

«Haurem de mirar menys Barcelona i més la resta de Catalunya»

ENTREVISTA. En la tercera i última entrega de l'entrevista, l'alcalde de Manresa, Valentí Junyent, alerta que Manresa s'ha d'obsessionar menys en voler connectar amb Barcelona i prioritzar xarxes no radials amb la resta de Catalunya. Parlem de transports, de la Renfe i del paper de l'Ajuntament en la millora d'aquestes infraestructures. Junyent també es lamenta de la poca disponibilitat de recursos per a inversió, del carril bici i de la compra de la torre Lluvià.

El punt número 1 del seu programa electoral és que calia millorar la relació ferroviària amb Barcelona. Després de prop d'un any que són al govern, la durada dels trajectes és la mateixa?

No li contestaré que s'han reduït vuit minuts els trajectes de FGC entre Manresa i Barcelona perquè em dirà que això no és cap millora substancial i jo també ho comparteixo. Però estem en uns temps difícils i fins que no es faci l'enllaç de la tercera via als Catalans almenys d'aquí fins a Castellbisbal..., encara que serveixi més per a mercaderies que per a passatgers. La segona qüestió és veure com es genera el traspàs de Renfe. Em dirà que això no és el que deia en el programa, però nosaltres en el programa deïem que era una prioritat i hi estem treballant conscients que podem presentar-nos al final de la legislatura sense tenir-hi una millora substancial.

Per a la Generalitat encara no és una prioritat.

Pel Govern de la Generalitat és una prioritat la tercera via dels Catalans. Ajudaria a apropar-nos a Barcelona.

Però i Rodalies, que és segurament és el cavall principal de batalla? Perquè els trajectes duren igual o més que mitjan anys cinquanta del segle XX...

Vull fer una reflexió en relació amb la capacitat real que tenim nosaltres de presentar propostes a Barcelona.

Hi governa el mateix partit que governa a la ciutat de Manresa.

Totalment d'acord. Insisteixo en la reflexió. Hem de canviar el concepte d'anar a Barcelona a pressionar perquè ens donin la raó. Hem de fer un discurs unitari, des del territori, per aconseguir aquelles coses que ens falten des de la negociació, no des del greuge i el lament, i sobre la base que tinguem clar quins són els nostres actius. Serem la ciutat, segurament, amb millors connexions amb la resta de Catalunya, excepte amb Barcelona perquè són cares i són mitjançant l'autopista. Estic d'acord que no és el que preteníem o no és l'únic que preteníem. La connexió amb l'eix Diagonal amb Tarragona, la connexió amb Lleida i la connexió amb Girona ens permetrà ser en un lloc estratègic i ben comunicats per carretera. Ara ens cal que també ho sigui per ferrocarril. Potser haurem de canviar el xip i haurem de mirar menys Barcelona i mirar la resta de Catalunya. Sóc dels que penso que Catalunya és una ciutat de ciutats.

Natàlia Pelegrí

Valentí Junyent, durant l'entrevista. Foto:

Però no podem oblidar que Catalunya és macrocefala i concentra gran part de les energies a Barcelona. Cap allà s'hauria d'anar, no?

Jo sóc llicenciat en Geografia i Història i no sóc partidari de la 'Catalunya ciutat' que deia Pau Vila, sinó de la 'ciutat de ciutats'. Hem d'estar menys obsessionats amb l'àrea metropolitana i més

encarats a la resta del país, que és on tenim alguna cosa a jugar.

És un argument que justifica no pressionar per a la millora de la connexió ferroviària amb la capital.

No, no, s'ha de pressionar igual. Bé, pressionar no és el concepte.

Diuen que els pesats aconseguen les coses.

Bé, això és la teoria d'alguns. No és la meva. La meva és la de la negociació des de la complicitat i el compromís i aportant coses al projecte i no només exigint a l'altra part que les ha d'aportar. Hem de ser capaços de vehicular tot un territori que representa que té nucli. Els de Berga també volen un tren. Si poguessin agafar els Catalans a Sallent... L'alcalde de Berga [Juli Gendrau, de CiU] em deia que el dia que es pugui agafar el tren fins a Barcelona des de Sallent, els berguedans baixaran fins a Sallent, deixaran el cotxe i agafaran el tren. Per ells, això és la millor notícia ferroviària que poden tenir.

