

“Si Madrid margina l'eix mediterrani, mata la gallina dels ous d'or”

Ferran Villalonga (València, 1960) és president de l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) i cònsol general d'Espanya a Nova York. En aquesta entrevista es mostra convençut que l'estat espanyol i la UE reconeixeran finalment la importància de l'eix mediterrani com a motor econòmic europeu.



Ferran Villalonga, president de l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa.

Fins fa poc, la reivindicació de l'Arc Mediterrani es recloïa en la tasca de l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) i en el suport d'uns pocs acadèmics. Ara però, és en boca de tothom, polítics inclosos. L'acte de divendres passat al Palau de Congressos de València, que va congrega més de 500 representants del món econòmic, acadèmic, social i polític dels territoris de l'Euram –Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears, Andorra i la Catalunya Nord– és un punt d'inflexió en aquesta reivindicació?

—La trobada del 7 de maig és històrica perquè, des del segle XVIII, amb Almansa, aquests territoris mai no havien actuat coordinadament en defensa dels seus interessos comuns. I aquesta unitat no és ni per la llengua que ens uneix, ni tampoc per la cultura que ens uneix, sinó fonamentalment per a defensar els nostres interessos i perquè ens hem adonat que les inversions de l'estat, i sobretot la fiscalitat, minven les nostres oportunitats de ser un país competitiu, uns territoris més competitiu en el futur.

—Parlem, doncs, d'una unió per interessos estrictament econòmics?

—Fonamentalment econòmics. Els territoris de l'Euram som el motor econòmic de l'estat espanyol, hi aportem més del 40% del PIB i en generem el 50% de les exportacions, malgrat que te-

“Els qui desacrediten l'eix mediterrani ens volen rics, molt rics, que paguem impostos, però no ens volen poderosos”

nim unes balances fiscals absolutament injustes: ens trauen diners però no ens els retornen per a continuar fent la nostra activitat de manera òptima. Demanem allò que ens toca perquè és just, perquè volem ser competitius en el futur. L'estat ha de fer una política intel·ligent i fer inversió allà on es produeix riquesa i no on no es produeix. Ara passa justament al contrari, s'inverteix més en els territoris que menys produeixen.

—**És allò que l'estat en diu *solidarietat interterritorial*, i que ha donat com a resultat una espoliació fiscal desproporcionada a Catalunya, el País Valencià i les illes Balears.**

—Doncs hauran de canviar la manera de pensar aquesta solidaritat, perquè eixos com per exemple el de Cadis, Sevilla, Madrid, Saragossa, Bilbao i França no tenen sentit de ser si no es prioritza l'eix mediterrani, que és el gran vertebrador de l'economia.

—**La Travessia Central dels Pirineus, l'anomenat *eix d'Aragó*, és des del 2004 un projecte prioritari de la UE. I l'executiu espanyol defensa aquest eix, que, entre més coses, pretén centralitzar el transport de mercaderies de tot l'estat, i relegar l'eix mediterrani al transport de viatgers... No creieu que l'estat pot tenir temptacions de tornar a marginar l'eix mediterrani?**

—Si en té, se les haurà de contenir. Si l'estat margina l'eix mediterrani matarà la gallina dels ous d'or, perquè els impostos, la producció, l'exportació i el PIB més important de l'estat es produeixen a l'Arc Mediterrani i no pas a Aragó. Aragó està bé potser per a exportar mercaderies de Madrid, però oblidaria tot el País Valencià, que és part del centre productiu de l'estat. De manera que l'eix Aragó-Barcelona-la Jonquera deixaria la meitat del PIB fora. És una idea, a parer meu, inviable.

