

# Una reivindicació a moltes veus



A València es reuniren les personalitats més destacades dels mons empresarial, econòmic, acadèmic i sindical de l'Arc Mediterrani, amb l'objectiu comú de reivindicar l'eix ferroviari. Aquestes són les veus que s'uniren per sonar com un clam a Brussel·les.

JORDI PLAY

### JOSÉ ENRIQUE GARRIGÓS, president de la Cambra de Comerç d'Alacant

En representació de les cambres de comerç d'Alacant, Alcoi, Andorra, Eivissa i Formentera, Barcelona, Castelló, Dénia, Girona, Lleida, Mallorca, Manresa, Menorca, Oriola, Palamós, Perpinyà, Reus, Sabadell, Sant Feliu de Guíxols, Tarragona, Tàrraga, Terrassa, Tortosa i Valls.

Totes les cambres de comerç ens hem posat a disposició de l'Institut Ignasi Villalonga per aconseguir un debat participatiu i tan ampli com siga possible sobre les infraestructures del nostre territori. Més de vint ciutats s'hi han involucrat durant tres anys.

És evident que el *Llibre Blanc de les Infraestructures* és més que un estudi conscienciós sobre les necessitats de transport i les necessitats estratègiques d'aquest territori. Cal vertebrar el territori. La vertebració és el nostre repte i es pot abordar amb més facilitat perquè compartim veïnat, sempre respectant les nostres particularitats. Les cambres d'Alacant, des d'un extrem de l'Arc, som les que amb més entusiasme donem suport a aquesta iniciativa de l'Institut Ignasi Villalonga perquè necessitem aqueixa vertebració que uneix tots els extrems.

El *Llibre Blanc* fixarà les prioritats de transport de les pròximes dècades. És decisiu d'aconseguir que la Unió Europea arreplegue les nostres demandes per garantir el creixement de l'Arc Mediterrani. Hem fet una gran feina en equip i ara cal animar a treballar en el futur. Els objectius que anem compartint ho mereixen.

### ALFREDO ARIAS BERENQUER, degà del Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials Superiors de Balears.

En representació dels col·legis oficials d'enginyers de la Comunitat

Valenciana, Catalunya, Illes Balears i dels col·legis industrials de camins, canals i ports de la Comunitat Valenciana i Catalunya.

Els col·legis d'enginyers industrials creiem en la importància d'un plantejament integrat i coordinat de les infraestructures a l'Arc Mediterrani, coherent amb les polítiques de les diverses regions que l'integren, en un marc en què, més enllà del període actual de crisi, la població continuarà creixent encara els anys vinents, potser a un ritme inferior que el que tingué lloc entre 1995 i 2005.

Els col·legis manifestem el desig que les polítiques d'infraestructures a l'Euram siguin transparents i fetes d'acord amb l'interès social general que els correspon a cadascuna. Cal racionalitzar el debat públic sobre les infraestructures per possibilitar que aquelles que són estratègiques per al país es puguin dur a terme més enllà dels debats conjunturals del dia a dia. Les infraestructures s'han d'avaluar sistemàticament i rigorosament, d'una manera transparent. S'han d'establir prioritats basades en la millor utilització possible de recursos que són, inevitablement, sempre limitats.

**MARC ESPÍ, president de L'Union pour les Entreprises (petita i mitjana empresa de Perpinyà).** En representació de la Confederació Empresarial de la Petita i Mitjana Empresa Valenciana (CEPYMEV), la Confederació Valenciana de la Petita i Mitjana Empresa (PYMEV), la Petita i Mitjana

“La insuficiència d'infraestructures perjudica els interessos empresarials”

Empresa de Catalunya (PIMEC), la Federació Empresarial de la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (FEPIME), la Confederació Pime Balears (PIMEB), Union pour les Entreprises i la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Pyrénées-Orientales (Perpinyà).

