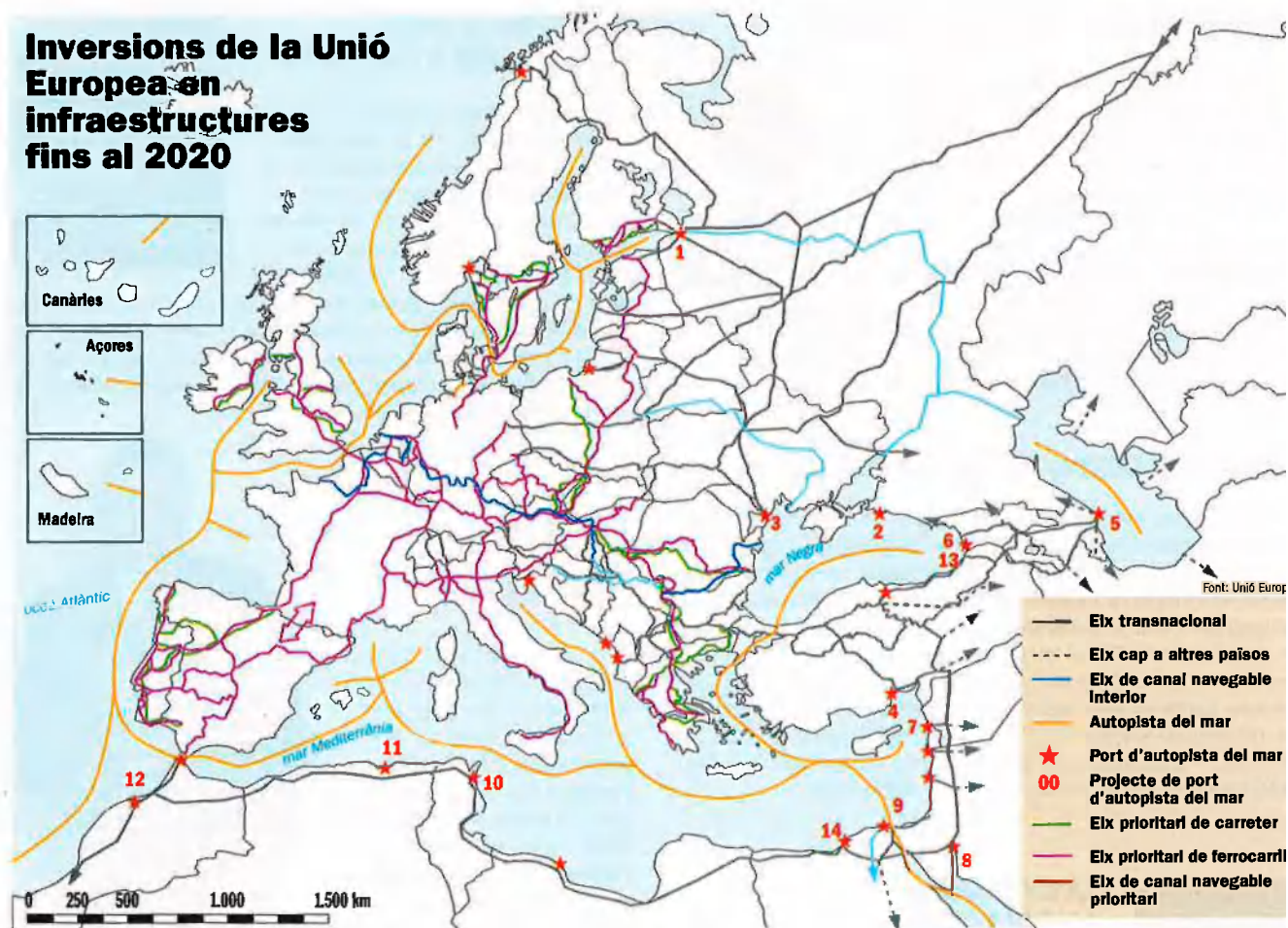


Inversions de la Unió Europea en infraestructures fins al 2020



La vida dins del clot

El president valencià, Francesc Camps, ja parla sense embuts d'arc mediterrani. Ha calgut, però, que la Unió Europea proveï el seu pla d'infraestructures prioritàries fins al 2020, en què el País Valencià queda marginat, i que els empresaris autòctons l'hagen alertat del risc que això representa per a l'economia.

