

El referèndum danès, nova prova de foc

Europa es mor d'èxit

Amb el referèndum sobre Maastricht a Dinamarca, aquest dimarts, Europa té al davant una nova prova. No és l'única ni tampoc la més difícil. L'europeïssisme és avui moneda comuna per les múltiples incompatibilitats entre els diversos estats a l'hora d'aplicar els acords.



A la passada cimera d'Edimburg es va arribar a dir que l'europeïssisme del govern espanyol arribava fins allà on arribava el fons de cohesió que li pot ser adjudicat.

ARXIU

Ja ni els mateixos alts funcionaris de la Comissió Europea no se n'amaguen. La Comissió està paralizada. Les gravíssimes dificultats del procés d'unitat provocades per danesos i britànics aconseguixen que aquella que és, en teoria, la més comunitària de les institucions europees, se'n ressentisca. Té por de fer res.

Un discurs amoral, llançat des dels governs mateix, ha creat la imatge que la Comissió Europea, Brussel·les, és una sangonera brutal i egoïsta. Quan la comunitat origina algun benefici immediat, se l'apunta el govern de torn. "Hem aconseguit això". En canvi, quan ocasiona algun daltabaix local, no n'és pas el govern el culpable, sinó una entitat abstracta que es diu Brussel·les: "Ens hi ha obligat Brussel·les". En aquest cas mai no es diu la veritat, perquè mai no s'explica que Brussel·les és, en realitat,

una representació dels dotze governs.

LA GUERRA DELS COGOMBRES

Un exemple pueril. Malgrat els esforços de la comissió, la setmana passada va explotar una nova guerra popular entre la Gran Bretanya i la Comissió. L'argument, preciosista: els cogombres d'Anglaterra.

Com és habitual, la guerra va començar quan un diputat antieuropeïsta va filtrar a un dels escandalosos diaris populars londinencs el contingut d'una resolució de la Comissió Europea que afecta els cogombres d'origen britànic. Sembla que aquests són corbats, a diferència dels continentals, que són rectes. Per alguna raó difícil d'entendre aquesta diferència no és acceptable pels estàndards comunitaris, perquè els cogombres corbats no entren bé en el pot i el consumidor mai no sap quants n'hi ha. Per tant la Comissió crearia un comitè per

a esbrinar què caram es podia fer amb la corbatura dels cogombres, des de la mutació genètica a la desaparició. La guerra ja era encesa.

La veritat és que la necessitat de regular el format dels cogombres britànics és difícil d'explicar fins i tot a un continental. Però no és menys cert que la Comissió no feia altra cosa que aplicar una resolució del Consell de Ministres, que és qui té el poder de l'estructura comunitària. I, en aquest Consell de Ministres, hi ha el govern de la Gran Bretanya. Però, vist l'escàndol mogut pels tabloïdes londinencs, el 10 de Downing Street, residència oficial del primer ministre, no va badar boca. Els diaris parlaven d'agressió a les tradicions i a l'agricultura britànica per un enemic exterior. I fins Major, que tantes vegades s'ha apuntat punts europeïstes, callava. Val més que les pedres caïguen en una altra teulada,

devia pensar. I allà, a l'altra teulada, pensaven que, de nou, els governs havien jugat brut. "Ja no hi ha res a fer, els governs han entès que la unitat europea és molt important i han decidit de segrestar-la. Ho pagarà la Comissió". Aquesta definició naixia de la boca d'un important membre d'un lobby comunitari i convençut europeista. És l'era de l'euro-pessimisme.



Jacques Delors, president de la Comissió Europea. ARXIU

¿QUI MANA A LA COMUNITAT?

Aquesta és, des de fa mesos, la pregunta clau. La comunitat té una estructura de poder ben curiosa. A dalt de tot hi ha el Consell Europeu. El Consell Europeu és format pels representants governamentals dels dotze estats. El seu poder és total. És el Consell qui decideix la política de la Comunitat en tots els seus àmbits i és el Consell qui nomena la Comissió Europea. Aquesta, de fet, actua només com a secretariat del Consell de Ministres, quan aquest no està reunit.