Històricament, els empresaris de petites i mitjanes empreses hem topat amb una barrera mental, construïda pel nostre tarannà prudent, que ens ha dut a pensar en el nostre negoci només en clau local. Però ara cal saltar aquesta paret, perquè el món globalitzat només ens dóna una opció, sortir a l'exterior i aprofitar el valor afegit dels nostres béns i serveis per competir en un mercat que ja no entén de fronteres. Hem superat aquesta limitació, hem caminat molt. Ara hem de trencar un altre mur més feixuc, el de les infraestructures de transport.

La inexistència o insuficiència d'infraestructures de transport per connectar-nos dins dels territoris de l'Euram i l'Estat espanyol, i sobretot, per sortir a Europa, perjudica greument els nostres interessos empresarials i limita les expectatives de futur. Donar sortida a les mercaderies per ferrocarril es el mitjà més eficaç i més respectuós amb el medi ambient. (...) Ens convé a tots adaptar l'Arc Mediterrani a les necessitats d'un món més globalitzat, més interconnectat, més logístic i més interdependent, per tal de donar resposta als reptes que planteja l'evolució econòmica. (...) Les empreses de l'Euram ens trobem en una cruïlla històrica, correm el risc de perdre definitivament el tren si no definim amb precisió el camí dels nostres negocis cap a Europa. Sense un Eix Mediterrani ben connectat amb Europa, l'àrbitre del mercat sempre jugarà en contra nostra.

**JOSEP BOTELLA PARDO, secretari general de la Unió de Llauradors i Ramaders**



JOSE ENRIQUE GARRIGOS



JORDI PLAY



JORDI PLAY

## “Encara que tinguem productes de qualitat, sense bones infraestructures estem condemnats a mort”

**En representació de la Unió de Llauradors, l'Associació Valenciana d'Agricultors (AVA-Asaja), la Unió de Pagesos de Catalunya, la Unió de Pagesos de Mallorca, la Unió de Pagesos de Menorca i la Cambra d'Agricultura dels Pirineus Orientals**

Som conscients que no ens podem tancar en el mercat interior. Els nostres productes ofereixen alta qualitat per sobre dels estàndards. Però hi ha



moltes pedres en el camí que avui dificulten la comercialització dels nostres productes a l'exterior. En l'exportació a altres països de la UE ensopeguem amb moltes traves comercials (...) A aquests condicionants, els llauradors i ramaders de l'arc mediterrani hi hem d'afegir una altra limitació greu: el dèficit històric d'infraestructures per al transport de mercaderies que connectin l'Eix Mediterrani amb Europa ens fa perdre competitivitat i eficàcia en la distribució.

Sortir a Europa esdevé una odissea, especialment des del País Valencià, que a les dificultats que té Catalunya per sortir pel coll d'ampolla per carretera de la Jonquera o la precarietat de vies en condicions per al transport per ferrocarril, li ha de sumar el topall que suposa l'enllaç València-Barcelona per tren o carretera. El progrés econòmic d'un país ve determinat en bona mesura per la qualitat de les seves activitats i del seu capital humà, però en un món globalitzat on les distàncies esdevenen pràcticament insignificants si hi ha bones comunicacions, un país amb infraestructures de transport deficientes pot acabar condemnat a mort malgrat que tingui els productes de major qualitat

per oferir al món. (...) Ens cal un Eix Mediterrani potent que ens obri la porta a Europa i deixi de condemnar-nos a la marginalitat.

**VICENT MAURÍ, coordinador d'Intersindical Valenciana. En representació de les Intersindicals del País Valencià, Catalunya i Illes Balears.**

Els països que conformem l'euroregió –Andorra, Catalunya, País Valencià, Catalunya Nord i Illes Balears– tenim una història,



una cultura, una llengua comunes, i compartim interessos econòmics, socials i polítics que fan que l'Euram represente una passa clau per a retrobar-nos i treballar conjuntament. Des d'una perspectiva sindical, les apostes per a configurar espais econòmics de cooperació constitueixen una aposta estratègica que ha de ser analitzada amb deteniment, sense prejudicis, incloent-hi els efectes d'aquesta cooperació en el mercat de treball. [...] Per a una organització sindical com la nostra, és indispensable agregar al concepte de competitivitat components socials, de benestar i de prestació de serveis a la població, perquè no es tracta només d'atendre l'increment de la producció a menor cost dels seus factors productius. Amb tot això, o l'Arc Mediterrani és la unió d'economies integrades i cohesionades, amb una relació de cooperació competitiva entre si, una unió que garanteix el futur de totes i cadascuna d'aquestes economies, o no serà.

