

# L'Arc Mediterrani, el camí cap a Europa

Els lligams econòmics entre Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears han enfortit el dinamisme empresarial d'una de les regions més potents del sud d'Europa, l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. Reforçar aquestes connexions és vital per ocupar un lloc destacat en la nova Europa que s'està construint. En aquest dossier analitzem aquesta realitat des de diversos punts de vista.

**F**a escassament quinze dies, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, ofería un front comú als alcaldes de València i Castelló per reclamar al Ministeri de Foment un corredor mediterrani d'alta velocitat que connectàs Catalunya i el País Valencià amb Europa. Foment està disposat a portar el tren de gran velocitat, TGV, de Madrid a Barcelona i Tarragona, així com de Madrid a València i Castelló, però no té previst connectar Tarragona i Castelló ni amb el TGV: ni amb l'ample europeu.

Fragmentar el corredor mediterrani no alleugerirà els problemes que, per exemple, pateix la indústria taulellera: la inexistència d'una via ferroviària d'ample europeu entre Castelló i Tarragona és un coll d'ampolla a la seva connexió amb Europa. Alvarez Cascos s'ha compromès a portar l'ample de via europeu fins a Almeria, però la falta de calendari inquieta les forces econòmiques i polítiques de València i Barcelona. Tots ells són conscients que si els territoris d'aquesta euroregió mediterrània no són capaços de reforçar lligams, les seves economies se'n ressentiran profundament.

El debat s'estén. I també inclou les forces polítiques del País Valencià. Divenres, 25 de gener, es reuniren a Vinaròs i a Amposta, límits entre el País Valencià i el Principat, Manel Nadal, responsable d'infraestructures del Partit dels Socialistes de Catalunya, i Joaquim Puig, portaveu del PSPV: a les Corts valencianes, per reclamar que es milloren les infraestructures tant per carretera com per ferrocarril al corredor mediterrani.

Les connexions han arribat ja al terreny

dels fets. Jordi Pujol i Joan Roig, president de la cadena valenciana de supermercats Mercadona, inauguraren el passat 10 de gener el centre logístic d'aquesta empresa, a Sant Sadurn d'Anoia, una infraestructura que consolida l'aposta de l'empresa de distribució valenciana pel Principat com el seu principal mercat d'expansió. Jordi Pujol va felicitar-se en aquest acte pel fet que siga una empresa valenciana la que s'espandesqui per Catalunya. "És molt important el desenvolupament econòmic del País Valencià perquè amb Catalunya constitueix l'Arc Mediterrani", va dir.

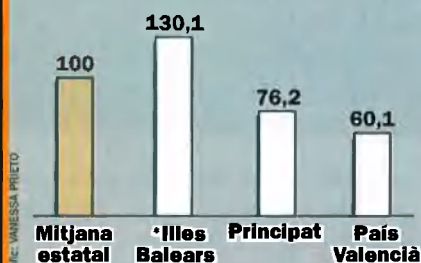
El sector tèxtil també ha estat un actor privilegiat dels lligams econòmics que travessen les nostres economies. Segons Salvador Maluquer, director de Relacions Internacionals del Consell Inter-tèxtil, des de fa molts anys existeix una complementaritat de serveis "no oficialitzada" entre els empresaris de Catalunya i el País Valencià. "Hi ha molts teixidors de Catalunya que consumeixen filat fet a València, i viceversa. I en termes de producció, hi ha molt teixit català que marxa a fer el procés d'acabament (estampat, tintat, impermeabilitzat...) al País Valencià, i molts empresaris valencians que porten el seu fil perquè el teixesquen a Catalunya." Es tracta, segons Maluquer, de relacions no improvisades els últims anys sinó que vénen de lluny.