—**Teniu doncs, total confiança que Brussel·les reconeixerà la totalitat de l'eix mediterrani com una de les trenta xarxes transeuropees de transport a finançar, en la revisió que ha de fer aquest 2010?**

—N'estem totalment segurs. Ja el 1964 el Banc Mundial va recomanar de fer la primera autopista de peatge, l'AP7, d'Alacant a la Jonquera, perquè era la base de la producció espanyola i

de l'explosió turística. I això avui, quaranta anys després, continua essent igual. Brussel·les dirà allò que li diga l'estat espanyol. La UE és una organització d'estats, no d'entitats ni de regions, i la veu que dirigeix aquesta orquestra és la dels estats. Si fins ara l'eix mediterrani no ha estat una prioritat financera de la UE és perquè el govern espanyol no ho ha volgut. Ha tingut moltes oportunitats de fer valer aquest eix; la darrera, l'any 2004, quan el projecte de l'Arc Mediterrani ni tan sols va ser considerat com una opció dins la llista de trenta projectes vitals per a la vertebració d'un mapa

“L'eix Aragó - Barcelona - la Jonquera deixaria la meitat del PIB fora; és una idea, a parer meu, inviable”

transfronterer de transports. Ara tenim el compromís de l'executiu que proposarà a Brussel·les la inclusió de l'eix en la llista. Jo crec que serà una realitat, perquè és un greu error deixar el 50% de les exportacions i més del 40% del PIB fora de joc. Seria ridícul de tornar a deixar fora aquests territoris, tan ridícul com quan per interessos geoestratègics es va rebutjar l'amplada europea de via per als ferrocarrils espanyols, cosa que limitava les possibilitats de connexió amb Europa.

—**Apel·leu a les motivacions econòmiques, però hi ha qui el desacredita perquè seria una projecte polític d'articulació dels Països Catalans.**

—Els qui desacrediten l'eix mediterrani són els de sempre. Ens volen rics, molt rics, que paguem impostos, però no ens volen poderosos. Però els fets són els fets, i som molt tossuts i constants. Les xifres parlen totes soles i no cal cap altra justificació. El pes de l'eix és inqüestionable, i en aquest sentit no val la pena d'argumentar per a defensar-los. Però és cert que, malgrat els fets i les xifres, l'estat també es pot moure per ideologia, com ha fet fins ara, aplicant una política centralitzada a Madrid, d'eixos radials en carreteres i ferrocarrils. Això és una possibilitat, però significa també matar la gallina dels ous d'or de l'estat espanyol. En qualsevol cas, l'eix mediterrani no és un projecte polític, és una realitat econòmica. Concentra el

70% del turisme a Espanya, es connecta directament amb la banana productiva del nord d'Itàlia i Alemanya i el nord d'Europa. Aquest camí és indefugible, agrade o no.

—**L'eix mediterrani, quins beneficis aporta als ciutadans i empresaris europeus, a banda de ser una eina imprescindible per a garantir el futur econòmic dels territoris de l'Euram en un context de globalització de mercats?**

—Avui l'economia és absolutament globalitzada, i als territoris de l'Euram es concentren grans empreses com ara

General Motors, Ford, Nissan i Seat, i a Europa és clar que li interessa aquesta connectivitat entre França i l'estat. Que els europeus puguin agafar un tren a Anvers i que en deu hores es planten a Alacant, és fantàstic. I d'una altra banda, és un fet que l'autopista més congestionada de l'estat és l'AP7, i tots veiem el coll d'ampolla de camions que evidencia que aquesta infraestructura viària s'ha quedat petita. Això no passa, a l'autopista que va de Madrid a Sevilla.

—**A partir del 7 de maig, quins passos seguirà l'IIVVEE i el moviment en defensa de l'Arc Mediterrani que ja s'ha creat?**

—Hem encetat un camí, no és el final del camí. Serà un camí difícil, i ens caldrà molt d'impuls. Continuarem treballant, estudiant i pressionant les autoritats de Brussel·les. Hem de treballar agafats de la mà amb l'estat, que ens ha d'acompanyar en aquests projectes fins que s'haja garantit que la UE inclourà l'eix mediterrani en les necessitats financeres en matèria de transport. Però és un camí que serà llarg, tot i que més fàcil perquè s'ha produït un fet: fa cinc anys només l'IIVVEE parlava de l'Arc Mediterrani, i ara en parla tothom, incloses les autoritats polítiques de tots els colors, i fins i tot les autoritats de Catalunya Nord. L'eix és una realitat dels nostres territoris, i això ja no té marxa enrere.

Gemma Aguilera