En el procés d'adoptar una decisió, una normativa o una directriu, el paper dels governs és fonamental. Són ells qui inicialment proposen la regulació de la matèria en qüestió. I això fins i tot si la iniciativa correspon a la Comissió, perquè la Comissió no pot proposar res sense consultar-ho abans als governs. Quan Comissió i Consell (els governs) van d'acord, proposen la directiva, que ha de recórrer un llarg camí a través dels comitès econòmic i social, el Parlament europeu i el grup de qüestions econòmiques. Només quan aquests obstacles han estat superats, el projecte definitiu passa pel sedàs dels juristes i els lingüistes. Però el seu viatge encara no s'ha acabat, perquè ha de superar una posició comuna dels ministres, ha de tornar al Parlament, i per fi al consell, és a dir: de nou als governs. Aquests són els qui tenen l'última paraula quan voten la directiva, bé per unanimitat, bé a través d'un procediment de majoria qualificada.

Per a exemplificar-ho de nou amb els cogombres britànics, el govern britànic va haver de votar aquesta directiva almenys tres vegades. A l'origen, després de la primera lectura del Parlament i dels grups i després de la segona lectura parlamentària. Amb això, acusar Brus-

sel·les, com si Brussel·les fóra un òrgan estrany caigut del cel, és d'una malficcia considerable. El problema afegit és que Brussel·les no gosa moure ni un sol múscul per por d'irritar la sensible epidermis pública d'alguns països. I així, si abans lluitava contra els governs en algunes ocasions, ara es limita a no molestar, a l'espera que Dinamarca i Gran Bretanya aproven d'una vegada Maastricht.

LES FRONTERES QUE NO DESAPAREIXEN

Aquest estricte control dels governs sobre els afers comunitaris volia ser compensat, des del costat europeista, amb els innegables avenços cap a la unitat que, primer, l'Acta Única i, després, el Tractat d'Unió Europea havien d'aportar.

Posades en marxa ambdues iniciatives en un moment molt favorable des del punt de vista econòmic, la veritat és que ara han topat amb la crisi. Una crisi que ha tornat els governs extraordinàriament reservats i mesquins. A la passada cimera d'Edimburg es va arribar a dir que l'europeisme del govern espanyol (considerat dels més europeistes) arribava fins allà on arribava el fons de cohesió que

li pot ser adjudicat. Un xantatge obert.

Però les dificultats no s'han limitat a les qüestions econòmiques. Hi ha hagut, en primer lloc, una desviació clara de funcions pròpies de la Comunitat cap a altres organismes i, després, un incompliment flagrant d'allò que els estats mateixos havien aprovat. Un exemple rotund: la lliure circulació de persones.

Haviem sentit dir una vegada i una altra que el primer de gener de l'any 93 representaria l'inici de l'Europa unida. I hi havia un fet emblemàtic que l'havia de fer realitat: la desaparició de les fronteres. Però som al maig i les fronteres no sols no han desaparegut, sinó que probablement ni desapareixeran, al pas que anem.

Cal matisar-ho: les fronteres han desaparegut per a les mercaderies, però no per a les persones. Una caricatura perfecta d'aquella "Europa dels Mercaders" que alguns anunciaven, doncs. I així es dona la paradoxa que, quan un camioner arriba a la Jonquera, per exemple, tot el que porta el seu camió pot passar sense que ningú pregunte res, però ell no. Ell pot passar, si la benevolència del carrabiner així ho determina. Aquest pot demanar de l'home la documentació que no demana de la càrrega. I això malgrat que hi ha un document solemnement signat pels dotze, l'Acta Única, que diu que això és prohibit.

LA PALMERA DE L'AEROPORT

Els governs van intentar, primer, de fer



La desaparició de les fronteres s'ha posat indefinidament. ARXIU

veure que era una simple qüestió tècnica. Es va adduir que no s'havia preparat amb prou antelació el desmantellament de fronteres i que tot arribaria. Hi havia una excusa especialment plausible als aeroports. L'excusa era que calia modificar el règim d'arribades dels aparells i això, segons on, és complicat.

Ara, quan un avió arriba, fa cap a una terminal particular, segons l'origen del vol. Si són vols del mateix estat van a una terminal sense duana. Si són vols internacionals, van a una terminal amb duana. Teòricament, els aeroports haurien d'adequar el règim d'arribades de manera que, a partir del primer de gener, els vols procedents de l'interior de la comunitat aparcaren tots en la terminal nacional i estalviar, així, les duanes. Aquest procés, segons alguns governs, no havia estat fet a temps i calia deixar passar uns mesos més perquè fóra possible.