Aquestes relacions cada vegada més estretes contrasten amb l'oblit oficial d'aquesta realitat econòmica, un fet denunciat cada vegada més des del món acadèmic. El primer de fer-ho va ser el sociòleg valencià Rafael Ll. Ninyoles, l'any



### Inversió de l'estat (1997-2000)

Inversió per habitant en percentatge



Gràfic: IMHESSA PRIETO

\* Per a valorar les inversions a Balears, s'ha de tenir en compte l'efecte d'insularitat que encareix els serveis

Font: *Historia econòmica regional de Espana*, J. MALUQUER i altres



Fa quatre anys, l'Euromed va significar una gran millora de la comunicació entre València i Barcelona. Actualment, però, es considera insuficient. Les relacions econòmiques entre els territoris del corredor mediterrani van en alça, com ho demostra la recent inauguració d'un centre logístic de Mercadona a Sant Sadurn d'Anoia, amb la presència de Jordi Pujol i Joan Roig.

1992, amb el seu llibre *El País Valencià a l'Eix Mediterrani*. Des d'aquell moment, cada vegada són més els analistes que han apostat per l'Eix Mediterrani com la via essencial cap al futur.

Per a Balears, Catalunya i el País Valencià les connexions amb l'Europa central són fonamentals, sosté Jordi Maluquer, catedràtic d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat Autònoma de Barcelona. La caiguda del mur de Berlín i la creixent integració de les economies de l'Est estan fent desplaçar l'eix central de l'economia europea, adverteix. "Itàlia i Alemanya ja fa temps que s'estan orientant cap a l'Est i les regions que més

creixen són les que estan més ben preparades per enviar-hi mercaderies. Intensificar les relacions amb el centre-nord d'Europa és estratègic. El que seria un drama seria no millorar les connexions amb aquesta zona on s'està produint el creixement, perquè ens deixaria convertits en absoluta perifèria, en un parc temàtic on es ve a prendre el sol i prou."

Maluquer es mostra pessimista, però, quan analitza les infraestructures promogudes fins ara pel govern de Madrid: "L'AVE es va fer d'esquena a Europa, de Madrid a Sevilla. Una inversió sumptuària, res més. No una màquina perquè ens portés les mercaderies cap a Europa.

A l'estat espanyol, si estàs al centre pots moure't en totes direccions en autopistes gratuïtes, excepte quan et dirigeixes al mercat europeu." Una planificació que resulta especialment negativa per a Catalunya, País Valencià i Balears, que són al cap i a la fi, segons Maluquer, "les que proporcionen el finançament exterior per al creixement d'Espanya, perquè són economies exportadores i de turisme internacional, que és el que permet l'entrada de divises".

Les xifres corroboren aquestes consideracions. Amb dades del 1999, el Principat i el País Valencià van exportar el 40,3% del total de l'estat espanyol. Una activitat

## Connexions per poder competir amb el Nord

“De res ens serveix tenir un port fabulós, si després aquest no pot donar servei perquè no té carreteres, no té ferrocarril o totes les necessitats cobertes. Des d’Algesires fins a Barcelona podem estar venent a Europa, però si no tenim els mitjans per fer-ho no ho farem.” Així de contundent es mostrava Lluís Badia, president de l’Autoritat Portuària de Tarragona, vuit mesos enrere en una entrevista a EL TEMPS d’Economia.

Disposar de bones connexions és vital perquè els ports mediterranis puguin competir amb els del nord d’Europa, que seguint una estratègia comuna han aconseguit connectar ferroviàriament els ports de Rotterdam, Anvers, Hamburg, Le Havre fins a Marsella i, des d’allà, connexió directa amb els ports de Liborno i Gènova. Davant d’això, l’arribada de l’ample de via europeu al Port de Barcelona i al de Tarragona és imprescindible, així com la connexió dels ports de Castelló, València i Alacant amb el corredor mediterrani.

