Entrevista a Pere Macias, conseller de Política Territorial i Obres Públiques

per Francesc Vilaró

"Estem vivint un dels períodes més dolços quant a inversió en nous projectes a Barcelona i la seva àrea."



Un nou segle, un nou ordre, una nova economia, molts nous projectes. Tot això feia aconsellable una xerrada oberta i distesa amb Pere Macias, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, per conèixer, de primera mà, la seva opinió sobre la metròpoli del 2010 a què dediquem aquest monogràfic.

Portal del sud d'Europa
"Podem situar-nos en un lloc capital al sud d'Europa i a la Mediterrània."

Logística
"L'increment de la mobilitat obrirà una nova mina de llocs de feina altament qualificats."

Proposta de serveis ferroviaris
"No volem un TGV que només beneficiï uns quants."

A ESCALA METROPOLITANA

■ *Metro, tramvia, aeroport, port ¿ens trobem davant un allau de noves iniciatives?*

La veritat és que aquest tombant de segle se'ns obre com una gran finestra al futur. Hi ha ganes d'obrir-se al món, de participar dels beneficis que ens aporta el fet que el món s'hagi quedat petit, de moure's i això és bo.

■ *Alguns han comparat l'activitat que es viu en aquests moments amb la que es va generar al voltant de la cita olímpica del 92.*

Els Jocs del 92 van fer que Barcelona i Catalunya apareguessin en molts mapes. Molta gent, des de turistes fins a inversors o polítics, ens van posar en el seu punt de mira. Aquest va ser un èxit molt important. Però la nostra voluntat no es limita simplementa mantenir-nos, sinó que volem aprofitar aquesta embranzida que portem per situar-nos en un lloc capital al sud d'Europa i a la Mediterrània.

■ *Què vol dir amb "lloc capital"?*

En aquest món tan obert en què vivim, l'antic concepte de capital única de l'Estat com a lloc seu del govern, l'exèrcit, etc., ha passat a la història. Avui la capitalitat es guanya, no ve donada com a prebenda de ningú. A més, és un concepte que s'ha diversificat i s'ha ampliat. El nivell burocràtic ha perdut rellevància i l'especialització ha anat guanyant terreny. Avui es pot ser capital en àmbits temàtics diferents i sobre territoris que no han de coincidir, forçosament, amb el d'un estat.

■ *I de què podem aspirar a ser capital?*

Doncs de diverses coses. De fet, d'algunes ja ho som: el món editorial, el disseny o, recentment, els serveis mèdics de qualitat. Però, a més, estem posicionant-nos molt bé per ser el portal del sud d'Europa. De vegades s'ha venut aquesta idea, simplement, com una plataforma de transport aprofitant el port de Barcelona, però, si ho fem bé, pot significar molt més.

■ *Quin significat li dóna?*

Realment un dels trets més característics de la nova economia és la mobilitat. Les grans empreses desconcentren la seva activitat buscant les millors oportunitats en cada moment. Tant pel que fa a avantatges fiscals, qualitat, quantitat de mà d'obra disponible o proximitat a matèries primeres. En aquest sentit, convertir-se en un punt estratègic en els grans corredors per on es mou l'activitat a nivell mundial és una de les opcions clau per a garantir activitat, riquesa i benestar al nostre país. L'increment de la mobilitat, i amb ell el de la logística, obrirà una nova mina de llocs de feina altament qualificats i ens donarà una posició central en una àrea que superarà Catalunya i es centrarà en la Mediterrània occidental i el sud d'Europa.

■ *I què estan fent per aconseguir aquesta capitalitat del sud d'Europa?*

Doncs estem coordinant i impulsant el que segurament és el més gran projecte que ha viscut el nostre país, el Pla del Delta del Llobregat i tot el que cal fer al seu voltant perquè funcioni.

■ *Port, aeroport...*

Sí, sí. L'ampliació del port amb la seva nova zona d'activitats logístiques, que ens posarà en primera línia davant dels nostres competidors mediterranis. La nova tercera pista del Prat, però a més tota la feina complementària i necessària per convertir-nos en un hub canalitzador dels tràfics del sud d'Europa i la Mediterrània cap a Orient i cap a Amèrica. Aquest hub necessita alguna cosa més que la inversió en formigó, necessita un nou model de gestió amb visió de país i ganes de ser competitiu, un model que ens permeti fer ofertes competitives i jugar amb la complementarietat que ens donarà el fet de tenir Reus i Girona connectats amb el Prat amb el TGV, fent funcions de quarta i cinquena pista i beneficiant tot Catalunya d'aquest funcionament en xarxa. Hem de fer una oferta competitiva per a atraure operadors.

