

L'Euroregió de l'Arc Mediterrani a debat

L'Institut Ignasi
Villalonga d'Economia
i Empresa (IIVÉE)
va organitzar el passat
13 de juny, a Castelló,
un debat sobre l'Euram,
amb motiu de
l'homenatge
a Agustí Escardino,
un dels investigadors
que més energies
ha esmerçat a vincular
el món empresarial
i l'àmbit universitari
valencians.
La conferència
de Jordi Pujol va centrar
l'atenció del debat
sobre l'Euroregió
de l'Arc Mediterrani.

“Les reivindicacions entorn de la necessitat d'una major dotació d'infraestructures a l'Euroregió de l'Arc Mediterrani no són cap novetat.” Així ho va remarcar el director de la Càtedra Ignasi Villalonga, Josep Vicent Boira, en el debat “Les infraestructures de transport a l'Arc Mediterrani”, que va tenir lloc el 13 de juny a la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Castelló de la Plana, amb motiu dels actes d'homenatge a Agustí Escardino, organitzats per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVÉE). A la taula rodona, moderada per Germà Oron, catedràtic del Departament de Dret Públic i degà de la Facultat de Ciències Jurídiques i Econòmiques de la Universitat Jaume I de Castelló, Boira va assenyalar tres moments clau de la història en què els valencians han exigit l'articulació d'un corredor ferroviari connectat a Europa i una millora substancial de les infraestructures i de les comunicacions: la dècada dels anys 30, quan amplis sectors de la política i de l'economia valencianes —amb figures de la talla de Lluís Lluçà, Ignasi Villalonga o José Mestre— van reivindicar la connexió del País Valencià amb Europa a través de l'ample de via europeu; el 1962, any en què el Banc Mundial va suggerir la construcció d'una autopista a l'arc mediterrani, l'A-7; i l'època actual. Josep Vicent Boira va dir que les reivindicacions han coincidit històricament amb èpoques de crisi, i que si es revifem periòdicament és degut al fet paradoxal que, malgrat el dèficit palès en infraestructures, l'Euroregió de l'Arc Mediterrani continua portant el pes de l'economia productiva de l'estat, i les regions que en formen part mantenen entre si unes relacions de dependència comercial prioritàries. “Les xifres no enganyen: les exportacions valencianes a Catalunya constitueixen el 32,84% del total, quan a Madrid és tan sols del 10,74%; i, quant a les importacions, en rebem un 47,96% i un 8,59%, de Catalunya i de Madrid, respectivament.”

Josep Vicent Colomer i Ferrandiz, catedràtic i director del Departament d'Enginyeria i Infraestructures del Transport de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Universitat Politècnica de València, encara va ser més taxatiu pel que fa a les dades econòmiques entre totes dues “regions”, perquè va deixar al descobert tot d'indicadors que afermen la situació de lideratge que mantenen País Valencià i Catalunya en el context de l'economia de l'estat, com ara els índexs d'industrialització, el volum de camions que hi circulen, el potencial logístic, el pes demogràfic o el PIB industrial (del 37% amb una població aproximada del 25% sobre el total estatal). Una altra dada: les exportacions de Catalunya i País Valencià representen el 40% del conjunt de l'estat.

“L'Espanya radial, encara”. La realitat, però, és enterca, malgrat les xifres, perquè Espanya s'entesta a mantenir l'estructura radial de l'estat. Aquesta situació va ser qualificada d’“insostenible”, i fins i tot d’“incomprensible”, per alguns dels ponents que van participar en el debat. En gran mesura la insostenibilitat d'aquest model és deguda, segons Gregorio Martín Quetglas, director de l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, a la inoperativitat del model econòmic aplicat a l'estat espanyol. Un model que ha fomentat els darrers anys el transport per carretera, amb uns ín-



D'esquerra a dreta, dalt, Andreu Ulled, Agustí Segarra, Germà Oron, Josep V. Boira, Josep V. Colomer i Gregorio Martín Quetglas. A sota, la trobada prèvia a la conferència de Jordi Pujol.

dexs del creixement del volum de trànsit de camions aberrants –un, cada deu segons–, i un augment del pàrquing de cotxes espectacular. Cal comptar també el perjudici ecològic que el foment del transport privat implica, tot just ara que a Europa es qüestiona l'ús del vehicle particular i s'han aprovat mesures dràstiques de creació de noves línies ferroviàries a fi de reduir considerablement la contaminació. Quetglas va criticar el traçat de la via Castelló-Tarragona aprovat recentment pel Ministeri de Foment, perquè deixa Tarragona sense estació d'AVE i perquè el trajecte d'alta velocitat entre Tarragona i Castelló ha quedat interromput. Finalment, va insistir a destacar que “la urgència, ara que el Govern francès ha ajornat la

**Jordi Pujol:
“Sempre he
mostrat extrema
prudència,
respecte
i admiració
pel País Valencià”**

connexió d'alta velocitat amb els Pirineus, ha deixat de ser la construcció d'un tren d'alta velocitat que enllace Barcelona amb França”, en favor de la tesi segons la qual “cal completar la

connexió interna d'alta velocitat de l'Euram, si més no el traçat que va de Barcelona a València”. I es va mostrar partidari de prioritzar la implantació de la via ampla europea a tot el corredor mediterrani. Va concloure la seua intervenció advertint que en aquest context “l'economia del País Valencià queda debilitada, per tal com l'accés a la xarxa ferroviària de mercaderies es produeix en unes condicions de menor competitivitat, ja que es veu obligada a continuar operant amb l'ample ibèric”.