La creació d’un gran eix de comunicacions des d’Alacant fins a Gènova afavoriria de manera important l’activitat portuària i, segons Badia, tant els ports catalans com els valencians en són plenament conscients. Fa tres anys, el president del Port de Tarragona va mantenir una reunió amb els presidents dels ports de Castelló, València i Alacant, en la qual es va posar sobre la taula la necessitat de millorar les connexions existents, però no es va adoptar cap plantejament con-

cret. Ara, que s’està discutint el projecte del Ministeri de Foment per a la connexió del corredor mediterrani amb el tren de gran velocitat Madrid-Barcelona, Badia considera que és el moment de recuperar aquella entesa –repetir aquella reunió en els pròxims dos o tres mesos– i pressionar conjuntament perquè l’ample de via europeu arribi a València, connecti amb Tarragona i des d’allà cap a Europa. En cas contrari, el corredor mediterrani quedarà de nou desarticulat.

Més enllà de les mancances pel que fa a infraestructures, també cal dir que l’articulació d’un *lobby* que aplegui operadors marítims de la Mediterrània per assolir acords conjunts no acaba d’arrencar, tot i que hi ha alguns intents remarcables. Entre aquests, l’associació Intermed, creada el gener de 1998, i de la qual formen part els ports de Barcelona, Marsella i Gènova. Intermed naixia amb un objectiu clar: fomentar una cultura d’aliances estratègiques en defensa d’uns interessos comuns mediterranis, enfront a la tradicional preminència dels ports del Nord. També cal esmentar l’associació Med Cruise, on una setantena de ports s’han unit per potenciar el tràfic de creuers a la Mediterrània. I altres acords puntuals: ja sigui per millorar la qualitat del tràfic regular de mercaderies, entre el Port de Balears i el Port de Barcelona; o per implementar sistemes de localització de vaixells via satèl·lit, entre els ports de Barcelona, Tarragona, Castelló, València i Balears. Però l’impuls definitiu encara està per arribar. **B. A.**

## L’articulació d’euroregions econòmiques pren força a Europa



TONI COLL

Unes bones connexions és vital perquè els ports del Mediterrani puguin competir amb igualtat de condicions amb els ports del nord d’Europa.

que tradueix el major dinamisme empresarial (vegeu gràfics de les pàgines 19, 21 i 24).

Per a les Balears, acostar-se a Europa també és fonamental per mantenir el seu dinamisme. Segons Carles Manera, catedràtic d’Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de les Illes Balears, l’estratègia balear ha de passar per tres vies d’actuació. D’una banda, ha de fer front a una de les seves particularitats més essencials, la insularitat, i als problemes que comporta (majors costos, aïllament, problemes de transport...). Un marc idoni per fer-ho, segons Manera, és a través de la xarxa IMEDOC, formada pels arxipèlags de Sardenya, Sicília, Còrsega i les Balears. Les Illes, però, tampoc poden oblidar la seva vinculació amb les economies regionals més potents de l’Arc Mediterrani, entre les quals el corredor de la Ligúria a Itàlia, la zona d’Ais de Provença a França, i la façana mediterrània de l’estat espanyol, bàsicament Catalunya i el País Valencià. Regions a les quals les Balears pot aportar una economia molt

## Pols d'atracció de l'activitat financera

Tot i que encara mantenen un fort arrelament en els seus territoris d'origen, des que el 1988 es va aprovar la Llei de llibertat d'establiment de les caixes, que permet a les entitats actuar en comunitats en què no tenen la seva seu social, l'expansió territorial de les caixes d'estalvi no ha parat de créixer. Potser l'excepció més destacable són les entitats balears: tant Sa Nostra com Banca March no han fet esforços significatius per sortir del seu entorn natural. En canvi les Balears sí que ha estat territori d'expansió important de la Caixa de Pensions, que segons fonts del sector d'aquí a poc temps tindrà ja més del 50% del seu negoci fora de Catalunya.

En canvi, les entitats valencianes, principalment Bancaixa i la Caixa d'Estalvis del Mediterrani, CAM, no han dubtat a incloure Catalunya i les Balears entre els seus mercats d'expansió. El Grup Bancaixa, per exemple, té 46 oficines a Catalunya i 28 a les Illes Balears. Malgrat tot, el mercat valencià

concentra encara més del 75% de la presència física de l'entitat. El País Valencià també s'ha convertit en mercat estratègic de Caixa Catalunya, competint amb l'auge econòmic de Madrid, on la segona caixa d'estalvis catalana té cada cop més interessos.