■ *Encara que aquesta oferta topi amb els interessos de Barajas?*

No vivim bons temps per al proteccionisme i si l'oferta que creiem que es pot donar des de Barcelona no prospera per voler protegir els presumptes interessos d'una altra àrea de l'Estat, és possible que qui s'acabi emportant el peix al cove sigui un tercer. Potser Milà que està molt ben posicionat. Ja no serveix tenir una visió local, cal mirar i pensar en global.

■ *Ha sortit el TGV com a element d'enllaç entre aeroports. Què pot dir a aquells que critiquen que el tren de gran velocitat tingui tantes parades?*

Els diria que s'equivoquen en la seva crítica, perquè el que interessa que tingui estacions, que no parades, és la línia i no un servei concret. Hi ha una cosa clara: s'està construint una línia d'altes prestacions ferroviàries. Sobre aquesta línia correran trens d'alta velocitat i de llarg recorregut que faran molt poques parades (per exemple un Barcelona - París - Berlín), però en una via ben gestionada podem posar molts trens cada hora i el que ens interessa és que aquesta gran obra no sigui infrautilitzada i s'hi puguin oferir molts serveis que beneficiïn a tots els ciutadans, que, en definitiva, són els que han pagat la inversió. No volem un TGV que només beneficiï uns quants.

■ *I quins són aquests serveis?*

Doncs, a més del llarg recorregut, volem que s'hi ofereixin serveis regionals entre les principals ciutats catalanes. Aquesta oferta canviarà radicalment el sentit del viatge que puguem tenir ara, ja que un professional, per exemple, podrà plantar-se al centre de Girona o Tarragona, des de Barcelona, en menys de mitja hora. Pràcticament el temps d'un viatge interurbà mitjà.
A més, durant les hores nocturnes en què no hi ha gaire moviment de viatgers, podem omplir via a base de combois de mercaderies amb els avantatges de l'ample europeu, que permet moviment sense restriccions, i amb un cost ambiental infinitament inferior al que tindrien els centenars de camions que caldria omplir si no compten amb aquesta opció.

Transport públic

"Fem una aposta per un model de mobilitat sostenible."

Àrea metropolitana

"Mai no hi havia hagut una cartera de projectes en marxa tan important."

■ *Amb aquesta oferta, potser sortirà a compte anar a viure fora de l'àrea metropolitana?*

No li dic que no. Segurament un dels èxits de la política feta a Catalunya, per la Generalitat i també per molts ajuntaments, és l'alt nivell de qualitat de vida que ens ha permès tenir un territori més equilibrat i accessible, on la gent no ha d'abandonar la seva terra per viure millor.
Però també és veritat que estem vivint un dels períodes més dolços quant a inversions i nous projectes a Barcelona i la seva àrea, per a fer que els ciutadans se sentin encara més orgullosos de la seva ciutat i del seu país.

■ *Posi-me'n exemples concrets.*

Un de ben concret. El recentment aprovat Pla director d'infraestructures (PDI) de transport per a la regió metropolitana que preveu una inversió, durant la dècada que obrim, de prop d'un bilió de pessetes.
La nova línia 9 de Barcelona fins a l'aeroport, les ampliacions de línia, el metro lleuger de Nou Barris, l'ampliació del Metro del Vallès a Terrassa, les millores de qualitat i quantitat del servei del Metro del Baix Llobregat, la creació



Primera pedra del metro lleuger de Nou Barris

d'una nova línia de rodalies de circumval·lació entre el Vallès i Barcelona, la posada en marxa del Tramvia del Baix Llobregat. En fi, segur que em descuido actuacions importantíssimes, però és que mai no hi havia hagut una cartera de projectes en marxa tan important. I això cal explicar-ho bé.

Barris

"Des de la Generalitat tractem molt directament amb les persones."

■ *Sembla que hi ha una aposta pel transport públic?*

Decididament. És una aposta per un model de mobilitat sostenible. És l'única alternativa responsable i coherent amb el dret de les generacions futures a gaudir d'aquest planeta que només tenim en préstec.

■ *Però també hi ha inversions com el túnel d'Horta adreçades al transport privat?*

Sí, és clar, però pensades amb la mateixa òptica de sostenibilitat. El túnel d'Horta es projecta preferent per al transport públic.
A més, no podem oblidar l'efecte regulador de mesures com els peatges o les zones blaves com a elements de dissuasió del transport privat, a més de l'efecte de càrrega dels costos ambientals en qui contamina.