Però, en la pràctica, la cosa no és tan clara. En primer lloc hi ha indicis que es va fer marxa enrere quan tot ja era a punt. A l'aeroport de Barcelona, per exemple, durant uns dies els vinguts dels països comunitaris van transitar per una porta especial, convenientment decorada amb la bandereta dels dotze estels. De sobte, un dia d'aquest mateix mes de gener, van deixar de transitar-hi i aparegué una palmera que tapava la porta. Allà és i allà es quedarà.

Perquè, anècdotes a banda, els últims mesos la qüestió de la frontera ha pres un caire perillós. En una maniobra difícil d'explicar, els governs han decidit que aquest tema no correspon a l'Acta Única sinó als acords entre els ministeris de seguretat i interior, dits Acords de Schengen. I fa quinze dies França els féu descarrilar, sembla que de manera quasi definitiva. S'havia arribat a un nou acord, segons el qual les fronteres terrestres s'abolirien el primer de juliol i les de ports i aeroports el primer de desembre. Ara ni això.

E-17, LA RUTA DE LA DROGA

L'arribada del nou govern francès va portar el terratrèmol. En les seues primeres declaracions va deixar clar que no

pensava aplicar els Acords de Schengen durant un període de temps "imprevisible", que és tant com dir mai. La presència d'Édouard Balladur al capdavant del nou executiu francès havia tranquil·litzat prou els qui temien que la dreta francesa, tan dividida respecte a Maastricht, no imposara una nova frenada al procés europeu. Balladur era, és de fet, un europeista.

Però el pol d'aigua freda ha arribat quan el govern francès ha anunciat que no aplicarà els Acords de Schengen (ni les disposicions de l'Acta Única) i que per tant les fronteres franceses no desa-

que el seu país segueix una política correcta pel que fa a la droga i que no pensa canviar-la.

EUROPA A LA CARTA

Amb la decisió francesa de no abolir les fronteres la realitat comunitària ja s'ha complicat moltíssim. Francesos, britànics, irlandesos i danesos no volen abolir les fronteres. Els danesos, perquè guanye el sí al referèndum, han rebut una sèrie de facilitats que, de fet, els singularitzen dels altres europeus. I, a més, no és clar que aquestes facilitats siguin legals en la comunitat. Els britànics ja no van signar, en el seu moment, els acords socials de Maastricht i ja estan, de molt, fora de temps per a aprovar-los. Els alemanys tenen dificultats importants amb els Acords de Schengen pel seu tribunal suprem. El sistema monetari europeu trontolla una vegada i una altra, amb la tercera devaluació de la pesseta com a últim episodi d'una guerra que ja ningú no es creu. El dia que devaluen el franc el sistema monetari europeu s'haurà acabat. I aleshores ¿què?

El panorama que emergeix de tot això és el més temut. No és que hi haurà una Europa de dues velocitats. És que hi haurà una Europa gairebé de tantes velocitats com països. Una Europa impossible de manejar com un tot i que, per tant, serà més un organisme intergovernamental que no pas una entitat multinacional. Als passadissos de Brus-

sel·les ja hi ha qui diu que això de la Comunitat Europea acabarà sent una mena d'ONU xicoteta. Un lloc de trobada d'uns quants governs i poca cosa més.

El somni es va esvaint i les fugides endavant que es plantegen són més i més perilloses. No es cohesionen els països que ara hi ha, però es crida més països a formar-ne part. ¿Tenen en compte que l'entrada dels països de l'EFTA (Suècia, Àustria...) va contra la unitat política i en favor de reforçar l'eix estrictament econòmic? Els governs semblen ben decidits a matar una Europa ofegada pel seu propi èxit.

Vicent Partal



La permissivitat de les autoritats holandeses amb les drogues, sobretot a Amsterdam (foto) és una de les excuses del govern francès per no tancar les fronteres.

pareixeran. ¿Motiu? França addueix que no s'atura l'emigració magribina als estats mediterranis ni s'exerceix un control estricte sobre el trànsit de droga d'Holanda. La crisi ha portat aparellada, a més, una harca important entre els governs holandès i francès.

Segons els francesos, l'autopista E-17, que va de París a Amsterdam s'ha convertit en "l'autopista de la droga", per la política permissiva del govern holandès. Segons sembla, quan les fronteres encara no havien desaparegut, la permissivitat duanera ja havia incrementat el pas de droga un 15%. El primer ministre holandès, Ruud Lubbers, es va declarar perplex per la decisió francesa i afirmà