuits de creuers de la Mediterrània occidental. Tampoc no vull que totes aquestes preocupacions em facin oblidar la conveniència de vetllar, des de la representació que tenim al port de Barcelona, pel creixement i consolidació d'aquesta organització portuària, imprescindible per a la represa industrial de Catalunya.

– Quan pensa emprendre la Generalitat l'endegament i desviament de l'últim tram del riu Llobregat?

Al llarg d'aquest període s'ha de materialitzar la decisió de desviament del riu Llobregat i la possibilitat de creixement del port, com també la reconversió del port vell com a espai de lleure i d'activitat terciària al servei de la ciutat de Barcelona i de tot el seu entorn.

– Quant al tràfic aeri?

Ens congratulem que finalment l'Administració central emprengui la remodelació de la terminal, i que ho faci sota uns paràmetres d'utilització coincidents amb les nostres previsions, però no volem que el treball s'aturi aquí. La nostra gran preocupació és poder intervenir en la planificació del futur de l'aeroport de Barcelona.

"El món de l'aigua és molt complex"

– Quina opinió li mereix la política hidràulica duta a terme al llarg de la passada legislatura? Hi pensa intrduir modificacions?

Una bona part de les competències d'aigües no ens foren traspasades fins l'any 1985 i, amb l'aplicació de les lleis estatal i catalana sobre aigües i l'administració hidràulica, la plena activitat de la Generalitat s'ha anat notant progressivament. El Consell Executiu va valorar en el seu dia molt positivament la manera amb què el trapàs fou aconseguit i, encara que el volum traspasat era escàs en alguns aspectes, com en el de la infraestructura hidràulica o en els regadius, en general fou profitós per a Catalunya. Per una altra banda, hi havia ja un marc per al Pla d'Aigües de Catalunya que, com a diagnòstic, establia els principals eixos d'actuació de la Generalitat en aquest camp. Crec que s'ha treballat encertadament i molt en el camí de la reorganització administrativa de les Confederacions i Comissaries d'Aigües, i en la creació de l'actual Junta d'Aigües, i crec també que els municipis han notat l'esforç fet quant a la millora dels abastaments.

El món de l'aigua és molt complex: els drets seculars que hem de respectar, les relacions amb els usuaris, la regulació dels aprofitaments, la preservació de les reserves subterrànies, la policia de lleres,... Aplicar un marc normatiu és, de per si, una tasca feixuga i de molta responsabilitat que no voldrà pas defugir.

– Quins són els eixos de treball en aquesta parcel·la?

Tinc molt clar que cal treballar per concloure o donar forma a projectes com la portada d'aigües a les comarques del Camp de Tarragona i del Baix Penedès, per racionalitzar els serveis de subministrament a Barcelona i la seva conurbació amb cabals procedents del Ter i del Llobregat, fer extensiu el subministrament al Garraf, al Penedès, al Vallès i al Maresme, garantir dotacions suficients per a les puntes estiuenques de la Costa Brava i resoldre problemes greus de comarques interiors com les Garrigues.

– I pel que fa als endegaments?

La qüestió de la regulació dels nostres rius depèn del compliment, per part del Govern central, del compromís subscrit en el conveni annex al Decret de Traspassos, que inclou projectes com els dels pantans de Rialb i de la Llosa de Cavall, o el desviament del Llobregat. Hem d'estar amatents, aprovar els projectes constructius i instar el Govern que compleixi el conveni. Em consta, però, que aquesta és la voluntat de l'actual equip dirigent del Ministeri d'Obres Públiques.

– Sobre l'irrigació de noves terres, se n'ha parlat a bastament els darrers temps. Què pensa vostè que cal fer?

Vull aclarir en primer lloc que la política de regadius és una política coordinada amb el Departament d'Agricultura. El nostre Departament executa essencialment les obres de captació i de distribució fins a les xarxes de canals secundaris.

Es tracta generalment de projectes que requereixen un gran esforç inversor, que tenen una considerable complexitat tècnica i que necessiten sovint llargs períodes de maduració.

No obstant això, es fa imprescindible que, durant l'actual legislatura, iniciem la tramitació i construcció de les principals

iniciatives previstes en la programació de regadius de què disposa la Direcció General d'Obres Hidràuliques. Caldrà, per tant, fer un considerable esforç financer i accentuar la imaginació per trobar els recursos necessaris per tirar endavant un Pla d'aquest abast.

El Pla Territorial General. L'instrument bàsic de vertebració territorial

– Conseller, fins ara hem parlat de preparar el territori, però preparar-lo per a què?

La denominació del Departament és de Política Territorial i Obres Públiques i, per tant, una de les competències que hem d'exercir és la de definir i executar les polítiques que el Consell Executiu vol desplegar, en matèria del sòl. Per fer-ho, disposem d'un instrument bàsic, el Pla Territorial General, que, d'acord amb la Llei de Política Territorial, estem elaborant. S'hi dissenyen estratègies per vertebrar el nostre país a partir de les xarxes d'infraestructures existents, i de les previstes en els Plans Sectorials, de manera que hi tingui cabuda, amb respecte absolut per un entorn d'una gran riquesa natural i paisatgística, una societat industrialitzada que cerca millors cotes de benestar i en la qual l'activitat turística és una de les principals fonts d'ingressos de la seva economia.

