

## “Malgrat la situació econòmica hem de mantenir un nivell estable d'inversions públiques”

Joan G. Bausa

Periodista



El Govern de la Generalitat de Catalunya va incorporar -des del passat mes de maig- Josep M. Cullell una altra vegada com a conseller de Política Territorial i Obres Públiques després de tretze anys del seu pas per aquest Departament i dels sis darrers al front del grup de l'oposició a l'Ajuntament de Barcelona. Cinquanta-tres anys, economista i un gran bagatge polític dibuixen el seu perfil. Il·lusió, iniciativa i ganes de treballar són alguns dels qualificatius del nou conseller que inicia aquesta nova etapa professional en una responsabilitat que no li és desconeguda.

**Això de tornar una altra vegada al mateix Departament li deu haver semblat com tornar a començar de zero?**

No exactament. Tingui en compte que es tracta d'un dels departaments més importants de la Generalitat i que formar part del Govern de Catalunya és un honor i un motiu de satisfacció. A més, el meu antecessor, el conseller Joaquim Molins, va deixar molt alt el llistó, la qual cosa constitueix un repte personal d'indubtable interès. En qualsevol cas, l'activitat del Departament no es pot aturar i, encara que amb el meu estil, això vol dir que em toca dirigir i executar el contingut d'un programa que va ser acceptat majoritàriament per l'electorat del nostre país a les eleccions de l'any 1992.

**Quines previsions fa al front del Departament de Política Territorial i Obres Públiques?**

Hi ha tot un ventall de projectes sobre la taula que s'han de tirar endavant en benefici de Catalunya. Podríem assenyalar la importància del Pla de regadius per a tot el país; el problema de l'habitatge, especialment en tot el que fa referència a la disponibilitat d'habitatges assequibles per a tots els indrets del país; d'altra banda, la gran inversió -comparable a la feta amb motiu dels Jocs Olímpics- que s'ha de fer al Baix Llobregat: l'ampliació del port de Barcelona, noves comunicacions i tot un seguit d'infraestructures que comporta un canvi de les característiques del municipi, i el desviament del riu, tot respectant el medi ambient, les



platjes, les zones d'interès natural i les agrícoles. Tot això sense deixar de costat temes tan importants com són el Pla territorial general de Catalunya, la Llei de carreteres, el Pla intermodal del transport, la construcció de l'Eix Transversal, l' autopista lliure de peatge entre Mataró i Granollers, el túnel de la Vall de Bianya entre la Garrotxa i el Ripollès i un llarg etcètera.

En definitiva, aquests són alguns exemples que serveixen per a donar un missatge en el sentit que tenim grans projectes entre mans per a portat endavant el país, d'acord amb les directrius del Govern i dels seus compromisos electorals i amb tota la societat catalana. Com es pot veure, tota una feïnada.

**Si li sembla podríem anar pam a pam; és a dir, repassant amb més cura tot això que ens ha enumerat i que de bon tros constituirà l'eix principal de l'activitat del seu Departament. Parli'ns de la Llei de carreteres.**

La Llei de carreteres de l'Estat aprovada l'any 1988 té una mancança gravíssima ja que deixa totes les carreteres autonòmiques fora de la legislació vigent, establint la derogació de l'anterior Llei de 1977, en què recolza la legislació que cadascuna de les autonomies havia aprovat en relació amb les carreteres que li havien estat transferides.

Això vol dir que ens trobàvem en una situació d'indefensió legal en les actuacions en la nostra xarxa de carreteres que, entretant, s'ha anat salvant amb el Reglament de carreteres de la Llei anterior, que també quedarà derogat quan s'aprovi el Reglament de la nova Llei. Aquesta és, doncs, la raó bàsica que ens ha fet presentar al Parlament aquesta Llei de carreteres de Catalunya.

