

JOAQUIM NADAL / Consejero de Política Territorial

“Las grúas no crecerán hacia nuevos espacios del litoral catalán”

FRANCESC ARROYO, **Barcelona**
Joaquim Nadal repite como consejero de Política Territorial. La oposición hubiera preferido su relevo, pero José Montilla le ha reiterado la confianza que le diera Pasqual Maragall en la fase de gobierno tripartito. Anuncia una política de continuidad con algunos cambios y asume que el urbanismo puede ser uno de los ejes de su política, además de la negociación de los traspasos estatutarios, fundamentalmente los aeropuertos y los trenes.

Pregunta. ¿Cómo enfoca esta nueva etapa?

Respuesta. Una síntesis de continuidad y cambio: continuidad en los proyectos y programas ya encarrilados y bien estructurados. Por ejemplo, los planes territoriales y los planes directores. También los planes de infraestructuras del transporte, puertos y aeropuertos. Y cambio en la medida en que no sólo lo prevemos, sino que también aspiramos a un cambio de escala en la gestión de los aeropuertos y del transporte terrestre.

P. ¿Cuál es el principal reto de este mandato?

R. Los traspasos de las competencias previstas en el Estatuto, con los presupuestos adecuados para hacerlo bien. Y eso significa competencias ferroviarias y competencias en aeropuertos.

P. ¿Con qué calendario?

R. Yo tengo más prisa por concretar y acordar con el Ministerio de Fomento las mejoras y las inversiones que ha comprometido y que está empezando a hacer en Cercanías y en la línea de Vic-Ripoll-Puigcerdà y Lleida-Manresa, tengo más prisa para esto que para la transferencia. Naturalmente, desde el punto de vista político, el Gobierno de Cataluña tiene como objetivo concretar estas competencias. Pero no lo precipitaremos.

P. ¿En esta legislatura?

R. Razonablemente, dentro de esta legislatura.

P. Usted ha vivido tres grandes crisis: Carmel, Cercanías y El Prat. ¿No son suficientes para quemar a un consejero?

R. Un Carmel no se lo deseo a nadie. Pero la crisis del Carmel, diga lo que diga la oposición, se cierra cuando ya ha vuelto todo el mundo a casa y cuando se han cumplido satisfactoriamente las expectativas de todo el mundo. Encontraríamos a alguien descontento, seguro. Pero incluso el resultado electoral en el barrio demuestra que hay un grado de satisfacción razonable. Por supuesto, ahora el barrio tiene que remontar en sus expectativas y tenemos que milimetrar, pasadas las fiestas, cómo reanudar las obras. Naturalmente, no empezamos durante estos días de la campaña de Navidad y Reyes para que los comercios puedan mantener su actividad normal, sin interferencia de camiones. En dos años y medio o tres, la línea 5 tiene que funcionar hasta Vall d'Hebron.

P. ¿No va a hacer cambios en el equipo directivo?

R. En los segundos niveles y en la estructura empresarial no hay nada confirmado. Lo hablaremos dentro de unos días. Primero



Joaquim Nadal, en su despacho en Barcelona. / GIANLUCA BATTISTA

El reto de este mandato son “los traspasos de las competencias previstas en el Estatuto, con los presupuestos adecuados para hacerlo bien”

“La Costa Brava daría aún para muchos negocios urbanísticos con equivalentes más al sur (no pondré nombres)”

“El ciudadano que se encuentra en una cola en la carretera no discrimina si la infraestructura es de una administración o de otra”

se tiene que aprobar el decreto de estructura del departamento, que será nuevo. El martes. Se reforma la estructura interna de la dirección del departamento por debajo de las secretarías.

P. ¿Las direcciones generales?

R. Queremos abrir transportes en dos: puertos, aeropuertos y costas, por un lado, y transportes terrestres por el otro. Esto tiene que acabar adquiriendo una dimensión que no puede estar en manos de una sola dirección general, y cada una de las dos direcciones generales tienen que estar orientada hacia la estructura empresarial del Gobierno.

P. Volviendo a las crisis. El ciudadano ya no discrimina de qué administración depende un servicio. Quiere eficacia.

R. Eso está claro. Es evidente que quien se encuentra en una cola en la 340 por Tarragona, o con dificultades para recorrer el eje pirenaico, o quien cree que la nacional II en el Maresme es un problema, no discrimina entre una administración u otra, no traza una línea y dice: “Mira, la nacional II en el Maresme es de és-

tos y cuando llego a la C-32 es de los otros”; no, esto se ha diluido. Muy bien. Hemos aprendido que, puesto que el ciudadano lo ve así, la solidaridad entre administraciones para afrontar estos temas tiene que ser recíproca y permanente. Y no para protegerlos, sino para trabajar juntos.