El gener del 2003 un grup d'alt nivell presidit per l'antic comissari de Transports, Karel van Miert, va publicar un document que determina les prioritats de la UE quant a infraestructures fins a l'any 2020. Fins que al desembre passat no van editar el mapa definitiu [vegeu dalt], que recull

les aportacions d'un segon grup d'alt nivell, presidit en aquest cas per Loyola de Palacio, el Govern valencià va guardar un respectuós silenci. La preocupació era l'alta velocitat amb Madrid, sobretot des que Zapatero va ocupar la Moncloa. L'utòpic desig que arribara el 2007 era una eina de disputa política.

Al remat, no hi haurà AVE fins a l'2010 i, pitjor encara, el mapa dissenyat a Brussel·les oblidava per complet el País Valencià. En veure'l, Camps s'ha enfrontat en defensar de l'arc mediterrani, que feia temps li pregaven alguns empresaris i que el seu tacticisme impedint-li vivia retugiat en la seua estreta relació amb Múrcia i en el patrocini de l'Eix de la Prosperitat amb Madrid i les Illes.

El president valencià, evocant la seua reacció iracunda amb motiu de les crítiques europees a l'urbanisme local, assegurava que anirà on calga perquè la Unió incloga l'eix mediterrani en la seva xarxa de transports. Fins i tot, el seu col·lega d'Infraestructures i Transport, Joaquín Ramón García Antón, va qualificar "prou dolent" l'informe.

L'eix mesetari. El president Camps fins ara, s'havia limitat a continuar defensant el nord, com al seu dia des de la mateixa cadira va fer Eduardo Zaplana.

Recordem, si no, l'episodi de l'AVE Madrid - País Valencià. Una obsessió de l'ara portaveu popular al Congrés

no exclusiva: les reunions amb qui aleshores eren els seus homòlegs a Madrid i Castella – la Manxa, Alberto Ruiz Gallardón i José Bono, respectivament, van conformar un llarg serial: tots tres anhelaven que el traçat arribara al major nombre de ciutats possible.

Durant la signatura d'un protocol previ, Zaplana i Gallardón van apadrinar un text meridianament clar. Parlava d'"aposta de vertebració nacional", i hi especificava: "El sistema ferroviari espanyol ha de considerar-se incomplet si a la relació Barcelona-Madrid-Sevilla no se li afegeix un segon eix que unesca la Comunitat Valenciana i Múrcia amb la Comunitat de Madrid, un eix que podria perllongar-se fins a Valladolid a través de la nova variant de Guadarrama." Efectes d'això? "Es conformaria un esquema bàsic que assegura la posició que li correspon a l'àrea metropolitana de Madrid com a espai de primer ordre dins del sistema de ciutats europees, alhora que connecta perfectament el litoral mediterrani amb tots els seus mercats turístics potencials de la Península." L'"esquema bàsic" està assegurat.

Fluixera davant l'eix. A l'empresariat valencià, sempre tan fèrrimament lligat al PP, li va costar de defensar les bondats d'enfortir les connexions per la Mediterrània, tot i que són la via cap a l'exterior d'una economia tradicionalment exportadora. En decidir-se, tampoc no ho van fer a la babalà. Van reunir-se amb els seus interlocutors catalans –hi va haver trobades bilaterals a València i Barcelona–, però, per exemple, mai no van clamar perquè el País Valencià accedira a l'euroregió Pirineus-Mediterrània impulsada per Pasqual Maragall. Prevalia l'estratègia política de frontisme vers Catalunya que tant agrada a Camps. Les Illes Balears, presidides per Jaume Matas, sí que van fer un pas endavant.