**JOSEP M. ÀLVAREZ, secretari general de la UGT de Catalunya**

**En representació de la Unió General de Treballadors de les Illes Balears i del País Valencià**

La història ens ha llegat una plataforma per a construir el futur. El rei Jaume I va posar els fonaments d'un territori articulat, en base a una llengua comuna, però també amb relació a una realitat econòmica que avui continua lluitant per reivindicar-se, amb la Mediterrània com a testimoni. Al segle XXI, i en un món globalitzat on les fronteres es difuminen, l'Espai Euromediterrani ha de buscar aliances. Però primer cal que genere sinergies entre els seus territoris dividits administrativament. [...]



Avui som conscients de la greu crisi econòmica que travessem tots els territoris de l'Arc Mediterrani. Però som conscients que, només teixint aliances, serem capaços de sortir enfortits d'aquest moment. Els sindicats volem ser participants de la construcció d'un marc socio-econòmic de l'Euram, perquè és imprescindible per a la governabilitat i el futur de l'economia dels nostres territoris.

**PACO MOLINA, secretari general de CCOO del País Valencià. En representació de CCOO del País Valencià, Catalunya i Illes Balears**

Més d'1.300.000 mil desocupats i 700.000 llocs de treball perduts al conjunt de les illes Balears, Catalunya i el País Valencià.



Són dades que mostren la crueltat amb què aquesta crisi tracta les treballadores i els treballadors. Cal recordar en aquest fòrum que aquesta crisi és sistèmica i, per tant, la lògica conseqüència del fracàs d'un model de desenvolupament que ha donat prioritat al mercat i al benefici, enfront de la sostenibilitat social i ecològica;

a l'especulació i el moviment de capitals enfront de la democratització de la vida econòmica i la cohesió social. [...]

En termes sindicals, s'ha fet una aposta decidida per eixir del nostre entorn immediat i conformar espais més amplis per a l'acció sindical i la confrontació d'idees i estratègies. A l'Arc Mediterrani, la proximitat cultural és un fet. Però, a més, l'important volum d'intercanvis comercials i relacions empresarials fa que aquest àmbit territorial, en termes econòmics, siga una realitat que ha d'anar també acompanyada d'estratègies sindicals compartides.

L'acció sindical de CCOO es desenvoluparà allà on es construesquen les condicions de vida i de treball, des d'una visió constructiva i des d'una forma d'entendre el desenvolupament i el treball més democràtic, just i sostenible.

### **SANTIAGO GARCIA-MILÀ, president de l'Associació dels Ports per a Europa.**

**En representació de les autoritats portuàries de les Balears, Barcelona, Castelló, Palamós, Tarragona i València.**

Fa temps que treballem amb la idea que l'actual model logístic és insostenible. Cal reivindicar el paper dels ports en la construcció d'un sistema logístic sostenible i modern. El mapa logístic actual d'Europa respon als segles XVIII i XIX, quan tots miraven cap a l'Atlàntic i el nord. A partir del segle XXI, quan Àsia s'ha convertit en la gran fàbrica d'Europa, els trànsits d'Àsia i Europa que entren pel canal de Suez augmenten i això obre tota una nova perspectiva. Hem de reclamar un sistema logístic que respongui al comerç global tal com és avui dia i no com era els segles precedents. Cal un nou mapa logístic.