Davant de la necessitat ineludible, pel que acabem d'explicar, de

promoure aquesta Llei, hi cabien dues posicions: proposar una Llei d'exclusiva adaptació tècnica de la nova Llei estatal o aprofitar l'oportunitat de redactar una Llei específicament catalana en què no solament s'hi fessin les adaptacions tècniques i particulars més adients a les peculiaritats pròpies del nostre país,

Llei ja es posen les bases del traspàs de les competències de les carreteres de les diputacions a la Generalitat, ja que insistiré en la conveniència que la gestió de totes les carreteres de Catalunya sigui de la Generalitat. No vull dir la titularitat, però sí la gestió. Crec que això seria bo per a tothom alhora que s'establiria una evident



sinó en què s'introduïssin novetats que milloressin la legislació general; la decisió i l'encàrrec del Govern de la Generalitat va anar per la segona opció i el resultat és aquesta nova Llei que després del seu estudi en ponència i comissió va ésser presentada abans de l'estiu al ple del Parlament.

Voldria fer dues consideracions més. La primera és que en aquesta nova

racionalitat en la gestió. I la segona és deixar clar que en cap cas la Llei ha estat la Llei de carreteres de la Generalitat i Unió, sinó la Llei de carreteres de Catalunya, com va quedar reflectit al Parlament en les jornades en què va ser objecte de debat i aprovació.

**Tothom està d'acord que l'Eix Transversal és una obra de gran importància però cal preguntar si**



# "El Pla d'infraestructures del delta del Llobregat serà la inversió més important que es farà a Catalunya després dels Jocs Olímpics"

**millorarà les comunicacions interiors de Catalunya i si servirà per a corregir determinats desequilibris històrics...**

D'acord amb les seves característiques tècniques, l'Eix Transversal està classificat com una via segregada i dissenyada perquè els vehicles que hi circulin puguin anar a una velocitat de fins a 100 km a l'hora. Un cop acabada permetrà comunicar directament Lleida amb Girona a través de la depressió central, disminuint en un 14 % la distància del recorregut actual -que no és directe-. És una via important perquè, a més, ens permetrà trencar l'estructura radial de la xarxa viària actual, concentrada pràcticament a partir del municipi de la capital, Barcelona.

El primer tram del l'Eix travessarà les comarques del Segrià, el Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra, i es prolongarà paral·lelament a la N-II, la qual cosa permetrà aprofitar, com a tal, l'autovia N-II, que és responsabilitat del MOPT. El tram entre Cervera i Girona, és competència de la Generalitat. Aquest tram recorrerà les comarques de la Segarra, l'Anoia, el Bages, Osona i finalitzarà a la Selva.

Pensem que el recorregut total de l'Eix entre Lleida i Girona serà de 205 km. Hi ha previstos un total de 42 enllaços repartits al llarg de 151 km. Alhora, l'Eix connectarà amb altres eixos tan importants com el de la N-II Barcelona-Lleida, l'eix dels rius Cardener i Llobregat, la ruta del Ter-Congost -important per l'enllaç entre Barcelona i la Cerdanya- i amb l'eix costaner a la N-II un altre cop a Girona. Quins avantatges tindrà l'existència de l'Eix Transversal? Bé, entre alguns altres, significarà estalviar-se 35 km entre Lleida i Girona; estalvi proporcional també en temps i quant a consum de combustible per als centenars de persones i cotxes que diàriament fins ara es veuen obligats a fer aquest trajecte que, repeteixo un cop més, no és directe. Alhora servirà com a unió

amb el corredor Barcelona-França dels trams viaris del Bages i Osona.

**A més de l'Eix Transversal el seu Departament té uns altres projectes compromesos en matèria de carreteres...**

Efectivament. Encara que són importants totes les obres per a nosaltres, assenyalaré les de més elevat pressupost, totes ja començades. La nova autopista entre Mataró i Granollers -autopista lliure de peatge- que configura el primer tram d'un futur quart cinturó per a la ciutat de Barcelona; el túnel de la Vall de Bianya, que a més d'escurçar el trajecte actual, afavorirà les comunicacions i els contactes econòmics i de tota mena entre les comarques de la Garrotxa i del Ripollès; l'autopista A-16, de la qual ja hi ha dos trams en servei, el més recent el del Baix Llobregat, lliure de peatge, i que ha d'arribar fins a Coma-ruga. A més d'aquests projectes, que podríem dir de nova construcció, hem de continuar impulsant i invertint en la remodelació i la millora de tota la xarxa de carreteres catalanes, sense oblidar els projectes, que en matèria viària estan continguts dins dels plans generals de muntanya.