Polítiques que preveuen també una atenció preferent envers les zones deprimides del país –les comarques de muntanya– que disposen dels seus propis Plans d'Inversions Públiques quinquennals o que, a partir de l'entrada en vigència de les lleis d'Ordenació Territorial, han de considerar la regulació dels assentaments humans en l'àmbit de la Regió I mitjançant l'instrument del Pla Territorial Parcial.

Municipi a municipi

Cal dur a terme una política urbanística, municipi a municipi, que proposi les zones de creixement i eixample d'una manera

ordenada i proporcionada a la situació actual de les poblacions.

Cal completar el planejament general dels municipis de Catalunya, però potser cal posar un especial èmfasi en avançar en la definició del planejament derivat i, sobretot, en els projectes d'urbanització i d'execució d'obres municipals. Actualment, es critica la manca de sòl qualificat que tenim a molts indrets i que es creu que provoca l'encariment dels preus dels immobles. Tanmateix, jo considero que el problema no és solament de règim jurídic del sòl, sinó també d'esforç inversor per part dels promotors immobiliaris o de la pròpia Administració, i de celeritat en la tramitació administrativa. I així poder oferir al mercat solars correctament urbanitzats.

L'Institut Català del Sòl s'està convertint en un element clau del reequilibri territorial, i de recomposició i de cohesió de les trames urbanes de moltes poblacions de Catalunya i, cada cop, caldrà seleccionar amb més cura les noves actuacions de l'Institut.

Per una altra banda, cal complementar aquesta política amb intervencions en nuclis antics i centres històrics a través del Servei de Patrimoni de la direcció General d'Arquitectura.

– Darrerament, es parla molt de política d'habitatge, reactivació del sector, l'habitatge social,... En quina línia es treballarà els propers anys?

La Generalitat continuarà amb la seva política de promoció d'habitatge públic, en funció de les necessitats i d'acord amb els ajuntaments i les mancances que recullin els serveis del Departament de Benestar Social.

Pel que fa a la situació del sector, és indubtable que l'efecte dels Jocs Olímpics i, en general, la projecció exterior de Catalunya i la configuració d'una regió dinàmica al vessant nord-

occidental de la Mediterrània, capitalitzada per Barcelona i la seva conurbació atrauen inversions que també són destinades al sector immobiliari. La inversió per raó turística, no sols no decreix, sinó que està experimentant increments espectaculars. És evident que qualsevol expressió lleugerament preocupant pot ser mal interpretada, però no vull deixar de posar atenció a la necessitat de no desaprofitar una situació avui favorable per preparar-ho i per aconseguir un futur menys arraujat.

El problema, per a mi, serà que es pugui trobar un punt d'equilibri i de creixement sostingut, i que s'entri ràpidament en una nova inflexió.

Per això, un dels principals encàrrecs que he fet a la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge ha estat que vetllin amb cura pel procés d'adequació del sector a la Comunitat i pel rigor en la inspecció de l'obra feta, la qual cosa ens ha de permetre guanyar prestigi, consolidar qualitat i apreuar el mercat. Desitjo que el sector així ho entengui.

– Quines novetats preveu en l'estructura d'aquest Departament? Pensa introduir canvis en l'equip humà que el configura?

Bé, és una qüestió que, com pot comprendre, no l'avançaria mai en una entrevista com aquesta. Jo he reconegut públicament, en mitjans de comunicació, la confiança que em mereixen tots els membres de l'equip directiu del Departament, començant evidentment pel mateix Secretari General; és un equip rodat amb el qual em vull entendre i crec que, per la seva capacitat humana i professional, assimilarà fàcilment els matisos que, com a nou responsable del Departament, vull introduir en la gestió quotidiana.

És voluntat meua, doncs, poder mantenir aquesta estructura de direcció del Departament i, com és lògic, efectuar únicament aquells ajustaments que, o les mateixes persones, o aques-

ta manera nova de treballar, aconsellin de fer.

– La celeritat administrativa, el control,... són temes que susciten interès. Quines directrius donarà pel que fa a les relacions amb l'administrat?

