

Per la seua banda, Aragó i les Balears també presenten gran dependència comercial amb la resta de territoris de l'Euram, ja que en el cas aragonès s'exporta fins al 73% del total de la seua producció industrial i quasi el 100% en el cas de les Illes Balears. Aquest intercanvi configura tres grans eixos de relació interna dins de l'Euram: l'eix Aragó - Catalunya; País Valencià - Catalunya, i les Illes Balears - Catalunya.

Els indicadors econòmics destaquen la situació de lideratge que mantenen el País Valencià i Catalunya en el context de l'estat espanyol. Les dades d'industrialització són molt explícites, amb un PIB industrial de les dues regions que se situa al voltant del 40% i amb una població que representa el 25% sobre el conjunt de l'estat. I és que, certament, les dues regions continuen portant el pes de l'economia productiva, com es reflecteix en el fet que només les exportacions de Catalunya i el País Valencià representen quasi el 40% del conjunt de l'estat espanyol.

En el cas valencià, Vicent Soler indica que "l'economia valenciana és una economia absolutament oberta". En l'economia productiva, les exportacions dominen en tots els sectors: el primari, amb l'horticultura; el secundari, amb el calçat, les joguines, la confecció tèxtil, els mobles i el taulell com a màxims exponents, i el terciari, amb el turisme. Per la seua banda, Guillem López Casasnovas, catedràtic d'Economia de la UPF, subratlla que Catalunya i el País Valencià presenten "estructures econòmiques molt semblants amb estructures de la propietat i de la direcció empresarial molt similars, amb predomini de les empreses mitjanes i clara vocació exportadora".

Sembla evident que hi ha una interdependència estructural i una tradició empresarial comuna entre les regions que componen l'euroregió mediterrània. La conclusió és que, a excepció del monocultiu turístic balear, les regions que formen l'Euram tenen sectors productius molt semblants, amb uns problemes molt pròxims i amb la necessitat de trobar unes solucions comunes que sense cap dubte passen per vertebrar definitivament el projecte de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani.

*Alexandre Carbó*

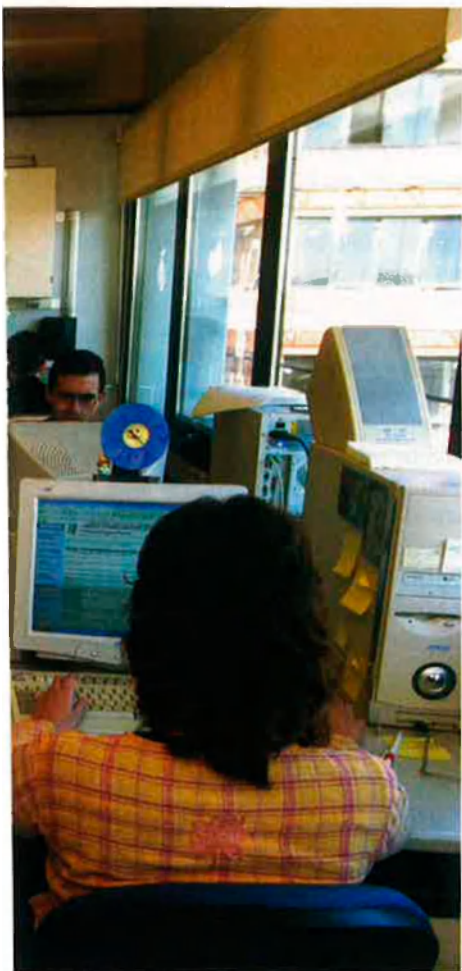


## El preu de la clarividència

Gregori Marín, catedràtic de Ciències de la Computació de la Universitat de València, va dimitir com a director de l'Institut de Robòtica d'aquest centre a final de 2003 per alertar repetidament sobre el risc que el País Valencià quedara marginat.

El despatx de Gregori Martín —especialista en aplicacions telemàtiques als serveis públics i, en especial, transport—, immers a l'Institut de Robòtica, queda a escassos metres del macrocentre de Televisió Valenciana de Burjassot (Horta). A l'ens públic, l'Institut de Robòtica del Mediterrani no obté massa quota de pressupost, si és que en rep cap, i això que, el 1998, quan tot ho copava l'AVE Madrid-País Valencià, aquest catedràtic omplert les pàgines dels diaris locals amb tot d'articles d'opinió.

Ja abans del 2003, any en què va veure la llum l'"informe Van Miert", Martín es feia un fart de denunciar la marginació que amenaçava el País Valencià. Ha acusat de centralista el Govern espanyol, d'irresponsable l'executiu valencià, de tèbia l'oposició socialista i



timorat l'empresariat indígena. Incomodava el poder i va abandonar la direcció de l'Institut, però tenia del seu costat el temps, entestat a donar-li la raó.