**Abans ens ha parlat de la gran inversió prevista per al Baix Llobregat. Ens podria concretar més aquest projecte?**

Hi ha un conjunt d'actuacions per posar en marxa immediatament a la zona del Baix Llobregat. Una gran inversió fetajuntament amb les administracions. Bàsicament es tracta de la creació d'una zona d'activitats logístiques (ZAL), lligada a l'ampliació necessària del port, dels seus accessos i d'una sèrie de serveis com són una depuradora, una incineradora, etc. Es tracta, en definitiva, d'una acció coordinada de la qual també formen part la creació d'una zona universitària (la cessió

dels terrenys va fer-se abans de l'estiu) i l'enllaç amb les rondes mitjançant la famosa "Pota Sud", que ha de construir el MOPT. Com ja he dit al principi de l'entrevista, aquesta és una qüestió molt i molt important. Però no només pel desviament del riu pròpiament dit, sinó tot el que comporta el Pla d'infraestructures del delta del Llobregat.

En definitiva, serà la inversió més important que es farà a Catalunya després dels Jocs Olímpics. Pel que fa al començament de les obres, crec que hi ha prou punts d'acord entre el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient i la Generalitat de Catalunya per a pensar que les obres podrien iniciar-se durant l'any 1994.

**Vostè ha dit també que la Generalitat ha de tenir un protagonisme més gran en tot el que fa al projecte de tren d'alta velocitat entre Barcelona i Perpinyà... Ens ho pot explicar amb més detall?**

Miri, el projecte de TAV entre Barcelona i Perpinyà -concretament entre Barcelona i la frontera, ja que el tram fins a Perpinyà ha d'ésser construït pels ferrocarrils francesos- està totalment acabat en tots els seus detalls -fins hi tot hem fet la reserva urbanística de la traça-, incloent-hi el seu possible finançament. Crec, doncs, que la Generalitat ha de recuperar el protagonisme en aquest projecte, el lideratge de portar-lo endavant.

A mi em sembla del tot indiscutible que, si volem ser competitius en l'àmbit europeu, hem de connectar el nostre tren amb l'alta velocitat europea i, naturalment, amb l'amplada europea. És necessari que la via d'ample europeu arribi a Barcelona. Si volem ampliar el port de Barcelona no té sentit que no hi hagi un ample de via europeu que hi arribi. I si això és així, i ningú ho discuteix, resulta



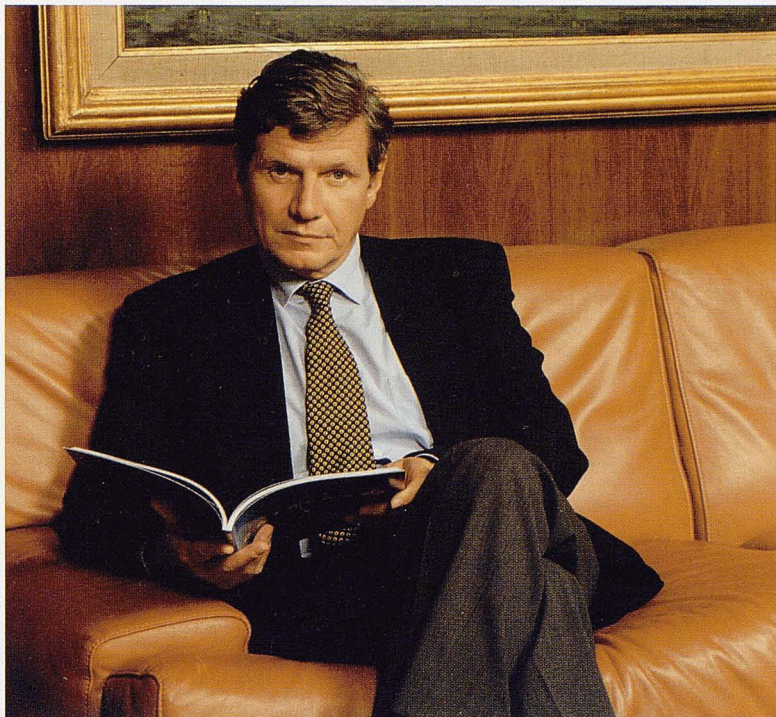
evident que el tren que hi arribi ha d'ésser el de la tecnologia més avançada.

