

Una realitat a l'expectativa

## L'eix mediterrani, el contrapès

La recomanació de l'arquitecte del Tardor d'Obreres Públiques, Josep Bonell, quant al traçat del TGV connecta l'eix al mediterrani



**D**urant els darrers mesos, la Generalitat valenciana ha intensificat les actuacions destinades a consolidar l'eix econòmic de la conca de la Mediterrània. Una franja que va des de Màlaga fins al nord d'Itàlia, amb uns creixements que han estat superiors a la mitjana estatal des de 1957 i que és la gran basa de les administracions de l'estat espanyol, França i Itàlia per compensar el fort desenvolupament de l'Europa del centre i del nord.

Empresaris, sindicats i polítics del País Valencià coincideixen a assenyalar que l'eix mediterrani és una realitat a l'expectativa de ser considerada com a tal cosa. Les xifres macroeconòmiques i els estudis realitzats demostren que el creixement demogràfic i econòmic del litoral mediterrani ha estat superior en l'estat des del començament del desenvolupament espanyol, i la tendència indica que continuarà. Tanmateix, el dèficit d'infras-

tructures ha retardat el paper estratègic que el litoral mediterrani està destinat a representar en la configuració europea de l'any 2000.

El retard del govern a decidir el traçat final del Tren de Gran Velocitat (TGV) no fa sinó consolidar cada vegada més l'opció mediterrània. Tanmateix, els interessos polítics del govern valencià i de l'executiu de Felipe González han retardat l'aparició pública de l'estudi encarregat per la Generalitat valenciana al respecte. Segons fonts del Consell, aquest estudi reconeix la rendibilitat econòmica del traçat mediterrani del TGV des de Barcelona fins a Múrcia. Una conclusió a què havia arribat anteriorment un estudi similar encarregat per la Cambra de Comerç de València. La importància d'aquesta línia de ferrocarril ràpida rau en el fet que consolidarà la presència de l'Europa mediterrània en el mapa de regions de la CE, ja que quedarà connectada a la

resta de zones de desenvolupament i crearà un flux de passatgers i de mercaderies major i més ràpid independentment de les inversions que pugui atraure posteriorment.

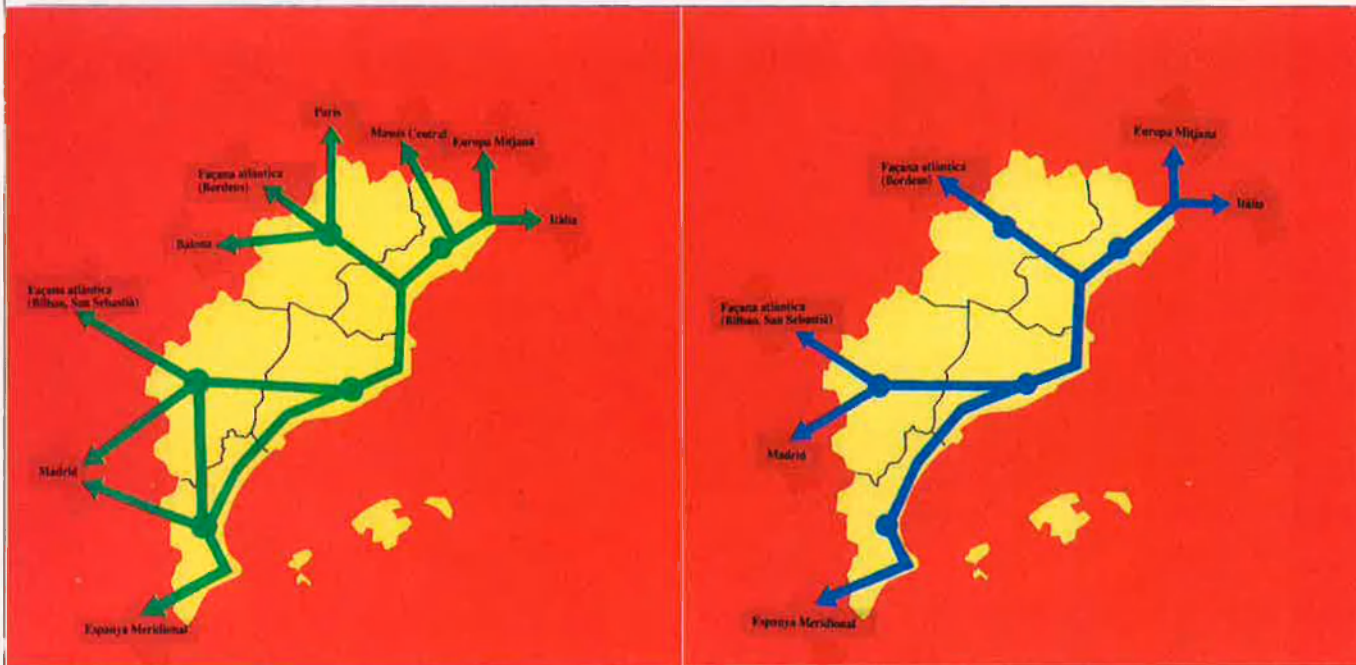
A pesar de les dificultats de sintonia entre els governs de Jordi Pujol i Joan Lerma, sembla cada vegada més evident que els dos executius estan destinats a entendre's. Una vegada que estiga assegurada la connexió europea del TGV a través del Prineus catalans, caldrà assegurar l'opció econòmicament més rendible, que passa pel corredor mediterrani, i que la Generalitat de Catalunya ha previst ja en l'ordenació del territori.