El trànsit que ve d'Àsia no pot entrar per la façana del nord d'Europa,



JORDI PLAY

a més, per una qüestió de sostenibilitat ambiental. Ara per ara, hi ha un desequilibri de fluxos que ens porta a un desastre ambiental. El 69% de les mercaderies que arriben a Europa des d'Àsia originen un 73% de les emissions de CO<sub>2</sub>. Si no hi fem res, i no millorem les infraestructures, aquests índexs encara empitjoraran més. Si continuem amb les mateixes infraestructures que fins ara, es produirà un 199% d'emissions de CO<sub>2</sub> més. Per tant, s'ha de tenir en compte el criteri de sostenibilitat i corregir els errors del comerç global. Per això, cal reivindicar tots els documents que abordin aquesta qüestió i es posin sobre la taula d'Europa. És una qüestió prioritària per a nosaltres, però també per a la resta d'Europa.

### **BERNAT AGUILÓ, director general d'Ordenació Territorial de les Illes Balears.**

Les illes Balears han estat objecte de desig de quasi tot els pobles i civilitzacions de la Mediterrània a conseqüència de la seua situació estratègica, ja que ha estat destinació i punt de passada de les rutes comercials. Juntament amb Barcelona i València, va ser un dels nodes per a una regió estratègica entre el sud del nostre continent i el nord d'Àfrica.

A primer cop d'ull, podria semblar que la gent de les Illes no tenim interès en l'Arc Mediterrani i és just al contrari. Nosaltres venim de l'Arc Mediterrani i anem a l'Arc Mediterrani. Tenim una vocació europea, tradició comercial, cosmopolitisme i sòlides arrels històriques. La nostra economia va molt lligada als ports de València o Barcelona. Sense les seues carreteres i ports no podríem atendre les necessitats de la nostra població, perquè la insularitat ens condiciona. A més, les infraestructures de l'Arc Mediterrani són l'oportunitat per a diversificar les nostres economies. Les Balears, no val a enganyar-se, és una potència perquè us tenim a la



JORDI PLAY

vora. I continuarem essent-ho si som a prop.

### **ERON ESTANY, direcció d'Ordenació Territorial del Govern d'Andorra.**

L'any 2005 es va aprovar un pla sectorial de noves infraestructures viàries. És un programa a quaranta anys i té un cost de 1.000 milions d'euros.

L'únic sistema de comunicació que tenim ara és la carretera, però treballem molt seriosament per tal de cercar alternatives de comunicació. Entre les diverses possibilitats hi ha la instal·lació d'un metro o fins i tot heliport nacional, per al qual duem endavant diversos estudis. Quant a aeroports, volem crear –i estudiem diverses alternatives per construir-lo– un aeroport a 2.000 metres d'altitud. Hem creat també un bus exprés que ha permès de transportar 500.000 passatgers en un any. A banda, al mapa ferroviari, hi ha una sola línia a velocitat molt lenta que esperem que es pugui millorar en el futur.



JORDI PLAY

### **JOAQUIM NADAL, conseller d'Obres Públiques de Catalunya**

Quan parlem de l'Arc Mediterrani parlem d'un concepte molt ampli, un concepte que engloba diversos mitjans de transport. Es tracta del corredor ferroviari, però també del viari, del front portuari, del transport logístic i intermodal i de les autopistes del mar. En aquest marc, els governs del País Valencià i Catalunya hem treballat conjuntament per donar solucions concretes al coll d'ampolla entre Tarragona i Castelló. [...] Treballem per trencar l'estructura radial amb què s'han planificat les infraestructures de l'estat. [...] Hem dit a l'estat que no pot ser que en tota la franja de la Mediterrània hi hagués un



TINA BAGUÉ

forat negre en el mapa de les infraestructures. El Ministeri de Foment ha entès la lògica d'aquesta infraestructura i s'ha compromès a defensar que en la revisió del *Llibre Verd* s'incorpori aquest eix com una xarxa prioritària. Només així podem arribar a solucions tangibles. [...]