Això és així i qualsevol altra cosa són divagacions. El Ministeri hauria d'entendre que el país necessita estar connectat a l'alta velocitat, fugir de les polèmiques i programar seriosament una xarxa d'alta velocitat per a tot el territori. De vegades, quan llegeixo manifestacions sobre si el TAV ha d'anar per Saragossa o per València, em sembla impossible. Res no hauria de ser excloent. Segurament, si no volem perdre un cop més una opció de futur inigualable, caldria programar una línia per a cadascuna d'ambdues poblacions; l'una cap a l'interior, cap a Madrid i potser fins a Portugal, i l'altra cap al sud seguint l'anomenat corredor mediterrani. Penso que hem d'interpretar que el TAV és un nou mitjà de transport més enllà que imaginar-lo només com un tren que va molt de pressa.

**Si li sembla, repassem les qüestions d'habitatge. Quina és la política que es pensa seguir, sobretot pel que fa als habitatges de protecció oficial?**

Després d'haver-se completat el primer any del Pla de l'habitatge 1992-1995, a Catalunya els resultats han estat més que satisfactoris, sobretot en la modalitat de preu taxat. El ritme de sol·licituds és molt elevat i molts dels ajuts previstos per a l'any 1995 ja estan essent requerits en aquest exercici de 1993. Aquest èxit palesa la necessitat de l'existència d'habitatges a preu assequible. Fa ben poc hem creat un grup de treball amb la Federació Catalana de Promotors-Constructors d'Edificis per tal de trobar línies d'actuació conjuntes que facin possible posar al mercat un nombre més gran d'habitatges a l'abast de les capes de població tradicionalment menys afavorides per a accedir a un habitatge en propietat.

A més, cal afegir que la iniciativa



**"El Ministeri hauria d'entendre que el país necessita estar connectat a l'alta velocitat europea, fugir de polèmiques i programar seriosament una xarxa de ferrocarril d'alta velocitat per a tot el territori"**

privada construeix pocs habitatges de protecció oficial, fonamentalment perquè no li surten els números. El preu dels mòduls no és encertat. Caldria trobar una fórmula mitjançant la qual aconseguíssim incrementar el nombre dels habitatges protegits. Per això crec que corregint el mòdul i amb una oferta de sòl més barat podríem aconseguir-ho. Seria interessant arribar a uns acords amb la Federació de Caixes d'Estalvis per a aconseguir ajuts amb interessos relativament baixos, i alhora d'interès per als sol·licitants.

**En matèria d'urbanisme, vostè s'ha mostrat partidari d'una comissió especial per a l'àrea de Barcelona, pot explicar-nos perquè?**

Miri, el 70 % de les qüestions que arriben a la Comissió d'Urbanisme de Barcelona estan referides a l'àmbit industrial, econòmic i social del que anomenem la Regió I. Per tant, em sembla que seria enormement útil i correcta l'existència d'una comissió específica per a aquest àmbit. S'hi podrien traspasar determinades gestions i seria un òrgan descon-



## "Cal una política decidida per tal que qualsevol esforç fet en l'àmbit de les comunicacions sigui ben aprofitat en tota la seva importància"

centrat de l'administració autonòmica en què també hi hauria els ens locals encara que el poder decisor sobre les actuacions al territori estaria en mans de la Generalitat.

### Com està en aquests moments el Pla de regadius?

En primer lloc m'agradaria dir-li el paper que ha de tenir en els projectes de regadius l'empresa Regs de Catalunya, S.A. (REGSA) -que ha de comportar-se segons el mateix model que està tenint GISA pel que fa a la construcció de carreteres; és a dir, portar a terme les canalitzacions per a regadius a tot el territori.