P. En ese plano ¿el Gobierno catalán tenía información en la crisis de Cercanías de Renfe?

R. Yo creo que no suficiente.

P. ¿El personal que informa en trenes y estaciones hubiera podido ser aportado por el Gobierno catalán?

R. No, porque la información que da este personal la tiene fundamentalmente quien tiene la competencia como operador.

P. El urbanismo depende de usted. ¿No hay corrupción urbanística en Cataluña?

R. En Cataluña hoy no hay ningún caso de corrupción urbanística equiparable a alguno de los que están apareciendo por ejemplo en El PAÍS.

P. ¿Cómo se explica?

R. Creo que los males que aún percibimos sobre el paisaje deri-

van de un mal urbanismo, no son el fruto de alguna ilegalidad. Venimos de un mal modelo, el de la ocupación extensiva del territorio que permitía procesos de transformación del suelo no urbanizable en suelo urbanizable, de forma reglada, no en términos de recalificación corrupta, pero con un consumo de suelo excesivo. Y si hubiera ilegalidades serían la excepción que confirmaría la regla. Cualquiera puede decir que conoce a tal señor que tenía un campo de avellanos y, porque era amigo de no se qué responsable municipal, al cabo de un tiempo se le recalificó. Pero estoy convencido de que sería la excepción.

P. ¿Fruto de que en muchos casos decidan dos: ayuntamiento y Generalitat?

R. Yo creo que sí. La culminación del *modelo Solans* [Joan Antoni Solans, responsable del urbanismo catalán en los 20 primeros años de gobiernos de CiU], menos personalizado. Solans lo tenía todo en su lápiz. Ahora bien, que exista un doble filtro y que exista, sobre todo, un filtro de planificación supramunicipal es una buena manera de crear las reglas del juego.

P. ¿Puede ser que ya estuviera hecho? La Costa Brava está masacrada.

R. La Costa Brava daría aún para muchos negocios urbanísticos con equivalentes más al sur (no pondré nombres). En cambio, el plan director del sistema litoral protege para siempre el 40% de la costa. La gente puede decir que ve mucha grúa, pero la grúa está limitada a ámbitos donde seguramente hoy no actuaríamos pero que son las últimas secuelas de un modelo urbanístico pasado y superado. El dominio de las grúas no crecerá hacia nuevos espacios del litoral catalán.

P. ¿Es lógico que se haya hiperconstruido en la Val d'Aran y la Cerdanya?

R. Son casos diferentes. En la Cerdanya, el plan plurimunicipal, que tiene 20 años de antigüedad, ha tenido virtudes y defectos. ¿Virtud? Ha impedido que la edificación haya bajado hasta la llanura. ¿Defecto? Que la interpretación generosa de cómo eran los crecimientos en arrabal en los núcleos ha permitido la aparición de urbanizaciones que son casi poblaciones pegadas a los núcleos antiguos. Esto ha alcanzado un techo y ahora, en cierta manera, la Cerdanya se divide entre los municipios que agotaron su techo y que quieren más, y los que aún tienen mucho y no quieren compartirlo con los vecinos. Tenemos un plan director de la Cerdanya que marca muy claramente las pautas de crecimiento. El plan general de Puigcerdà permite un crecimiento de 3.500 habitantes tan sólo en Puigcerdà. Esto es visto con ojos críticos por algunos, pero una capital con masa crítica evita la tentación del crecimiento de los núcleos, que tiene que ser proporcionado. No se pueden permitir 500 casas en un pueblo de 100.

P. ¿Y la Val d'Aran?

R. En la Val d'Aran, yo creo que hay dos casos, Naut Aran y Vielha, como paradigmáticos, y el resto no representa un gran problema. Tenemos que definir también por mecanismos diferentes cuáles son los límites del crecimiento de la Val d'Aran. Tendrían que aumentar las camas calientes y reducirse las frías, las de segunda residencia que se utilizan 15 días al año. En cambio, los negocios turísticos con vocación de continuidad tienen que subir. Y éste es el juego que estamos intentando asegurar.