Els qui avui som ací sabem que és urgent fer obvi en el mapa allò que la geografia ha fet obvi en la història. L'obvietat de la geografia reclama l'obvietat de les respostes per part de la Unió Europea. [...] Hi ha un greuge històric que cal reparar. La força de la unió de les institucions i els actors civils que avui som ací ens dóna l'oportunitat d'aconseguir els nostres objectius. La política no separa, uneix. No destrueix, sinó que construeix. La política avui ací busca solucions. La política uneix per damunt de qualsevol consideració partidària. [...] Un cop fet el *Llibre* [*Blanc de les Infraestructures*], hem de passar de l'època dels plànols i els llibres a l'època de les obres.

**GABRIEL OLIVER, vice-president de la Confederació d'Associacions Empresariales Balears (CAEB).**

Les illes Balears són atractives des del punt de vista turístic, i això ha portat un augment demogràfic. El teixit industrial hi és destruït, de manera que podríem potenciar una classe d'indústria que no pogués mercaderies. La importància del sector primari i l'agricultura hi ha disminuït. Això passa malgrat l'esforç de l'administració per a mantenir aquestes activitats.

D'una altra banda, el turisme és el gran motor de l'economia balear. Un exemple dels projectes és la transformació de la platja de Palma, que dóna una oferta diferenciada. Per tal de fer-ho, cal millorar les infraestructures. Quant a mobilitat, les Balears tenen un sistema aeroportuari suficient. La qüestió és la gestió, que ha de ser pública i privada, de manera efecti-



JORDI PINYÀ

va. Amb relació als ports, són portes d'entrada que han quedat obsoletes i reclamem inversions. Seria important de promoure ports secundaris.

**JOAN ROSSELL, president de Foment de Treball Nacional**

Aquí som pràcticament tots els qui tenim interès en l'Arc Mediterrani. En això no pot haver-hi confrontacions, perquè cal que anem tots d'acord i vegem quines són les millors solucions una vegada disposem de tota la informació. Això que fem avui és un exemple de com s'han de fer les coses. I aquí tots diem la mateixa cosa: l'Arc Mediterrani és un territori històric que configura el nostre tarannà, la nostra manera de fer les coses. És un espai cultural i social, però també econòmic i empresarial, amb una potencialitat importantíssima. I amb aquesta potencialitat hem de competir amb el millor que hi ha Europa, és a dir, amb tota la façana que hi ha al nord. Per aconseguir-ho hem de disposar d'infraestructures de primera divisió.

Ara per ara, arrosseguem un dèficit històric i probablement els darrers anys la inversió que s'ha fet no era la que corresponia al nostre PIB. Però no hem de mirar cap endarrere, sinó que cal fer diagnòstic de la situació actual i mirar les oportunitats de què disposem (l'aeroport de Castelló, els ports, el transport ferroviari de mercaderies i persones). Aquest és el gran tema: com podem fer coses conjuntament de manera molt pragmàtica, tenint l'economia al cap per tal d'exportar més, perquè aquesta ha de ser la sortida a la crisi. L'Arc Mediterrani té una potencialitat i unes xifres quant a exportació boníssimes que hem de mirar d'augmentar. Estem confabulats i, si ens donen unes mínimes garanties, de segur que ens en sortirem.

**RAFAEL FERRANDO, president de la Confederació d'Organitzacions Empresariales de la Comunitat Valenciana (CIERVAL)**

Tradicionalment, el model territorial europeu s'ha articulats a través del Regne Unit, França i Alemanya. Però ara l'Arc Mediterrani es presenta com un contrapunt a causa de l'important creixement experimentat els últims anys. Avui representen més de la meitat de la població i Catalunya, Andalusia i Comunitat Valenciana són les primeres en transport internacional. A més, les nostres exportacions representen el 45% de tot el país. A més, rebem 68 milions de turistes nacionals i estrangers. Tenint en compte això, crida l'atenció que les infraestructures siguin inferiors a la mitjana espanyola. Hi ha un nivell de prestacions ferroviàries menor que a la resta i en moltes zones ni tan sols hi ha una doble via. A més, moltes autopistes són de peatge.