**Model Florida.** Els milers i milers de ciutadans de la resta de la UE que opten per viure la fi de les seues vides al País Valencià ha modificat l'economia: "Si durant el franquisme aquesta se sustentava en l'agricultura i en els productes transformats de la indústria manufacturera –sobretot el calcer i el tèxtil–, en els últims quinze anys ha crescut la demanda d'un lloc per viure, atrets per les condicions tan especials que reuneix la zona", explica Martín, que afegeix: "El desenvolupament turístic va imposar-se primer a Mallorca, després a Menorca i Catalunya –que aprenen dels desastres comesos a Mallorca–, i, més recentment i de manera brutal, al País Valencià, un lloc de residència més que no una destinació turística, un fet accentuat pel tradicional rebuig que l'estil de vida anglès o alemany genera contra els seus avis."

El catedràtic apunta que "molts d'aquests nous residents no fan servir el cotxe, necessiten arribar-hi, allà on sigui, amb transports públics". Dels seus països arriben en avió, i en aquest sentit, segons Gregori Martín, "els especuladors, que no preveien com arribaria l'allau de gent que hi comprarà cases, hi han tingut la sort del fenomen dels vols barats, que permeten als nousvinguts visitar el seu país cinc vegades l'any, una cosa inversemblant fins ara".

**Fomentar el tren.** Si els vols a Londres o Berlín són, com més va, més barats, els trajectes curts encara se'n ressenteixen més, ara per culpa del tren, que s'hi imposa. Bon exemple és el vol Barcelona-València, gairebé desaparegut des de l'existència l'Euromed, sense que aquest siga d'alta velocitat.

"El tren –raona Martín– és el millor element per a complir amb el protocol de Kyoto. El responsable de les emissions de CO<sup>2</sup> és el motor d'explosió, de petroli –el del cotxe–, i ha arribat a la màxima eficiència possible: ara s'ideen motors d'hidrogen, perquè el d'explosió està del tot optimitzat". Al seu parer, "tard o prest, el barril de petroli arribarà als 100 euros, el cotxe hi anirà a menys, i el canvi de model territorial hauria de descansar en la mobilitat pública, en el transport públic", i posa l'exemple d'Alemanya: "Cobren 1,12 euros per quilòmetre als camions de més de dotze tones –els pesos pesants–, quan transiten per qualsevol autovia, privada o no; els diners recaptats es distribueixen entre la gestió del sistema –el 48%–, el manteniment de les carreteres –sense fer-ne ni una de nova– i la creació de noves línies ferroviàries –un sistema molt potent–. A Suïssa els camions han de pujar a un tren per travessar segons quines zones, a Anglaterra també treballen en la reducció del motor d'explosió, i mentrestant, l'estat espanyol encara tendeix a fer servir el cotxe i el camió: hi ha més de 327.000 camions de més de dues tones! En un radi de 700 quilòmetres, el tren sempre hauria de ser prioritari".

**I les mercaderies?** Molt crític amb els executius de José María Aznar, Gregori Martín no és gaire més benèvol amb l'actual, que acusa de ser "poc radical": "El Ministeri de Foment s'equivoqua, amb el Pla Estratègic d'Infraes-

tructures i Transport (PEIT), perquè manté la xarxa d'altres prestacions (RAP) i els passatgers continuen tenint absoluta prioritat, davant les mercaderies; no acaben de creure en el tren com a mitjà de transport d'aquestes". L'alta velocitat és exclusiva per a passatgers, cosa que Martín no critica: "No cal alta velocitat, per a les mercaderies, però sí, almenys, separar ambdues xarxes, una per a cada finalitat; una única via per a totes dues coses cada vegada entra més en contradicció". L'anunciada alta velocitat, encara en fase d'estudi, entre València i el País Basc, passant per Saragossa, "per a passatgers, no justifica ni un euro, però si fóra de mercaderies, per a eixir al nord, interessaria".

**Més handicaps.** Gregori Martín ha parlat del model territorial, ara tan en voga, i assenjala que aquest és un dels tres grans factors que afecten de ple el País Valencià, "ha faltat un debat democràtic, al respecte".

En segon lloc, en l'apartat de les exportacions, que darrerament decreixen, Martín acusa Catalunya d'"insolidaritat vers el País Valencià, prima la competència per sobre de la coordinació, com passa amb el conflicte dels ports, que tots dos lluiten per un mateix mercat en comptes de col·laborar-hi, i Barcelona mira el nord d'Europa".

En última instància, "el port de València ha de definir la seua vocació: reuneix totes les característiques per a ser el port de Madrid". Barcelona, al seu torn, "ha definit la interfície marítimomediterrània molt bé; la UE ja ha avisat que l'alternativa al transport per carretera passa pel ferrocarril i les autopistes de la mar, i a Barcelona ho han captat". A València, "l'accés nord al port el volen residencial i turístic, i al sud hi ha el llit vell del riu i l'Albufera, s'estan autolimitant, hauran de créixer cap a la mar, fent molls i més molls".

Martín n'extreu, per acabar, algunes conclusions: el president de la Cambra de Comerç de València, Arturo Viroque, "té el negoci del transport per carretera". Abertis també en té part de culpa, "ja que no vol perdre el negoci que representa l'AP-7". I, sobretot, la falta de diàleg entre els executius valencià i català: "És aberrant", sentència.

Víctor Maceda