

'Hem identificat territoris que hauríem de reforçar, com el Gironès i especialment Salt'

Felip Puig

Felip Puig és un dels consellers amb més experiència a l'Executiu català. Independentista confés, el pas com a portaveu del grup parlamentari de CiU en els anys d'oposició li ha acabat de configurar el perfil d'home dur. Una imatge que li ha vingut com anell al dit per fer-se càrrec del Departament d'Interior, una de les carteres més criticades per l'entorn convergent mentre va tenir al capdavant l'ecosocialista Joan Saura. L'experiència en diferents departaments, com diu el mateix Puig, li atorga "una visió més polièdrica" i ser al capdavant d'Interior, "un perfil amb poques fissures".

Ha tingut un inici de mandat convuls, i una part d'aquest enrenou ve dels canvis en els límits de velocitat i de les revisions que li han imposat des d'altres administracions?

La reintroducció del sentit comú en l'ordenació del trànsit ha estat convulsament afectada per circumstàncies imprevistes: d'una banda, l'episodi de contaminació provocat per un anticicló i un període d'inversió tèrmica; i de l'altra, Gaddafi també ens ha alterat el calendari per poder recuperar una velocitat adequada a les nostres autopistes més metropolitanes. Tinc la convicció que en aquests moments tornem a tenir ben endreçat el model de gestió del trànsit, sense limitacions absurdes.

Qui és el responsable dels canvis en els límits de velocitat?

El reglament de circulació espanyol. No he proposat una modificació de la velocitat màxima, però sí introduir un factor de més responsabilitat en el nostre fer de cada dia. No crec en les prohibicions ni en les limitacions indiscriminades. Crec que el model impulsat els darrers temps, sobretot en la política espanyola, no s'adiu gaire al principi de responsabilitat compartida. Som al costat d'un territori on es pot anar a 130 km/h, i en un moment en què s'han trencat les barreres una homogeneïtzació amb l'Europa més culta estaria bé. Catalunya pot fer tranquil·lament aquest debat d'increment de velocitat màxima permesa sempre que no augmentem les xifres de morts a les nostres carreteres.

El problema és Gaddafi o és una qüestió de desavinences amb el Govern espanyol?

No. Els canvis imposats en la velocitat màxima no va ser un atac al Govern català. Molts dels qui volien eliminar els 80 km/h fixos eren els alcaldes socialistes de l'entorn de Barcelona. Ara bé, és una decisió més propagandística que efectiva en l'estalvi energètic.

I a 110 km/h s'estalvia gaire?

L'estalvi serà insignificant. Si féssim una comptabilitat global ens portaria a dir, segurament, que és perjudicial per a la nostra economia.

Per què?

La pèrdua de temps a la carretera, amb els treballadors, amb les mercaderies, estic segur que supera amb escreix el poc estalvi energètic que suposa la mesura. Si només comptem el consum de gasolina, tindrem estalvis situats entre l'1% i el 2%, mentre que la reducció de 120 km/h a 110 km/h suposa molts i molts milers d'hores de treball perdudes.

Amb les mesures de flexibilitzar el límit de 80 km/h es pot dir si, a hores d'ara, hi ha més contaminació que abans?

No. S'ha jugat molt demagògicament relacionant seguretat amb velocitat, i contaminació amb seguretat. No s'ha tingut en compte la disminució de l'activitat industrial, l'acabament de grans obres d'infraestructura, la millora del parc mòbil que ha portat més seguretat, el carnet per punts... Crec que no resisteix cap anàlisi rigorosa. És perfectament demostrable que la contaminació no ve pels cotxes i camions a les autopistes, sinó pel trànsit urbà, per les centrals energètiques, l'activitat portuària, aeroportuària.. Al final s'ha vist que la crítica per aixecar els 80 km/h era una fal·làcia.

Doni'm unes alternatives per aconseguir estalvi energètic.

Revisar determinades infraestructures, activitats turístiques, veure què hem de fer per regular el volum de trànsit a dins de les ciutats, veure què fem per a la conscienciació en l'estalvi energètic i modernitzar el nostre parc de calefaccions i refrigeracions, que són un focus d'emissions... El tripartit va focalitzar l'acció en els 80 km/h i va autoritzar tres noves centrals de cycle combinat, que tenen més emissions que no pas les que s'originen en els desplaçaments per les carreteres de Catalunya.

Aquesta bona entesa i responsabilitat compartida que proclama, incidirà a tenir més o menys radars a la carretera?

Hi haurà més radars. Aquest any hi posarem entre 25 i 30 radars més. Els radars són instruments que no han de tenir una finalitat recaptatòria, sinó una clara vocació de robots que ens ajudin a millorar la seguretat en la circulació. S'han de situar en aquells punts en què forcen a una conducció més ajustada als paràmetres de seguretat de la nostra xarxa viària. Tenim entre el 8% i el 10% de radars que només tenen vocació recaptatòria, i aquests els haurem de canviar de lloc.

El Govern català està ofegat per la situació de crisi?

Tenim tres circumstàncies que ens situen en un punt molt difícil: la crisi mundial, la crisi del sistema financer i la incomprendible mala gestió pressupostària del Govern tripartit els darrers anys, que ha accelerat el procés de fragilitat de les finances públiques, davant d'un dèficit fiscal crònic. I no en tenim prou resolent el dèficit fiscal: necessitem governs que siguin bons gestors, i el tripartit, tenint en compte els equilibris interns que havia de fer i la greu irresponsabilitat amb què va actuar, ens ha posat a un pas del precipici. Sóc molt crític amb la gestió del govern tripartit, que va fer inversions absolutament innecessàries, van tenir una despesa desbocada que no anava compassada amb la previsió dels ingressos.

I tantes males notícies, tant aprofundir en les dificultats, no contribueix a un cert alentiment del país?

La gent ha de ser conscient d'on som. Som en aquesta situació perquè el govern tripartit i el govern del president Zapatero han estat amagant la realitat. Arribem tard, som els últims de sortir de la crisi, el govern de l'estat està fent els deures d'una manera elogiada per Europa i també per CiU, però el canvi fa tan sols tres mesos que s'ha donat. Hem de parlar clar, perquè els ajustos del present són una garantia per al futur.

S'ha estirat més el braç que la màniga...

Sí, i ara, a més a més, hem de mirar que el Govern espanyol no carregui sobre les espatlles dels ciutadans de Catalunya més esforços, responsabilitats i sacrificis dels que hem d'assumir. Espanya no pot exigir a Catalunya que assumeixi encara més esforços. La contribució de Catalunya a la hisenda pública espanyola està al límit i ens condiciona la possibilitat de retallada pressupostària.

Font del document:

<http://www.diaridegirona.cat/catalunya/2011/04/10/hem-identificat-territoris-que-hauriem-reforçar-girones-especialment-salt/478712.html>