La nostra comunitat és situada en un lloc estratègic per les seues comunicacions, la qual cosa li permet de jugar un paper al sud d'Europa, amb el transport marítim interoceànic. Els empresaris fa molt de temps que reivindiquem el corredor mediterrani per al desenvolupament de l'Arc Mediterrani. La seua inclusió com a eix prioritari ajudaria a millorar la competitivitat dels sectors productius, reduir la contaminació i la sinistralitat. [...]

Segons Ferrmed, un tren de mercaderies entre Algesires i Ginebra per l'eix mediterrani serà un 25% més barat que el mateix trajecte fet per Madrid i Irun, perquè són 500 quilòmetres menys. Disposar d'un eix ferroviari amb garanties beneficiaria la nostra vocació exportadora. Els nostres sectors productius ens ho reclamen i el ministre de Transports també hi ha pres una posició decidida. Esperem que s'establisquen nous criteris per fer que l'Arc Mediterrani esdevinga un eix prioritari.

Vull proposar als meus homòlegs que unim esforços per aconseguir aquest objectiu, reforçar la nostra imatge europea i fer reivindicacions conjuntes.



EL TEMPS



TIMA BAGUÉ

### ENRIC MARTÍ TORRES, director de logística de Seat

Tenim un compromís amb la construcció d'una xarxa sostenible i eficient. Volem transportar els nostres vehicles a través del ferrocarril malgrat els problemes de les males connexions amb França. Estem convençuts que aquest corredor és important per a les exportacions a llarga i mitjana distància. Cal intentar disminuir la saturació de les carreteres. A més, el medi ens ho agrairia. Les infraestructures s'han adaptat a les necessitats del mercat per augmentar la nostra competitivitat.



JORDI PLAY

### LLUÍS RAFECAS, director de logística de Ford

Fa més de trenta anys, Ford va decidir d'instal·lar-se a Almassafes. Fou una decisió adequada tenint en compte les comunicacions que ofería Almassafes: un port, comunicacions ferroviàries i una autopista. Han passat quasi 35 anys i ara els clients són molt més lluny que no abans. També els proveïdors. I les comunicacions, llevat dels ports, que han fet els deures, són les mateixes: amb una via ibèrica que exigeix canviar als Pirineus i una autopista que és de peatge. I això ha originat que els costos de logística siguin superiors als de mà d'obra. Això fa disminuir la nostra competitivitat. Per això donem suport a tota



JORDI PLAY

**“Hi ha les mateixes infraestructures que fa trenta anys, quan s'instal·là l'empresa Ford”**

iniciativa per canviar la situació. Per això donem suport a Ferrmed.

### JOSÉ VICENTE GONZÁLEZ, president de la Confederació Empresarial Valenciana (CEV). En representació de Ford, Nissan i Seat-Volkswagen.

L'estat espanyol és el segon productor d'automòbils d'Europa. S'hi situen les plantes de producció i d'R+D+I de les principals firmes del món.

Prop del 50% de la producció surt de fàbriques localitzades al País Valencià i Catalunya, que aporten el 10% i el 21% del PIB de les seves economies, respectivament. 160.000 llocs de feina directes i indirectes donen consistència a un sector amb una clara vocació exportadora. [...] Malauradament, el corredor mediterrani és en via morta. La inexistència d'un eix potent que enllace València i Barcelona amb l'estat francès, la porta d'entrada a Europa, significa un llast excessivament feixuc per a l'economia de tots els sectors que miren més enllà del mercat interior. La situació de dèficit i precarietat [...] implica una xacra per als índexs de productivitat de les nostres companyies. De fet, el 18% dels costos associats a la producció a les plantes del País Valencià i de Catalunya són logístics. Un percentatge que és determinant en el cost final del producte.

