



L'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE) acull aquesta setmana una trobada amb el Cercle d'Economia català. Fa dos anys, la reunió es va celebrar a Barcelona. D'allà en va sortir l'acord per a un estudi sobre la manca d'aigua al País Valencià. Però aquest informe no es va arribar a fer.

Acords mancats de força

Aquest dijous 17 de juliol l'AVE i el Cercle d'Economia es trobaran a València per "reforçar l'eix mediterrani i la col·laboració" entre els dos territoris. El mateix diuen voler els respectius consellers d'Economia. Però les bones intencions encara no s'han materialitzat en projectes.

El País Valencià i Catalunya "necessiten estratègies comunes per a reptes comuns." L'afirmació és del conseller d'Economia valencià en una trobada a Barcelona amb les cambres de comerç i el seu homòleg català. Però podria haver estat del president de qualsevol associació empresarial. De fet, les relacions entre empresaris de tots dos territoris no són noves, i les xifres avalen l'interès mutu pels dos

mercats: el País Valencià i Catalunya aporten el 28 % del PIB espanyol, suposen el 48 % del pes industrial i el 28 % de l'activitat turística. A més, el 38 % de les exportacions espanyoles surten d'aquests territoris, que generen el 33 % del transport de mercaderies per carretera i el 50 % del Valor Afegit Brut de la producció agrària.

Però la realitat en què es desenvolupen aquestes magnituds és una altra: dèficit

crònic d'infraestructures de comunicació per carretera i tren, ports i aeroports castrats perquè se'ls impedeix la competència i, en conseqüència, una desconnexió dels mercats europeus.

Dos anys i cap projecte concret.

Aquest dijous 17 de juliol, representants de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE) i del Cercle d'Economia es trobaran a València amb l'objectiu de "reforçar l'eix mediterrani i la col·laboració" entre tots dos territoris. De fet, serà la tercera gran trobada que mantenen aquests dos *lobbies* empresarials a soles. La darrera va ser el 14 de juliol del 2006, a Barcelona. Aleshores, tot van ser grans declaracions de col·laboració, i fins i tot es va acordar tirar endavant "la posada en marxa immediata d'un estudi de caràcter científic i tècnic", pagat amb fons de les dues organitzacions, per determinar quina és la problemàtica real a la qual s'enfronta el País Valencià en matèria hídrica i determinar si el transvasament de l'Ebre era la solució a aquesta mancança o existien altres alternatives. Tant l'aleshores president del Cercle d'Economia, José Manuel Lara, com el de l'AVE,

Francisco Pons, van estar d'acord en la necessitat de despolititzar el debat de l'aigua. El representant valencià es va comprometre a presentar l'informe en el termini màxim de quatre mesos. Però la veritat és que, dos anys després, aquest document no existeix, o almenys no ha transcendit públicament.

En aquella trobada de fa dos anys, el debat sobre les infraestructures també va ser-hi present. José Manuel Lara va lamentar que l'estructura radial de l'AVE estigués ofegant el potencial de riquesa de l'eix mediterrani. Aleshores ja es van comprometre a fer de *lobby* davant el govern espanyol per exigir la posada en marxa del corredor ferroviari de l'arc mediterrani per a passatgers i aprofitar la línia actual per al transport de mercaderies.

Novament, les infraestructures.

Dos anys després, el principal tema de debat entre les dues associacions empresarials serà la precarietat de les infraestructures que connecten els dos territoris i que, com han denunciat la Cambra de Comerç de Barcelona i altres entitats, suposen la pèrdua creixent d'oportunitats de negoci. Aquest dijous, una unió d'empresaris valencians rebran la delegació catalana, que encara no ha confirmat els seus representants. De la part valenciana, hi seran Francisco Pons, president de l'AVE; Rafael Benavent, vicepresident de l'AVE i pre-

sident de Keraben; Juan Roig, president de Mercadona i de l'IEF; Javier Serratos, president d'Uralita; José Luis Olivas, president de Bancaixa; Vicente Sala, president de la CAM, i Francisco Juan Ros, conseller delegat del Grup Ros Casares, entre d'altres.