A ESCALA DE BARRI

■ *De vegades s'ha dit que la Generalitat queda lluny dels ciutadans, de les seves prioritats, de les necessitats més bàsiques.*

Jo he estat molt de temps alcalde, que és el càrrec públic proper per excel·lència, i li puc dir, des de la perspectiva que avui tinc que, sense treure el més mínim protagonisme a la tasca transcendent dels ajuntaments, des de la Generalitat tractem molt directament amb les persones.
No cal parlar dels departaments de caràcter més social com Sanitat, Benestar Social o Ensenyament, fins i tot, des del nostre que, a priori, podria semblar més preocupat pels aspectes macro, es toca molt de peus a terra i es treballa molt a escala de barri.

■ *A escala de barri?*

Doncs sí. Potser és una de les nostres polítiques més agraïdes. Sobretot en casos com quan, per exemple, has pogut resoldre problemes que viuen persones i famílies concretes en barris que es van fer durant els anys del "desarrollismo" franquista, amb unes condicions que, avui, són inadmissibles.
Treballem a Sant Cosme al Prat, Sant Roc a Badalona, Ciutat Vella, el Besòs, les Cases del Governador, la Pau, el Polvorí, el Turó de la Peira, Via Trajana i Trinitat Nova a Barcelona, Dolors Almeda a Cornellà, Can Gambús-Arrahona i Espronceda a Sabadell, Carles Trias a Vilassar de Mar.

Immigració

"El nostre repte és ser capaços d'integrar aquesta nova onada migratòria a base de fomentar la convivència i de lluitar contra la creació de guetos tant de tipus urbanístic com culturals."

■ *També he sentit parlar de la Mina.*

Efectivament, recentment s'ha format un consorci on participen els ajuntaments de Sant Adrià de Besòs i de Barcelona, la Diputació i els diferents departaments que participaran en aquesta actuació que pretén, no sols una rehabilitació de caire urbanístic, sinó que aprofundirà en la millora de la problemàtica social que viu aquest barri. S'hi actuarà a nivell ocupacional, de formació, d'integració social.
En fi, un projecte molt interessant i enriquidor que ha rebut, a més, el suport de la Unió Europea per mitjà de la iniciativa Urban.

■ *I a part d'aquestes actuacions d'habitatge?*

Doncs en tenim programades d'altres de millora més general. Permeti'm que en destaqui algunes.
En primer lloc, la remodelació de la Gran Via de les Corts Catalanes, al districte de Sant Martí. Aquesta és una actuació conjunta amb l'Ajuntament de Barcelona que permetrà als veïns aïllar-se del soroll provocat pels accessos des de l'autopista del Maresme. La reorganització d'aquesta via permetrà guanyar un gran espai verd i reservar una àrea per a un futur tramvia.
Prop d'allà, el Departament promou també algunes de les obres vinculades amb el Fòrum de les Cultures del 2004, com el port de Sant Adrià que es farà en règim de concessió.
Però hi ha moltes més actuacions de la Generalitat a l'àrea de Barcelona d'una gran importància. Per exemple, a l'altra banda de la Gran Via, a la sortida cap a Castelldefels hi actuarà, amb el Departament de Justícia, en la futura ciutat judicial de Barcelona i l'Hospitalet, que serà un gran centre d'activitat pública, molt propera al nou recinte de la Fira i en una zona abans tancada i reservada a l'ús militar.
A més li donaré més exemples d'altres actuacions que realment creen barri, com la reconversió de la presó Model o les actuacions en les noves facultats universitàries a la Ciutadella, al Vallès i les que s'iniciaran prop de la Casa de la Caritat.

A ESCALA GLOBAL

■ Acabem d'encetar un nou segle, com veu Pere Macias la metròpoli de Barcelona dins els grans temes que enumeraré?

Globalització

"Hi ha ganes de participar dels beneficis que ens aporta el fet que el món s'hagi quedat petit."

Societat del coneixement

"No serem rics en petroli, però ho podem ser en idees."

Model de ciutat

"Mediterrània, amb una densitat que faci viable el transport públic, la vida de barri, l'associacionisme, el comerç..."

■ *Globalització*

La globalització té clarament dos aspectes. Un és el d'obertura, de cosmopolitisme, d'intercanvi, de competència amb possibilitats per a tothom. Aquest és el vessant que ens agrada de la globalització i a Catalunya i la seva capital tenim autèntiques possibilitats per a posicionar-nos i guanyar-nos un lloc de privilegi. La nostra tradició de poble obert al comerç serà clau. No debades som la primera comunitat exportadora de l'Estat.



