

# La lenta agonía dels vinyaters del nord

En els darrers cinc anys, la rendibilitat de la vinya ha caigut un 40% a la Catalunya del Nord. La crisi vitícola ja és general i no sols afecta els productors de vins dolços. El vinyer del Rosselló sembla condemnat a una gran transformació, amb el risc de ser begut amb etiqueta de Llenguadoc.

**L**a indignació dels viticultors nord-catalans i occitans no para de pujar. El Comitè Regional d'Acció Vitícola (CRAV) ha reivindicat dos atemptats contra les seus de les direccions agrícoles de Montpellier i Carcassona. El mateix CRAV va protagonitzar diverses operacions davant dels principals hipermercats de la regió. Quan manquen dos anys per celebrar la revolta vitícola més gran de la història (1907), els vinyaters tornen a mobilitzar-se com mai. El passat 20 d'abril, uns 6.000 productors van desfilar pels carrers de Narbona. Una manifestació que va tenir lloc l'endemà mateix de les declaracions de Dominique Buisson. Davant de la pressió del món vitícol, el ministre francès d'Agricultura ha promès doblar les ajudes extraordinàries als vinyaters del Llenguadoc i de Catalunya Nord. I és que al fons d'aquesta revolta hi ha un fet clar: el primer vinyer de l'estat francès quant a la producció pateix una crisi profunda que s'estén ara als productors de Vins de País i també als de vins AOC (Denominació d'Origen Controlat).

El nou context vitícola mundial explica en part els problemes dels vinyaters. Els diferents sindicats continuen denunciant la competència "il·legal" dels nous països productors, capaços de treure un vi "industrial" de qualitat i amb vertaderes campanyes de comercialització. Els vinyers de Califòrnia,

d'Austràlia o de Xile són avui força més rendibles que els vells costers occitans i nord-catalans. A Austràlia, l'extensió mitjana d'una propietat vitícola voreja les 100 hectàrees, quan a casa nostra no supera les 10. L'extensió de les finques del vinyer australià li permet produir gran quantitat d'un vi uniforme i amb tècniques de vinificacions més modernes. Però un altre pro-



SEBASTIA GIRARD

La reorganització vitícola regional marca un canvi profund en el paisatge de la plana del Rosselló, on es tornen a plantar vinyes "mecàniques".

blema s'afegeix al de la dura competència dels nous productors mundials: els vinyaters nord-catalans i occitans produeixen gran part del que s'anomena el "vi de taula". Un vi per prendre a

## Catalans o francesos?



L'opinió de **Joan Nebot**

El primer entrebanc que han tingut els vins rossellonesos a l'hora de vendre's a la resta de Països Catalans ha estat la dificultat de ser identificats. Per una banda, la complexa organització de les denominacions d'origen i l'estratègia francesa de di-

luir nacionalment el departament dels Pirineus Orientals, incloent-hi part d'Occitània, fa difícil identificar-ne la procedència, fins el punt que hi ha vins de la cooperativa rossellonesa de Baixàs de sis denominacions diferents, incloent-hi Vin de Pays d'Oc. Tampoc els fa recognoscibles el fet d'anar etiquetats en francès, i malgrat que la majoria de vins de la resta dels Països Catalans estan etiquetats en castellà, això malauradament sembla normal al costat sud dels Pirineus. Amb l'agreujant que el País Valencià, les Balears i Catalunya Sud són grans productors de vi a preus més competitius que els de l'estat francès. Però no tota la culpa és dels altres: els cellers nord-catalans han preferit apostar pels 60 milions de consumidors del mercat francès abans que pels 9 milions dels Països Catalans, sense adonar-se que a França han de competir amb els vins bordelesos, entre d'altres. I això és triar els rivals més prestigiosos del món.



diari que es consumeix cada vegada menys.