L'expansió territorial no és però patrimoni únic de les caixes. Entitats com el Banc Sabadell han tingut un interès ma-

nifest per estendre la seva presència en els nostres territoris, inclosa Andorra a través del Banc Sabadell d'Andorra, l'últim a arribar al Principat. Ja ho havien fet abans la Caixa de Pensions, que controla el Crèdit Andorrà i Caixabank Andorra, i també Caixa Catalunya a través de la Banca Privada d'Andorra.

Parlar de col·laboració entre entitats financeres sovint no és fàcil perquè, de fet, comparteixen un mateix espai de mercat. En el cas de l'Arc Mediterrani, l'elevada concentració industrial i de serveis fan d'aquests territoris, molt dinàmics econòmicament, un pol d'atracció per a gran nombre d'entitats. Balears, Catalunya i el País Valencià es troben entre les comunitats autònomes amb més oficines per 1.000 habitants de l'estat espanyol. La unió d'esforços s'ha aconseguit, no obstant això, a l'hora de fer front a la implantació de les noves tecnologies i al desenvolupament de la banca per Internet, especialment entre les entitats més modestes. **B. A.**

**Balears, Catalunya i el País Valencià són dels territoris amb major nombre d'oficines bancàries de tot l'estat**

madura turísticament, una preocupació per millorar la qualitat ambiental del territori, la competitivitat de sectors industrials com el calçat i la bijuteria, i en quart lloc, un entorn idoni per a la creació d'empreses amb un elevat contingut tecnològic. En tercer lloc, segons Manera, les Balears tampoc han d'oblidar que "la seva ubicació i l'experiència en el sector terciari la converteixen en un pont avançat cap a les economies del nord d'Àfrica". Una veritable cruïlla econòmica.

El fet és que la institucionalització de les euroregions com a marc per fer front als nous reptes econòmics no és nova a Europa. Un exemple és el de Galícia i el nord de Portugal. Tretze ciutats d'aquesta regió subscriuen l'any 1992 el pacte per constituir l'Eixo Atlàntic. En aquests moments, aquesta aliança aplega totes les grans ciutats d'aquesta regió que aglutina territoris de dos estats. L'Eixo Atlàntic ha començat a fer gestions per articular una política turística comuna, a més de reclamar millores en les connexions tant per carretera com per ferrocarril. Eiré López, director del setma-

nari gallec *A nosa terra*, assegura que l'Eixo Atlàntic ha començat a funcionar malgrat l'oposició frontal dels governs de Madrid i de Lisboa. "Portugal té por a les autonomies", assegura.

Un altre exemple és el del Vasab, constituït l'any 1994, que aplega tots els estats, *länder* alemanys i repúbliques russes que tenen façana a la mar Bàltica. El Vasab desenvolupa projectes per integrar les economies d'aquest immens territori, amb estratègies com la millora de les comunicacions, l'ordenació de tot el sistema de ciutats o la coordinació entre tots els ports. "Des d'un punt de vista econòmic, la regió de la mar Bàltica ha de desenvolupar un sistema integrat de producció i de relacions comercials basat en avantatges competitius", assenya la el document estratègic *Vasab 2010*. Es vol coordinar fins i tot els sectors econòmics en competència directa dins de la regió.

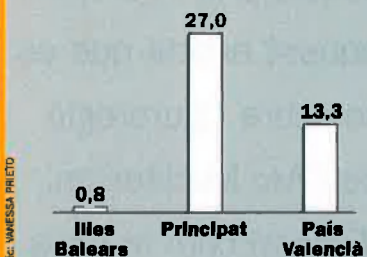
Són els nous vents que bufen a Europa, encara lluny de nosaltres.

**Bàrbara Amorós  
Miquel Calvet**



### Exportacions el 1999

Dades en percentatge sobre el total de l'estat espanyol



Font: INE

**L'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, reclama un front comú amb València i Castelló.**