Per la seua banda, Agustí Segarra i Blasco, catedràtic del Departament d'Economia de la Universitat Rovira i Virgili de Tarragona, va donar els criteris per a millorar l'economia de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani: potenciar la mobilitat; generar l'efecte xarxa a l'Euram, és a dir, eliminar el que se'n diu ruptura de càrrega, o la necessitat de connexió amb França; i, per últim, l'articulació d'un front aeri i portuari. I Andreu Ulled, doctor en Enginyeria per la Universitat Politècnica de Catalunya, va incidir en el fet que “els costos humans que resulten dels accidents de trànsit ferroviari que es produeixen a l'eix mediterrani no són una conseqüència exclusiva d'errors humans, sinó també de les escasses inversions, del traçat de via única i, en general, de la improvisació i deixadesa que Madrid ha practicat tradicionalment pel que fa a les comunicacions ferroviàries a l'arc mediterrani. Una deixadesa que respon a una visió territorial que, per sobre de tot, prima la visió de l'Espanya radial”.

“Vostès, i nosaltres...”. Però el convidat de luxe de la vesprada del 13 de juny era el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol. La conferència va comptar amb la presència del president d'honor de l'IIVVEE, Oscar Ribas, i va ser precedida de les paraules introductòries del rector de la Universitat Jaume I de Castelló, Francisco Toledo, i del secretari de l'Institut Ignasi Villalonga, Eliseu Climent, qui va assenyalar que s'estan produint canvis substancials en el context de la Unió Europea. Canvis que demanen també una “reestructuració” ideològica

ca: “És imprescindible un pensament nou, una política àmplia destinada a satisfer les necessitats de l'àrea econòmica de l'Euram.” De la presentació del president de la Generalitat de Catalunya, en va tenir cura un altre convidat d'excepció: Ferran Villalonga, director general de la Fundació Telefónica, qui va destacar “l'interès i la preocupació que Pujol sempre ha mostrat pel País Valencià”. Una preocupació que ha evitat, però, d'interferir en els assumptes propis d'aquesta comunitat: “Mai ningú no podrà provar la mínima ingerència del president Pujol al País Valencià.”

Sota l'epígraf de la conferència, “L'interès col·lectiu econòmic de valencians i catalans”, Pujol va fer una glossa de les qüestions econòmiques –i també culturals– que ens són comunes a valencians i catalans. Però encara hi va anar molt més enllà, ja que va voler situar els nostres interessos des d'una perspectiva àmplia: la del context de l'euroregió mediterrània nord-occidental. El president de la Generalitat de Catalunya va alertar sobre la pèrdua d'interès que s'ensuma a Europa entorn de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. “Hi va haver un moment favorable, que va coincidir amb la Conferència de Barcelona, el 1995, en què Europa es va interessar força per nosaltres. Ara, però, el centre d'interès s'ha desplaçat a l'est i al nord d'Europa.” Pujol va atribuir la responsabilitat d'aquest canvi de perspectiva a Europa al Govern actual. A més, el president de la Generalitat, a propòsit del fracàs de l'OPA de Gas Natural sobre Iberdrola, i en al·lusió a una conversa recent que havia mantingut amb un important empresari madrileny, el nom del qual no va voler revelar, va constatar que, “per a Madrid, és inconcebible que una de les més poderoses empreses de gas europees pugui tenir la seu a Barcelona”.

Jordi Pujol tampoc no es va poder estar d'assenyalar una bona pila de paral·lelismes entre les economies valenciana i catalana: la constatació d'un potencial basat en la petita i la mitjana empresa, la vocació exportadora, l'alt desenvolupament industrial, el paper central del turisme, el dinamisme i la mentalitat emprenedora... i, sobretot, la necessitat de “connectar-nos” amb Europa. En aquest



D'esquerra a dreta, dalt, Eliseu Climent, Óscar Ribas, Jordi Pujol, Francisco Toledo i Ferran Villalonga. A sota, la sala de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Castelló.

Jordi Pujol: “El secessionisme dificulta la relació institucional i posa entrebancs a les relacions econòmiques”

sentit, Pujol va ratificar la tesi esgrimida a la taula rodona que situa la introducció de la via ampla europea com una prioritat absoluta per al País Valencià i Catalunya, per sobre de la implantació del

tren d'alta velocitat. I va recordar que, als anys vuitanta, ja va defensar l'enllaç de l'estat espanyol amb la xarxa de via ampla europea. “Una altra cosa és que els socialistes ens fessin cas.”

Finalment, va reblar el torn de la seua intervenció al·ludint a la necessitat de superar malfrances entre valencians i catalans; va subratllar el fet que sempre ha mostrat una “extrema prudència, respecte i admiració pel País Valencià”; i va manifestar la seua preocupació pel secessionisme lingüístic existent en alguns sectors de la societat valenciana, un fenomen que “dificulta la relació institucional i política entre València i Catalunya i posa entrebancs a les relacions econòmiques”.

Juli Capilla