Disposem de ports situats estratègicament que podrien ser clau en la distribució europea de mercaderies. Els ports de Barcelona, Sagunt i València tenen un gran potencial, però la inexistència d'un tren d'amplada europea ens fa perdre oportunitats d'or, com ara poder convertir el nostre territori en la plataforma logística del sud d'Europa amb capacitat per a distribuir a tot el continent de forma ràpida. L'eix València-Barcelona-Lió és l'alternativa més eficaç de connexió de l'estat amb els mercats europeus. La sortida de la crisi econòmica exigeix de reforçar la capacitat competitiva de



EL TEMPS

les nostres empreses i apostar encara més pels mercats internacionals.

### JOSÉ LUIS MORA BERTOMEU, president de la Cambra Oficial d'Indústria i Navegació de Tortosa

En representació de les cambres de comerç de Castelló, Tarragona, Reus, Tortosa i Valls, les diputacions de Castelló i Tarragona i els ajuntaments de les comarques de Castelló i Tarragona

Per proximitat geogràfica i cultural, i també pel fet de compartir un teixit empresarial i una estructura productiva de béns i serveis molt similar, els negocis entre Catalunya i el País Valencià són i han de ser necessàriament intensos. Les sinergies són evidents, i els empresaris del sud i del nord hem sabut aprofitar aquesta complicitat per bastir una balança comercial prou equilibrada i sòlida. Però cada pas per a enfortir aquests mercats esdevé feixuc quan els empresaris ens enfrontem a entrebancs greus en la punta de llança de les relacions comercials, la logística.

Tan a prop però tan lluny, els nostres negocis topen cada dia amb una frontera interna fins ara infranquejable: l'eix Castelló-Tarragona, l'etern coll d'ampolla ferroviari que interromp la correcta circulació de les nostres mercaderies, tant al mercat interior —és a dir, entre Catalunya i el País Valencià— com al mercat exterior. La sortida de mercaderies des de qualsevol fàbrica en territori valencià es complica extremadament per la manca d'una connexió directa que doni sortida a Europa a través de Catalunya. I Catalunya topa amb el mateix problema quan ha de distribuir en terres valencianes. [...]

La necessitat que l'eix Castelló-Tarragona deixi de ser un punt negre transcendeix els interessos locals. Avui és un impediment per al correcte desenvolupament d'un gran eix mediterrani del qual es beneficia el conjunt



JORDI PLAY

de l'estat, resseguint principalment el litoral des d'Algesires fins a Portbou. Representa un radi d'acció del 50% de la població espanyola i un 51% del PIB, a més del 54% de la indústria transformadora i el 60% del trànsit dels principals ports. Les xifres parlen totes soles. I sense el coll d'ampolla Castelló-Tarragona, el potencial serà molt superior.

**JOAN VIÑAS I SALAS, rector de la Universitat de Lleida i president de la Xarxa Vives.**

**En representació de les universitats de l'Arc Mediterrani.**

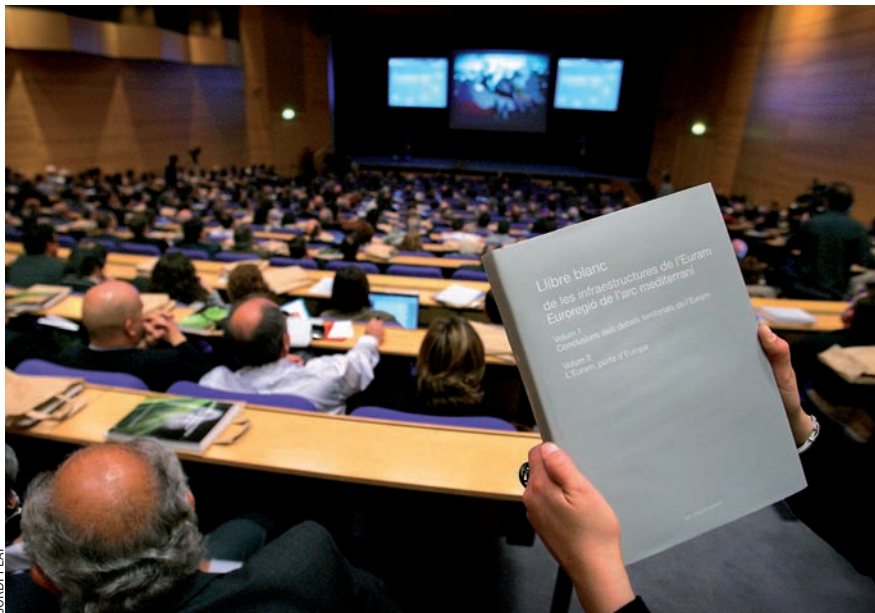
L'espai de l'Euram és una de les àrees més dinàmiques d'Europa. Segons les dades d'un informe de la Xarxa Joan Lluís Vives, l'any 2006