Sobre la taula, els empresaris catalans i valencians tindran una data, el 2012. És l'any en què l'estat preveu que el TGV connecti Barcelona i València, i que aquest tren també enllaci amb la frontera francesa. El govern de Madrid s'ha compromès a executar el tram entre Castelló i Tarragona amb la màxima brevetat possible, un pas necessari per enllaçar les dues ciutats. Almenys així consta en el Pla sectorial de ferrocarrils 2005-2020 del Ministeri de Foment. D'altra banda, els pressupostos generals del 2008 contenen una partida de cent mil euros per endegar els estudis previs del tram Tarragona-Castelló, que permetrà donar continuïtat al corredor del Mediterrani i separar el trànsit de mercaderies del de passatgers.

D'altra banda, el 5 de juny passat, el president de la Generalitat valenciana aconseguia el suport de Brussel·les a l'impuls del corredor mediterrani. La UE veu amb bons ulls una infraestructura de transport ferroviari de passatgers i mercaderies d'altres prestacions que unirà la regió sud-oest del Mediterrani amb el centre d'Europa i que es pot integrar en l'eix ferroviari de mercaderies

Escandinàvia-Rin-Roine-Mediterrani Occidental (FERRMED).

Mentre això no arriba i Tarragona i Castelló segueixen comunicades per culpa d'una infraestructura obsoleta i per un coll d'ampolla ferroviari, cal una solució més immediata a la desconexió. L'Euromed cobreix el recorregut entre les dues ciutats en poc més de tres hores i mitja; això quan no hi ha retards o avaries. L'estiu passat, en plena crisi de Rodalies a Barcelona, aquest servei va estar aturat uns dies en el tram Barcelona-Tarragona, i va causar greus perjudicis als usuaris que habitualment fan ús d'aquesta connexió.

La reunió entre l'AVE i el Cercle d'Economia pot servir per enfortir els lligams entre empresaris dels dos territoris, però és també una oportunitat per unir esforços com a *lobby* de pressió a Madrid perquè l'executiu de Zapatero desencalli el retard en l'execució d'unes infraestructures de vital importància per al futur de l'Euroregió mediterrània. Encara que només sigui per interessos econòmics, i que com ja va advertir el president de l'AVE fa dos anys la seva entitat no pensa entrar en debats culturals o lingüístics, val la pena que d'aquesta reunió en surti alguna cosa més que el compromís de fer un informe que probablement no s'arribarà a fer.

Gemma Aguilera

Breus

Vueling i Clickair fusionen el baix cost, amb seu a Barcelona

Després de mesos de negociacions, les dues companyies de baix cost liderades per Iberia i Inversiones Hemisferio, Vueling i Clickair, han segellat el pacte de fusió. Ara només cal que la CNMV autoritzi l'operació. Els grups hauran de presentar un informe a la Comissió Nacional de Competència perquè aquest organisme decideixi si hi ha posició de domini del mercat. La nova Vueling, que mantindrà la seu a Barcelona i tindrà Iberia com a "soci industrial de referència" amb el 40 %, serà presidida per Josep Piqué. La companyia de José Manuel Lara, Inversiones Hemisferio,



La nova companyia mantindrà la marca Vueling, i la presidirà Josep Piqué.

en tindrà el 14 %, mentre que la resta d'accions cotitzaran a borsa. Si culmina la fusió a la tardor, Vueling es convertirà en la tercera companyia aèria de l'estat, per darrere d'Iberia i Spanair.

Amb Zapatero s'ha disparat el dèficit fiscal de Catalunya

De cada tres euros que paguen els catalans a l'estat, només en tornen dos. La xifra surt de l'estudi sobre balances fiscals elaborat per la Generalitat, que xifra en 13.832 milions d'euros anuals la mitjana del que Catalunya aporta a l'estat i no se li retorna, en els períodes del 2002 al 2005. A més, l'estudi posa en relleu que amb l'arribada de Zapatero a la Moncloa el dèficit fiscal va batre rècords. La diferència entre els ingressos aportats per Catalunya a les arques públiques i els diners que va rebre l'any 2005 es va situar en 16.735 milions, el 9,8 % del PIB català.