Com a obra més important hi ha el canal Segarra-Garrigues i Garrigues Baixes, amb el reforç de regulació que proporcionaria l'embassament de l'Albagés de 80 hm<sup>3</sup>; el canal Algerri-Balaguer, que ja té construïda una tercera part del canal i ara ens estem ocupant de la distribució dels cabals per a les sèquies; hem de donar suport al canal Segarra-Garrigues, que està pendent de la concessió perquè es pugui connectar amb el pantà de Rialp. Aquesta és una canalització que, essent molt prudent, no crec pas que es pugui acabar més enllà de l'any 2006, per la qual cosa hauríem de començar a adjudicar les primeres obres.

En conjunt estem treballant per aconseguir tenir una xarxa de regadiu molt important, xarxa que consisteix, des de fa segles, en obres autènticament emblemàtiques per al nostre camp.

### L'Institut Català del Sòl ha urbanitzat zones per a la construcció de polígons industrials, malgrat que tothom reconeix la seva tasca, creu que la demanda ha cobert les expectatives despertades?

Certament estem vivint uns moments de crisi econòmica general a tot el món en què les empreses, òbviamment,

restringeixen les seves inversions tot esperant temps millors. El que en els polígons de l'INCASOL hi hagi espais buits no fa sinó ratificar el nostre coneixement sobre la crisi que estem passant.

En qualsevol cas, crec que val la pena afegir que és precisament en aquestes circumstàncies quan és més difícil que la iniciativa privada col·loqui els seus diners en naus industrials en polígons de nova construcció i que també ha de valorar-se l'esforç de l'Institut per no interrompre el seu missatge en una tasca que respon plenament al concepte d'industrialització difosa. Ho havíem de fer i ho hem fet i ja vindran temps millors en què la conjuntura econòmica sigui més favorable a les inversions empresarials.

### Finalment, creu que es podrà continuar el ritme de les inversions previstes, malgrat la recessió econòmica i la situació mundial actual?

Entenc perfectament el neguit que la situació actual pot provocar en la població, perquè també és el meu propi neguit, però estem en uns moments en què el programa de Maastricht ens ho condiciona tot una mica. L'any que ve no solament s'hauran d'estrener el cinturó els pressupostos generals de l'Estat, sinó que els de la Generalitat també faran el mateix.

És evident que, a l'hora de fer qualsevol plantejament, el programa de convergència de Maastricht hi és present, però això és un fet que no podem defugir. Hi és i l'hem d'acceptar, però amb la millor predisposició per crear infraestructures que facin progressar al nostre país en tots els àmbits de la societat. És per això que, malgrat la situació econòmica actual, hem de continuar amb un nivell estable d'inversos públiques.

No es tracta que a partir d'ara es facin menys carreteres, sinó que probablement es faran més espaiades amb la introducció de nous criteris de prioritat, i el mateix val per als ferrocarrils, per exemple; no cal dir que no deixarem de fer-hi millores, però sí que potser caldrà fer-les amb més anys per endavant per tal d'anar reduint el dèficit públic i anar-nos ajustant als models que ens indiquen des d'Europa.

Si bé en aquests moments difícils tothom es qüestiona el paper del que s'havia anomenat la "societat del benestar", voldria acabar amb unes paraules d'optimisme i d'esperança. Les obres públiques d'un país esdevenen sempre un important motor econòmic, la qual cosa vol dir que si s'aturen es corre el risc d'aturar també bona part de la iniciativa de tot el país, tal i com ens ho diuen les teories keynesianes.

Hi estic d'acord. No diré pas que no. Però vull dir també que una empresa molt anomenada a Catalunya, instal·lada prop d'Oliana, amb una carretera en no pas bones condicions, va ser un autèntic motor per a tota la comarca; malgrat això, quan ha disposat d'una carretera bona i nova, ha estat amb l'aigua al coll.

És a dir, no tot són les comunicacions. És veritat que, en crisi, tota obra pública és un motor, però òbviamment cal una política decidida i sectorial especialment adreçada a la indústria, l'agricultura, el comerç, per tal que qualsevol esforç fet en l'àmbit de les comunicacions sigui ben aprofitat en tota la seva importància.