Política d'habitatges

El segon vessant és el de l'homogeneïtzació cultural, la de l'imperi de les multinacionals sense cor amb què ens amenacen alguns. La veritat és que aquest perill no em fa por. No és que no tingui algun aspecte real, però des del catalanisme hem sabut lluitar per obrir-nos sense perdre la nostra peculiaritat, a sumar sense haver de restar, a integrar sense haver de renunciar. Estem acostumats a aquesta lluita i sabem que es pot guanyar. Altres pobles amb estructures més monolítiques potser ho passaran pitjor.

■ *Immigració*

Una mica en la mateixa línia que l'anterior. Som un poble de pas i la nostra cultura és fruit de la barreja i la suma. Necessitem els immigrants. Un recent estudi del Departament de Benestar Social ho demostra. El nostre repte és ser capaços d'integrar aquesta nova onada migratòria a base de fomentar la convivència i de lluitar contra la creació de guetos tant de tipus urbanístic com de tipus cultural. Hem d'evitar errors del passat que van portar a la creació d'infrahabitatges i a les zones mal planificades dels anys 50 i 60 de les quals encara patim les conseqüències. Estic segur que amb els anys podrem veure catalans d'altres colors defensant des del Govern la mateixa llengua i el mateix país que defensem avui.

■ *Societat del coneixement*

És la nostra gran oportunitat. Que la informació i el coneixement s'hagin convertit en una matèria primera clau en el segle que comencem ens beneficia moltíssim. Nosaltres no tenim petroli, ni les grans extensions agràries de Rússia o Amèrica, ni una siderúrgia potent. Però podem ser molt bons creant i gestionant coneixement.
En els darrers anys hem passat de tres a nou universitats públiques, una de les quals té el seu campus a internet i ha aconseguit una posició excel·lent a nivell mundial. A més, han aparegut iniciatives privades d'alt nivell que ens col·loquen com un pol d'atracció quant a oferta universitària.

En aquesta línia li destacaré dues de les actuacions més importants que tenim en marxa. D'una banda el campus de la ciutat universitària de Castelldefels, que serà un autèntic fòrum per a la tecnologia i la ciència més punteres, amb tot el potencial de transferència tecnològica a les empreses. D'altra banda l'ampliació del Parc Tecnològic del Vallès, un autèntic planter d'empreses que fan de la tecnologia i la innovació els seus principals valors.
No serem rics en petroli, però ho podem ser en idees.

A ESCALA CIUTADANA

■ *Quin model de ciutat defensa?*

Cada ciutat és diferent i té les seves pròpies característiques que la fan atractiva, única i imprescindible dins la xarxa de ciutats que dóna vida al país. Però hi ha uns quants trets bàsics que per a nosaltres són irrenunciables i són els que ens han portat a elaborar la Llei d'urbanisme que en aquests moments es troba al Parlament.

■ *Faci-me'n cinc cèntims.*

És el que, simplificant molt, podríem anomenar model mediterrani de ciutat.

■ *Com la dieta mediterrània?*

Doncs per aquí va la cosa. Bromes a part, les ciutats mediterrànies s'han caracteritzat per una certa densificació de l'habitatge. Això fa possible que siguin viables comerços als carrers, que donen vida, i serveis essencials a unes distàncies que poden ser recorregudes tot sovint a peu. Em refereixo a escoles, centres d'atenció primària, parcs, llocs d'esbarjo, de culte, tot el que habitualment necessitem.
A més la seva densitat fa viable el transport públic, la vida de barri, l'associacionisme.
I tot amb un consum molt baix del recurs sòl i territori que a Europa, i a Catalunya, és un bé tan escàs.

■ *Així que res de models tipus Dallas?*

La nostra realitat és una altra. Un model extensiu no ens permetria disposar de les àrees verdes que oxigenen i permeten mantenir uns hàbitats naturals, amb els seus corredors biològics i amb l'espai suficient perquè en poguem gaudir sense alterar-los. A Europa, en general, i a la conca mediterrània, en concret, aquest model seria totalment insostenible.



Acord per a la Gran Via (Besòs)

■ *Com veu la nostra metròpoli el 2010?*

La veig molt forta. Ben posicionada a Europa i al món com un lloc molt viu, ple d'activitat. La veritat és que tots hi estem apostant molt fort, la Generalitat, els governs locals, la societat civil i també l'Estat, que després de molts anys de sequera, torna a invertir a Catalunya en una proporció que comença a acostar-se al que creiem just en proporció al pes de la nostra població en el conjunt espanyol.