Miri, la maquinària del Departament és prou gran perquè sempre hom hi pugui trobar una unitat que podria millorar la seva atenció al públic, però, en general, no crec que estiguem especialment mal considerats en aquest aspecte. També sé que, en l'estratègia de desburocratització impulsada pel mateix Molt

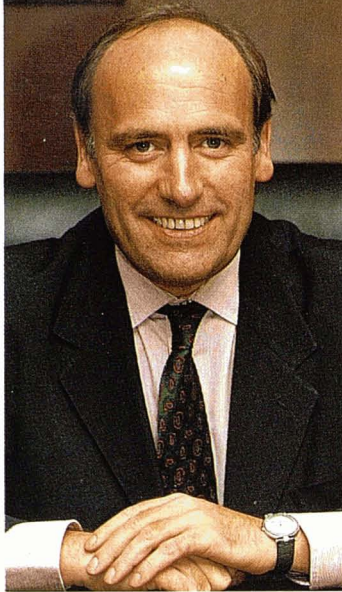
Hble. President, el Departament promou l'adopció per part de diferents serveis, de diverses mesures en aquest sentit. Jo, que per formació cerco sempre racionalitat en la gestió, intentaré motivar encara més els responsables en aquest esforç desburocratitzador.

En aquest sentit, el potenciament dels serveis territorials, l'agilitat en les comunicacions, l'abreujament dels tràmits interns, la garantia de la seguretat de l'administrat en l'adopció d'acords i la transparència en les resolucions, són objectius que desitjaria que tothom tingués ben clars en la seva parcel·la de responsabilitat.

De la mateixa manera, però, voldria que el ciutadà reconegués l'esforç que els funcionaris fan per actuar amb una dedicació i un esperit de servei que, sovint, no són prou valorats. Un cos administratiu professionalitzat, de reconeguda competència, també ha de ser considerat com un actiu de la Generalitat i, sincerament, penso que hem de treballar des del Govern en la conformació d'una Administració Pública d'aquesta mena.

Porta d'Europa consolidada

– Què li sembla intentar resumir aquesta entrevista amb l'exemplificació d'un model? Quin escenari creu vostè que s'acabarà construint per a la Catalunya de l'any 1993?



Bé, davant d'una pregunta amb un abast tan gran, només puc fer un esboç de la Catalunya que jo em vull imaginar i per a la qual vull treballar aquests anys. M'imagino una Catalunya que, dissortadament, no guanyarà pes demogràfic autòcton d'una manera espectacular, però que, al contrari, podrà assimilar més fàcilment nous corrents immigratoris que poden procedir de l'Europa del fred, amb més renda però menys força de treball, o del nord d'Àfrica, amb més capacitat de treball però amb un gran component de marginalitat i un gran dèficit cultural. Una Catalunya que mantindrà el seu nivell de renda entre les cinc primeres comunitats autònomes, però en la qual aquest dependrà cada cop més del sector de serveis i de la construcció, estacionant-se, en proporció, la indústria de transformació. Una Catalunya que consolidarà el seu paper com a porta d'Europa, que veurà millorades les seves comunicacions, amb l'ample ferroviari internacional, i també amb el creixement del port de Barcelona i de l'aeroport del Prat, i amb una més extensa xarxa d'autopistes.

Una Catalunya que estendrà la funció de capitalitat, que avui exerceix Barcelona, a una àrea més difosa al voltant del Vallès i del Baix Llobregat, i que, residencialment, arribarà fins al Maresme, al Garraf i al Penedès.

Una Catalunya comarcaltitzada, on guanyarà pes un sistema de ciutats mitjanes molt vives.

Un litoral que bullirà: en una extensió no més gran de 5 km, al llarg de tota la costa, s'hi concentrarà la proporció més alta de població i quasi tota l'activi-

tat turística, la qual cosa reclamarà més serveis. En contrapartida, la batalla de l'estacionalitat serà guanyada i podrem amortitzar més ràpidament aquesta important despesa.

Una Catalunya que *mimi* el seu territori, que el vulgui conservar, millorar i transmetre a les generacions futures amb orgull. Un país sense abocadors incontrolats, amb el tractament de les aigües residuals resolt, on es controlin les àrees d'extracció dels productes del subsòl i també on es tingui consciència de què és el que veritablement constitueix un patrimoni ecològic de vàlua i què és el que l'activitat humana pot utilitzar per millorar la qualitat de vida dels ciutadans.

Canvi de mentalitat

– A part de l'interès en una acurada política urbanística, endevino una predisposició a una decidida política del medi ambient.

Penso que s'està produint un canvi qualitatiu en la nostra gent, en els sis milions de ciutadans de Catalunya.

L'interès pel país, pel territori, aquesta voluntat de *mimar-lo* que traspuen les actuacions de la nostra administració, no són exclusives nostres. Crec que tots s'adonen que avui i per al futur, el nostre recurs escàs i de més valor és el mateix territori. I que, en conseqüència, cal vetllar per conservar-lo, cal aconseguir no malmetre'l en utilitzar-lo. La qualitat de la nostra vida futura depèn del fet que els ciutadans, tots els ciutadans, siguin conscients d'aquesta realitat. I de mica en mica, aquest canvi de mentalitat s'està produint.

Les conseqüències d'aquest fet poden ser tremendament beneficioses per a la col·lectivitat, molt més que l'acció aïllada de l'Administració, per valenta i decidida que aquesta sigui.

I ho serà, evidentment!

J.G.B.