

El Govern licitará autovías por valor de 1.500 millones

FRANCESC PEIRÓN - 00:00 horas - 21/04/2005

El conseller Joaquim Nadal reivindicó ayer en Madrid que el Gobierno se ponga las pilas para saldar el déficit histórico de las infraestructuras catalanas. El objetivo es subsanar esta deficiencia que trasciende el río Ebro -"nuestras carreteras no se acaban en las fronteras de la comunidad autónoma"- y tiene un interés general para toda España. "¿Por dónde pasan los camiones que vienen de Almería, Murcia o Valencia y van a hacia Europa?", se preguntó. Las iniciativas empiezan a germinar y, como explicó el titular de la Conselleria de Política Territorial, la Generalitat licitará en dos meses los primeros tramos del plan de autovías. Este plan, con un presupuesto de 1.500 millones de euros, se financiará mediante *peajes a la sombra*, lo que supone la participación del sector privado.

Nadal anunció otras iniciativas. Por un lado, se mostró confiado en el cierre definitivo de la ya conocida negociación entre Abertis y el Ministerio de Fomento (véase *La Vanguardia* del 13 de abril), que facilitará la ampliación del tercer carril de la AP-7 y el levantamiento de barreras en Tarragona, así como del peaje de La Llagosta. Este proyecto supone una inversión de 500 millones. Pero, además, el conseller desveló los contactos que mantiene con Fomento para cerrar el *plan Catalunya*, un convenio global para cuatro años en el que ambas administraciones compartirían objetivos concretos y financiación. Joaquim Nadal agradeció la oportunidad, después de casi tres meses de vivir sumergido en el Carmel, de coger aire fresco con la invitación a participar en el Foro Nueva Economía, que se desarrolló en un salón del hotel Ritz, un escenario de elegancia clásica y lugar de encuentros cosmopolitas. El conseller, que reconoció haberlo pasado muy mal con la crisis del túnel hundido, se limitó a hacer una escueta referencia a esta cuestión -en el coloquio sólo se interesaron por el 3% de las supuestas comisiones, sin que hubiese ni una sola pregunta sobre los afectados- para centrarse en un tema más genérico de la gestión estratégica en cuanto a carreteras y ferrocarril.

Del plan de autovías, el responsable de las obras públicas en Catalunya afirmó que el primero de los tramos que saldrá a licitación, a ser posible antes del verano, será el de Massanet-Santa Cristina d'Aro, de más de más de 27 kilómetros. Luego le seguirán los de Reus- Alcover (10,2 km); Centelles-Vic-Ripoll (30 kilómetros) y, por ahora, Vilafranca-Vilanova-Igualada-Manresa, de 80 kilómetros y un presupuesto por encima de los 200 millones. Todos estos proyectos ya tienen la aprobación del Govern. Sin embargo, la inversión más importante, por encima de los 700 millones, corresponde al desdoblamiento del Eix Transversal. Esta iniciativa, matizó el conseller, todavía se retrasará puesto que depende del programad e endeudamiento y del resto de la planificación de estas carreteras de altas prestaciones en las que no habrá peajes con barreras físicas, pero sí *en la sombra* que pagará la administración en lugar de hacerlo el usuario de la vías. La iniciativa privada las construirá y se encargará de su mantenimiento, a cambio de la percepción de fondos a cargo de los presupuestos de la Generalitat.

Si todo esto parece lanzado, Nadal no lo vio tan claro respecto a la colaboración procedente de Madrid: "Veo más voluntad que presupuesto". El conseller comentó que el Estado está haciendo una inversión muy importante, de entorno del 18 y 19% de total, pero un 10% se concentra en el AVE, por lo que se requiere una dotación complementaria

en cuanto concluya esta implantación de la alta velocidad. De ahí que para afrontar el reiterado déficit histórico, en el que incluyó que el AVE no cubra el corredor Mediterráneo, se haya abierto la negociación entre el ejecutivo central y la Generalitat para concretar el citado *plan Catalunya* que, según Nadal, todavía se encuentra en la fase de conversaciones previas. Esta planificación conjunta permitirá financiar los proyectos que estén en fase más avanzada, indistintamente si son propiedad de unos u otros.

Nadal también pidió un cambio en la tramitación administrativa, porque, sostuvo, "los papeles se mueven con más lentitud que las obras". Cinco años de burocracia, dos de ejecución.

Joaquim Nadal hizo un repaso somero de toda la actividad legislativa y de proyectos que su departamento está realizando. El punto de partida fue explicar que Política Territorial trabaja con un presupuesto consolidado, en el 2005, de 3.380 millones, de los que 2.300 son para inversión y, de éstos, mil corresponde a la construcción de la línea 9 del metro. Así que el conseller dijo que no se disponía de mucho dinero. Su fórmula es que hay que buscar "nuevas fórmulas y nuevos retos". Entre las fórmulas citó los denominados *peajes a la sombra*. Y, como reto, el objetivo de que el puerto y el aeropuerto "entren en la lógica que conduce a las privatizaciones". El conseller recordó que la Generalitat ya planteó una gestión mixta, en la que puedan participar instituciones como la Cambra de Comerç, entre otras. "No es una cuestión competencial. Es cuestión de gestión compartida que permita acercar los aeropuertos a la eficiencia que tienen en otros países". Las fuentes consultadas indicaron que el Gobierno parece aceptar una solución de este calibre, con la participación de AENA, pero no de forma individualizada, sino en bloques regionales.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.