Per quan una connexió ferroviària amb Vic?

Això ho ha de demanar al conseller Recoder.

No entra dins de la seva voluntat de connectar amb el territori?

Ara la Generalitat ha desestimat el projecte de tren transversal. La situació econòmica fa que hi hagi altres prioritats.

Els pressupostos d'enguany de l'Ajuntament augmenten respecte dels de l'any passat, però la partida destinada a inversions no compromeses és molt reduïda...

... no, no, és minúscula.

Per a una ciutat com Manresa, amb uns pressupostos de 80 milions d'euros, 300.000 euros per invertir és com dir, pràcticament, que no es farà res.

És fruit de dues coses, agradi o no agradi. Una, és de la situació econòmica general, que és la que és malgrat ens pesi i la vulguem revertir.

Vostès van dir que no volien ser un govern de grans obres, sinó de coses més petites.

Però no tant, no tant. I la segona qüestió és que, en aquests dos primers anys de legislatura, el 2012 i el 2013 -perquè el 2011 ja estava fet el pressupost- hi ha una sèrie d'inversions compromeses que s'han d'atendre perquè l'Ajuntament no té una altra alternativa i perquè donen continuïtat a inversions que ja havia fet el govern anterior. No en podem fer de noves, però és cert que tindran incidència les que ja estiguin programades.

L'equip del Pou Digital, seguint l'entrevista amb l'alcalde Foto: Natàlia Pelegrí

El seu equip va defensar durant la campanya electoral que el tram del carril bici que connecta Crist Rei amb plaça Espanya no era d'utilitat. El regidor de Mobilitat, Ramon Bacardit, va dir que estudiaven l'eliminació d'aquest tram del passeig, que podrien ser tretze places d'aparcament que es podrien guanyar.

Jo penso que no és per les tretze places. Forma part d'un context més ampli de continuar mantenint la utilitat del carril bici, però pensant que, amb l'orografia de Manresa, hi ha altres alternatives. La situació del passeig no està lligada al nombre de places que es perden perquè és

irrisori. Si per alguna cosa es decidís suprimir el carril bici pel passeig i passar-lo al carrer Carrasco i Formiguera des de plaça Espanya fins a Guimerà, això també necessita una inversió, que el regidor de Mobilitat no està en condicions de fer. Això s'emmarca en un context una mica més rigorós, no només en la resolució sinó en el procés. Això no vol dir que es deixi de apostar perquè aquells que volen anar en bici hi puguin anar.

No hi ha recursos per moltes obres que són prioritàries. Aquest anunci de la supressió d'aquest tram del carril bici va ser el setembre passat i encara no s'ha executat.

Una veritat contrastada.

No hi ha recursos. Però va transcendir la compra de dels terrenys i de la casa de la torre Lluvià.

Aquesta ha sigut una oportunitat històrica perquè hem aconseguit que el propietari s'avingui que féssim una compra a un preu absolutament interessant tractant-se de 7,5 hectàrees. Alhora, en el context de l'Anella Verda, amb un edifici emblemàtic del modernisme, a un preu de 56.000 euros cada any durant quatre anys, hem pogut fer una excepcionalitat dels 300.000 euros d'inversió. Hem fet canvis de partides per poder pagar la primera part del 2012. El que cal és trobar els recursos a les administracions supramunicipals per arranjar-la i posar-la en el context de l'Anella Verda.

Amb aquesta falta de recursos, per què se n'ha utilitzat per a aquesta inversió i no per a altres infraestructures?

Això és governar. És prendre decisions que no han d'agradar a tothom. Potser a vostè no li agrada, però tindrà l'oportunitat de posar-nos nota el 2015 a la nostra acció de govern. Pensem que el tema de la Torre Lluvià és d'una sensibilitat majoritària en el territori, no només per la votació al ple, sinó per les condicions amb què ha sorgit. Ara la feina serà buscar els recursos fora de l'Administració per arreglar-la.

Les altres parts de l'entrevista

Valentí Junyent (I): «Ara és una època en què toca fer gestió i no gaire política»

Valentí Junyent (II): «La ciutat no es pot permetre tenir col·lectius de funcionaris poc motivats»