Juntament amb la instal·lació futura del TGV, un dels grans cavalls de batalla de l'empresariat valencià enfront de l'administració, el recent compromís de la Generalitat valenciana amb l'empresa Enagás per prolongar el gasoducte Barcelona-València fins a Alacant és un pas més per incloure el



**País Valencià en el grup de regions desenvolupades d'Europa. El gasoducte, a més de diversificar el proveïment energètic de les indústries instal·lades a la vora de la Mediterrània, té l'enorme valor estratègic d'unir els diferents centres econòmics existents al llarg del corredor mediterrani. Així, el País Valencià queda unit per un important cordó umbilical que connecta la indústria del calçat d'Elx i Oriola, a través del tèxtil d'Ontinyent i d'Alcoi, les indústries de l'àrea metropolitana de València i de la Ribera, fins a les empreses del taulell de Castello i el seu enllaç amb la important indústria petroquímica de Tarragona.**

Aquestes infraestructures tenen el valor afegit, com ja va esdevenir amb l'autopista A-7 entre Barcelona i Alacant, de crear una interdependència que incrementarà l'intercanvi econòmic i que vertebrarà la indústria del País Valencià i la involucrerà en una sèrie de problemes comuns.



Juntament amb les vies de comunicació terrestre, el port de València ja ha desenvolupat en els últims anys un pla estratègic, executat sense escarafalls i amb tranquil·litat, que li han permès d'invertir prop de 30.000 milions de pessetes, i que el col·loca, al costat del port de Barcelona, entre els sis ports de la Mediterrània que regularan el trànsit marítim. Punt a i part són els aeroports d'Alacant i València, que, tot i el creixement experimentat en el nombre de passatgers, instal·lació de companyies de vol regulars i volum de mercaderies, encara no reben les inversions necessàries per part del govern.

En el mateix objectiu de consolidar la conca mediterrània enfront de la zona europea del Rin, s'emmarquen les actuacions institucionals iniciades en els últims anys per la Generalitat valenciana i l'Ajuntament de València.

El president de la Generalitat valenciana, Joan Lerma, ha obtingut en les darreres setmanes la presidència de la conferència de Treball Intermediterrània, que ha acordat potenciar la creació de xarxes integrades de serveis turístics a la conca de la Mediterrània per evitar que el turisme centreuropeu es devie cap als països de l'Est.

D'altra banda, l'Institut de la Petita i Mitjana Indústria valenciana ha iniciat amb els instituts italians el camí per crear l'embrió d'una ruta d'alta tecnologia mediterrània que serveixi com a contrapès a l'eix tecnològic del Rin i que funcione com un *lobby* mediterrani en-

front dels organismes comunitaris de Brussel·les.

La constitució de la ruta d'alta tecnologia mediterrània permetrà, a més de consolidar una zona en desenvolupament, intercanviar experiències i accentuar la cooperació transnacional entre els mateixos conreus industrials implantats a la vora del Mediterrani a França, Itàlia i a l'estat espanyol.

En la mateixa línia s'emmarquen els continguts i la coordinació de l'anomenat grup C-6 que inclou les ciutats de València, Barcelona, Palma, Saragossa, Montpeller i Tolosa, i l'objectiu del qual és promoure l'intercanvi de persones, mercaderies i informació. El C-6, que té un protagonisme que ha anat creixent des de la seua creació, parla d'una nova àrea econòmica al sud d'Europa, encara que evidentment es tracta del resorgiment d'una àmplia zona amb un passat econòmic i cultural comú que ha travessat per una època d'ostracisme i ensopiment.

El C-6 treballa sobre la base que els eixos es creen entre pols de desenvolupament, argument sobre el qual treballen la majoria d'interlocutors econòmics i socials, i que demostra la realitat, ja que en els darrers cinquanta anys els principals centres industrials s'han expandit com si foren taques d'oli.

Aquesta circumstància és la que ha permès cobrir lentament sobre el mapa els talls d'aquesta línia imaginària que és l'eix de la Mediterrània, de manera que els buits d'activitat industrial s'han anat

cobrint progressivament, en especial al nord de la província de Castelló i al sud d'Alacant.

Això no obstant, el reforçament i la consolidació del bulevard de la Mediterrània han d'anar acompanyats de les ramificacions necessàries que acceleren el creixement econòmic i social d'aquesta àrea.

Aquest fet explica en part la reivindicació dels empresaris valencians de disposar de millors comunicacions amb el sud i amb el centre de l'estat espanyol, com també el seu suport a la configuració d'un nou eix de comunicacions entre València i Bordeus, que permetrà, a més d'ampliar cap a l'interior l'activitat econòmica creada a les ribes de la Mediterrània, connectar les activitats econòmiques de l'Europa del sud amb l'Europa de l'Atlàntic, especialment amb l'oest de França i amb el sud de Gran Bretanya.

Es evident que aquests dos eixos, en cas de consolidar-se les connexions amb Bordeus, queden units automàticament pel nord mitjançant l'enllaç Burdeus-Tolosa i Montpeller.

En vespres de l'Europa de l'any 2000, aquestes actuacions són probablement el darrer intent del País Valencià i de mitja dotzena més de regions franceses i italianes per garantir el seu futur en el món industrialitzat i evitar la preferència de la CE pels països de l'Est, fet que sumiria novament la conca mediterrània en la marginació i en l'oblit.

Ximo Ferrandis