Per aquesta raó, el vinyer nord-català ha iniciat el llarg camí de la "reconversió qualitativa". D'aquesta manera, s'arrenquen vinyes senceres per tornar a plantar unes cepades més adaptades a la demanda del nou mercat. Una reconversió que podria tornar-se dolorosa, en primer lloc perquè molts vinyaters no tenen el terror ni els mitjans financers per fer reeixir aquesta transformació i en segon lloc perquè ben pocs podran aguantar sense ajuda els cinc o sis anys necessaris per tornar a començar de zero. D'altra banda, els viticultors del Rosselló, que produeixen 1,3 milions d'hectolitres l'any, podrien ser negats enmig de la nova etiqueta regional i esdevenir productors de vi del Llenguadoc. El Comitè Interprofessional dels Vins del Llenguadoc (CIVL) ja treballa per a la producció i la comercialització del producte estrella que ha de permetre als vinyaters de la regió entrar en el circuit de la gran distribució. Els objectius del Comitè són clars: produir 700.000 hectolitres d'un mateix vi i vendre l'ampolla a 2 o 3 euros.

**Sebastià Girard**

## Torre de guaita



Ramon Tremosa

### A dalt del tren

Cal celebrar com a bona notícia la recent constitució d'una empresa mixta entre Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Comsa, amb l'objectiu de transportar cotxes de Seat des de la seva fàbrica de Martorell fins al port de Barcelona. Es preveu que el nou operador ferroviari transportarà cada any entre 80.000 i 90.000 cotxes l'any, amb l'objectiu d'alleugerir el trànsit de camions dels voltants de Barcelona.

És el primer cop que l'empresa pública catalana fa una aliança amb una empresa privada per explotar un servei de transport de mercaderies. La futura societat transportarà tots els cotxes que Seat fa sortir pel port de Barcelona cap als mercats exteriors, molts dels quals van fins a Marsella i allà són carregats en trens de mercaderies d'alta velocitat que els porten fins al cor d'Europa. Es preveu transportar prop d'un 20% de la producció total de la planta de Martorell, una de les més productives de la UE: l'any 2004 van ser fabricades 416.000 unitats, la major part de les quals són venudes fora de l'estat espanyol.

Quan comparem les infraestructures catalanes amb les europees s'observa que la diferència més gran no es troba en les carreteres ni en els aeroports, sinó en el tren. Si sumem les vies de peatge a la xarxa pública asfaltada, la distància no és considerable, per bé que faltin més eixos transversals i diagonals que vertebrin el territori. I si Barcelona fos un hub internacional, des de la qual es pogués volar a 15-20 destinacions d'altres continents directament de manera permanent, amb un aeroport del Prat connectat a vint minuts de l'aeroport de Reus i a trenta del de Girona amb alta velocitat, tindríem un front aeroportuari de primer nivell europeu. Aquest encara seria més potent si el futur aeroport de Lleida s'especialitzés en el transport aeri de mercaderies: llavors sí que faríem euroregió real amb l'Aragó, la Catalunya nord i Occitània.



És, però, en el transport ferroviari on la secular migradesa d'inversions del Govern central és més palesa i culpable. Aquesta deixadesa es pot constatar en les línies Barcelona-Vic-Puigcerdà (on en alguns trams el tren ha de circular a 10 quilòmetres per hora a causa del precari estat de les vies) i Barcelona-Lleida (on avui es triga més temps que fa vint anys a cobrir la distància entre les dues ciutats). Que no hi hagi previstes noves línies de tren a Catalunya condemna els catalans a desplaçar-se amb cotxe i les nostres mercaderies a traslladar-se en camions, fins al punt que en algunes carreteres es detecten augments de la circulació del 10% anual. El Port de Barcelona mateix avisa que, amb aquest ritme d'augment del trànsit i amb les actuals infraestructures, en pocs anys la circulació per la ronda litoral en sentit nord pot estar col·lapsada de manera crònica, amb velocitats mitjanes de 10 quilòmetres per hora. Ja cal que ens espavilem.