EL TEMPS

el 90% de les persones en actiu amb formació universitària a l'Euram tenia feina. La mitjana estatal és del 83%. La situació de la dona amb una titulació universitària també és un exemple d'aquesta realitat. La desocupació femenina és del 3,7% a l'Euram, mentre que a Espanya arriba al 5,8%. El coneixement és la inversió més segura. [...]

A les universitats de la regió Vives treballem cada dia per estar preparats per al futur que truca a la porta. Creiem que aquest pol d'educació superior i de recerca d'excel·lència pot ser una palanca per a donar visibilitat al potencial de l'espai Euram i, en definitiva, per al reconeixement de l'arc mediterrani. Per fer-ho possible creiem que el camí que s'ha prendre és ben indicat en el mapa intangible de les prioritats polítiques. Més inversió universitària equival a més oportunitats per a tota la societat, perquè permet d'obrir noves possibilitats de creixement amb bases sòlides. Més inversió a la universitat és més futur. I si volem guanyar el futur, si volem desenvolupar tot el potencial dels nostres territoris, ens cal el reconeixement europeu de l'eix mediterrani. [...] És temps d'actuar per a resoldre



JORDI PLAY

**El Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram, protagonista de la jornada.**

aquesta mancança i obrir així la porta del futur.

**JOAN B. CASAS, degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya i vice-president de l'IIVEE**

**En representació dels col·legis d'economistes de la Comunitat Valenciana, Catalunya, Illes Balears i Andorra.**



TINA BAGUÉ

Aquestes últimes dècades han passat dues coses molt importants. La primera és la globalització. La segona és la nostra incorporació a la zona euro. Això últim vol dir que no comptem amb la devaluació de la moneda per a guanyar competitivitat. Aquesta, per tant, és la primera crisi que afrontem amb aquest nou escenari.

Des del punt de vista econòmic, podem parlar de si som una regió amb similituds econòmiques? Som un model de producció? Sí, sense dubte. Hi ha diversos elements que ho expliquen. D'una banda, els elements externs: tenim patrons exportadors molt similars i som una potència turística d'àmbit mundial. Des del 2000 fins ara ha absorbit el 41% de la immigració de l'estat.

Hi ha més elements que reforcen aquesta visió. En primer lloc, és una economia molt integrada. Això vol dir que el País Valencià és el primer client i el primer proveïdor de Catalunya i viceversa. El País Valencià importa tres vegades més de Barcelona que no de Madrid. A més, són economies basades en clústers, molt diversos però també molt especialitzats. A més, són economies fonamentades en petites i mitjanes empreses.

Tots aquests factors externs i interns fan que tinguem davant un model d'economia pròpia i distingible. A més, és un model que ha estat un èxit, perquè ha aconseguit moltes fites amb dues grans limitacions: d'una banda, tenim l'estoc de capital públic més baix de les regions d'Europa. D'una altra banda, aporta el 80% dels fons d'intersolidaritat d'Espanya.

La qüestió és si podem continuar essent un model d'èxit. Hem tingut un model d'èxit per ser un contrapès al nord d'Europa, perquè tenim actius, però tenim un repte: no ens podem adormir. O bé obtenim una resposta satisfactòria en matèria d'infraestructures o el model d'èxit se'n morirà a les mans. [...] Ens calen polítiques econòmiques pròpies, pensades per a aquest marc, perquè si són pensades per a un altre marc, no ens en sortirem.