El ben cert, però, és que tampoc l'empresariat valencià no va ser capaç d'imposar-se en el si de la patronal espanyola, la CEOE. Aquesta, per majoria, defensava el conegut com "informe Van Miert", i les tímides veus discordants dels valencians no han servit de res. No era estrany: la CEOE resseguia l'esquema tradicional de l'estat centralitzat i, a més, aprofitava moltes de les vies ferroviàries ja existents, cosa que afavoria la



Jose Bono, Alberto Ruiz Gallardon i Eduardo Zaplana es feliciten, el 1998, per l'AVE Madrid – País Valencià, que va presentar-se com una "aposta de vertebració nacional". Cada dia més a prop de la Meseta però més lluny d'Europa, els empresaris valencians –i, per extensió, el seu Govern– ara comencen a alçar la veu en pro de l'eix mediterrani.

seua ràpida implantació i el seu baix cost –340 milions d'euros–. Des d'Algesires, passant per Madrid, Saragossa i Barcelona, s'enfilava cap a Perpinyà. El País Valencià passa a ser un mer espectador.

Paral·lelament, tot i que també massa tard –el maig del 2005–, un lobby anomenat Ferrmed, que aplegava empresaris d'arreu d'Europa, dissenyava un pla per connectar l'eix Rin-Roine-Mediterrània Occidental. La Generalitat Valenciana no s'hi ha afegit fins fa un mes, quan l'informe Van Miert ja era veritat absoluta. Quaranta governs sí que hi havien donat suport absolut: entre d'altres, els de Catalunya, Renània del Nord – Westfàlia, Llenguadoc-Rosselló, Hamburg, Bremen, Hesse, Provença, Brussel·les, Luxemburg, Baden-Württemberg i Groningen. Els socis de Ferrmed desitjaven que el seu mapa d'infraestructures necessàries [vegeu la pàg. 60] fóra realitat, a tres temps, entre 2010, 2015 i 2025. A la UE no li ha importat que el projecte de Ferrmed afecte directament 90 milions de ciutadans –el 20% de la població i el 21% del PIB–, i, indirectament, 230 milions de persones i el 51% del PIB europeu.

Guanya Saragossa. Mentre l'ample de via europeu entre Castelló de la Plana i Tarragona s'ajorna *sine die*, el Ministeri de Foment –gràcies a una proposta del Govern de l'Aragó– té en fase d'estudi l'enllaç veloç entre València,

Saragossa –erigit en un port sec cabdal– i el País Basc. Val a dir que el secretari d'Estat d'Infraestructures, número dos de Foment, és l'aragonès Víctor Morlán.

Al seu torn, empreses vitals per a l'economia valenciana, com ara la Ford –arrelada a Almussafes (Ribera Baixa)– alerten de la urgència que el port de València dispose d'unes bones connexions complementàries.

La solitud valenciana al mapa d'infraestructures de la UE ha dut el president Camps a criticar, a bastament, l'estratègia negociadora espanyola. Ja no li val que el Govern estatal "simplement" remarcara, en el debat de la comissió, que Europa no perda de vista la Mediterrània: "Si el Govern espanyol vol donar-nos una alegria, que pose en marxa el concurs de les obres del tren d'alta velocitat de Madrid a Castelló i de Castelló a la frontera francesa". Camps ha criticat que l'executiu de Zapatero "no dedique ni un euro el 2006 a l'arc mediterrani", i el seu conseller d'Infraestructures, José Ramón García Antón, avisa que "tot el corredor mediterrani, de Múrcia a Tarragona, és inajornable".

Fa mesos que el Consell no treu a passejar un dels seus ítems predilectes: la pujança del port de València, en competència amb el barceloní. Quan caus al clot, allò que vols és no ofegar-te.

Víctor Maceda