

Brussel·les ens oblida

El 30 de juny de 2003, un grup d'alt "nivell" de la Unió Europea va publicar un document de 75 pàgines més annexos conegut com "Informe Van Miert" pel nom de qui ha estat el seu president, Karel van Miert, exresponsable de Transport i Energia de la Comissió.

Per part espanyola, el representant va ser Antonio López-Corral, director general de programació econòmica del Ministeri de Foment. Encomanat per la vicepresidenta de la Comissió encarregada dels Transports i Energia, Loyola de Palacio, l'informe és, en realitat, una prioritització dels projectes d'obra pública fins a l'any 2020 lligats a la Xarxa de Transport Trans-Europeu, iniciativa més coneguda per les inicials en anglès TEN-T (Trans-European Transport Network). Avancem que el corredor mediterrani, una de les zones més dinàmiques d'Europa i nexa fonamental de connexió nord-sud, no apareix, com a tal, en cap dels projectes prioritaris de la Unió per als propers vint anys.

La TEN-T és una iniciativa europea nascuda el 1996, quan el Parlament Europeu i la Comissió van adoptar la coneguda com "Decisió 1962/96/EC", que desenvolupava els criteris per a la construcció d'una xarxa d'infraestructures (carreteres, ferrocarrils, aeroports, canals navegables, ports, etcètera) i d'un sistema de control i seguiment del trànsit a escala europea. La importància de la TEN-T és evident per a tothom: sense infraestructures adients, el somni d'un autèntic mercat interior esdevé irreal i, el que és més preocupant, la cohesió econòmica i social d'Europa, una de les prioritats del Tractat de la Unió, resulta impossible d'aconseguir.

En aquella data, deu anys després de l'adhesió d'Espanya i Portugal i tan sols

un després de l'entrada d'Àustria, Finlàndia i Suècia, ja es va publicar una llista de prioritats per a l'obra pública subvencionada per la Unió; aquella que, als seus ulls, tenia un caràcter estratègic per a la construcció de la Unió. El corredor mediterrani no hi apareixia. L'horitzó temporal de la proposta era l'any 2010. Tanmateix, la previsió d'inversió i realització de l'obra pública no es va complir i l'any 2001 la Comissió va tornar a estudiar el document inicial, afegint-hi alguns altres projectes. Tampoc el corredor mediterrani no hi apareixia.

En aquell any es va proposar, a més, una revisió en profunditat del document del 1996 que havia d'estar finalitzada en acabar l'any 2003. L'informe Van Miert és, doncs, la resposta del grup d'experts i polítics a les preocupacions de la Comissió, que, d'acord amb aquestes propostes, haurà d'adoptar una resolució en els propers mesos.

L'informe Van Miert, per fer-ho curt, estableix quatre grups de prioritats, de la zero a la tres. La primera es refereix als projectes que finalitzaran abans de 2010 i que havien estat aprovats a la cimera d'Essen (1994). La segona (llista 1) fa referència a les noves prioritats amb interès per a la Unió i amb possibilitats reals de finançament, i haurien d'estar operatives entre 2010 i 2020. La tercera llista (número 2) conté projectes a més llarg termini, tot i que d'alt interès per a Europa, i la darrera (número 3) es refereix a projectes que incideixen en la cohesió territorial, econòmica i social de la

Unió. En total, una cinquantena de projectes que beneficien de manera clara –i tan sols cal contemplar el mapa d'inversions–, l'eix tradicional de desenvolupament europeu Londres-Ruhr-Llombardia, a la façana atlàntica de la Unió (la unió de Portugal a França es fa mitjançant Castella i Lleó i Galícia) i especialment a l'est d'Europa i a les connexions amb Grècia, aquest –i el semestre de presidència grega es nota–, com a pont de contacte amb el sud de la riba oriental de la Mediterrània. L'eix mediterrani *in extenso* entre la frontera francesa i Algesires no és cap prioritat per a la Unió. La conversió de la línia València-Barcelona en velocitat alta –que Foment ja ha comentat que no serà nova, sinó senzillament una adaptació–, i la encara difusa idea de les autopistes del mar (*short sea shipping*) és una pobra propina per a una zona tan dinàmica.

Cal dir que la responsabilitat de realitzar les obres recollides en els diferents documents de la TEN-T és dels estats membres, la qual cosa afegeix encara nous motius de preocupació. L'estat espanyol, ancorat encara en una concepció radial de les infraestructures i de l'economia, no sembla precisament l'instrument més adient per a complementar les mancances de la Unió.

Ens juguem massa valencians, catalans i balears, autèntics protagonistes de la regió econòmica de l'eix mediterrani, de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram), per a deixar passar aquest afer que ordenarà les prioritats de la Unió d'ací fins a l'any 2020. Caldria demanar, aprofitant els mecanismes de revisió de les decisions de la Unió, la incorporació del corredor mediterrani com una prioritat de la Unió, atenent no sols al caràcter equilibrador del territori que representa, sinó al paper de pont que pot representar respecte de la geopolítica de la Unió: el contacte entre el nord europeu i el sud africà, una idea que les conferències euro-mediterrànies de Barcelona (1995) i València (2003) semblaven recollir, però que a hores d'ara no s'aprecia en projectes reals de comunicació.

Josep Vicent Boira Maiques
Director de la Càtedra
Ignasi Villalonga

Moviments cap a l'Est



Mapa 1. Aquest és el mapa de les prioritats proposades per l'informe Van Miert (2003). L'anàlisi del mapa i dels projectes seleccionats permet fer-se una idea dels objectius prioritaris de la comissió que els ha redactat: el reforçament d'un eix central que, evitant Suïssa, passa des de Londres i més enllà fins a la Llombardia, amb derivacions cap a Roma i Nàpols. En segon lloc, l'evident preocupació portuguesa per les connexions nord-sud del seu propi país i d'aquest amb la xarxa europea, amb la qual connecta pel sud-oest francès mitjançant infraestructures de carretera i ferrocarril. Castella i Lleó millora la seua posició relativa perquè es troba com una zona de pas. La tercera àrea beneficiada és la Bàltica. Amb una política de pressió i actuant com un *lobby* regional ben estructurat, aquella zona rep una atenció important en aquest mapa. La quarta zona és l'ampliació cap a l'est. Projectes com les línies de ferrocarril mixtes París-Estrasburg-Viena-Brastilava, la Berlín-Bolonya, Lió-Budapest o Bari-Mar Negra o l'autopista Viena-Gdansk ens posen a valencians, catalans i balears davant la realitat d'una Europa que es mou cap a l'est i prepara les infraestructures adients. Per últim, caldria destacar el paper de Grècia, que sembla atraure la visió de la Unió com el pont entre una Europa ampliada i la riba oriental de la Mediterrània, de Turquia a Egipte. **J. V. B.**