

# “Si no es fa el corredor, serà culpa dels catalans”

**És una gran victòria, la inclusió del corredor mediterrani com a eix prioritari de la xarxa bàsica transeuropea de transports?**

—El 2003, l'estat espanyol va marcar clarament una prioritat, la travessia central dels Pirineus, i ho va fer quan una espanyola era comissària de Transports i vice-presidenta de la Comissió Europea, Loyola de Palacios. Ho va fer amb un govern espanyol del PP amb majoria absoluta. Per tant, té un gran valor que a les portes d'una altra majoria absoluta del PP, Europa intervingui, entre cometes, la política d'infraestructures només radial del govern espanyol.

**—Es manté també com a prioritari l'eix atlàntic. I respecte a la travessia central dels Pirineus, es descarta el túnel de Canfranc, però es manté la prioritat de connexió amb Madrid, i s'hi afegeix que Saragossa ha de connectar amb l'eix atlàntic i el mediterrani. Tantes coses poden ser prioritàries alhora?**

—Europa no és un estat federal com els EUA, no recapta impostos ni fa infraestructures. Obama pot fer un tren d'interès americà, de punta a punta, de la costa oest a la costa est, però la Comissió Europea només cofinança. Ara, ho ha fet a través d'un reglament, que és de compliment obligat. La CE ha dit públicament que vol condicionar fons de cohesió futurs a un país i fons estructurals futurs a la construcció efectiva de la xarxa bàsica de transports d'interès europeu.

**—És a dir, que si l'estat espanyol vol fer estacions de TGV en pobles de pocs habitants, que ho pagui de la seva butxaca, però no amb diners europeus.**

—Exacte. Com ha dit sobre el túnel de Canfranc de la travessia central dels Pirineus. Si Madrid vol fer aquest túnel el pot fer, però a càrrec seu, no de les

Ramon Tremosa i Balcells (Barcelona, 1965) és eurodiputat de CiU i membre de la comissió de Transports del Parlament Europeu. També és ponent del grup liberal en la directiva de liberalització ferroviària europea.

ajudes europees. La CE vol condicionar les inversions i, en el context actual, és molt important que Europa hagi actuat per a intervenir en la política d'infraestructures radial espanyola.

**—En qualsevol cas, Madrid no hi està pas obligat, a executar el corredor mediterrani. És una qüestió d'estricta voluntat política?**

—Europa ens dona l'impuls moral i financer perquè els catalans tinguem més força i reivindiquem les inversions al govern espanyol que ens pertoquen. La feina no s'ha acabat. És una victòria moral i, a partir d'aquí, cal fer molt de camí. Catalunya envia 47 diputats a Madrid cada quatre anys.

**—Més de la meitat d'aquests 47 diputats voten el que vota el PSOE.**

—És cert, però el suport al pressupost espanyol ha de restar condicionat al fet que les obres del corredor mediterrani es facin d'una manera efectiva. I si no es fa el corredor, serà culpa dels catalans, perquè, tot i l'aval financer d'Europa i la força moral que ens ha donat, ens ho haurem deixat perdre.

**—Voleu dir dels polítics catalans que ens representen a Madrid...**

—Dels polítics catalans i dels ciutadans que votin polítics que no defensen els interessos de Catalunya a Madrid. Quan votem, som responsables d'allò que votem.

**—És a dir, que la pilota no és només a la teulada del futur executiu espanyol?**

—No, ara mateix és a mans dels catalans que votem el 20N i de com gestionem el suport que necessiti Madrid. Cada país és responsable de la seva situació fiscal, dels trens que construeix, de la seva situació econòmica, etc. I, per tant, els catalans ara tenim una victòria moral molt gran. A més a més, l'estat espanyol es troba en una posició d'extrema debilitat, que podem aprofitar. Està molt malament econòmicament i té davant molts anys de crisi econòmica; és al límit de la intervenció.

**—Si és al límit de la intervenció, com pagarà vies de tren?**

—En el moment que el Banc Central Europeu compra bons d'un país, aquest país es troba tècnicament en la primera fase d'una intervenció. Per tant, així com el 2003 el govern espanyol va poder imposar el traçat central perquè donava lliçons de creixement econòmic a tot el món, ara s'ha vist que el miracle espanyol era en realitat un miratge. Diputats del PP m'han dit que encara que obtinguessin 200 diputats, són conscients que la situació del proper executiu espanyol serà d'una debilitat extrema, si el país és intervingut. Els catalans hem d'aprofitar aquesta feblesa per a negociar el pacte fiscal i les inversions ferroviàries que necessitem. Madrid no tindrà més remei que acomplir la voluntat d'Europa. Si Espanya necessita que li comprin bons, això vol dir que perd la seva sobirania i, a partir d'ara, els trens que es faran amb els diners que presti la UE no seran els que vulgui l'estat, sinó els que marqui Europa. I aniran orientats al comerç i a l'exportació, a donar suport a la indústria, i per tant, és ara o mai.

**—Malgrat la victòria moral, l'execució del corredor mediterrani no és pas assegurada. No és preocupant?**

—No és assegurada, però el gran pas necessari ja s'ha fet: situar-nos en el



“El tram valenciano-català es farà, perquè hi ha interès de mercat. No em fa patir”

gran mapa de les prioritats europees. Si no, quedàvem fora del mapa durant vint anys. Hauria costat molt més fer el corredor mediterrani sense el cofinançament europeu i sense l'aval d'Europa. Per tant, estic molt content.

—**També està molt content el ministre espanyol de Foment, José Blanco, que fins fa molt poc defensava aferrissadament la travessia central, fins que es van acostar les eleccions...**

—El ministre Blanco fa un parell de setmanes era a París en una reunió defensant en nom de l'estat espanyol aquesta travessia central. Amb l'euro a punt de trencar-se, amb la divergència nord-sud, amb Espanya intervinguda, calia que anés donant senyals que la prioritat era foradar el Pirineu aragonès? És penós.

—**Teòricament, el context de crisi econòmica dificultarà més les inversions de l'estat en noves infraestructures. Fins a quin punt es podrà pressionar en aquest sentit, des de Catalunya?**

—Europa té diners per a projectes específics que van destinats a finançar infraestructures rendibles i viables i obre la porta a la participació pública i privada. En aquest sentit, jo no tinc cap mena de dubte que el tram valenciano-català es farà, perquè hi ha interès de mercat, interès empresarial amb guany a la vista i un gran potencial de creixement. No em fa patir, aquest tram.

—**Al final, resulta que la crisi econòmica afavoreix els interessos del corredor mediterrani?**

—Doncs sí, perquè la crisi impedirà que Madrid pugui fer només amb diner públic la travessia central dels Pirineus, perquè Espanya estarà molts anys tornant diners i endeutada. Quan un país és feble, i Espanya ara ho és, és més fàcil d'imposar els teus criteris.

*Gemma Aguilera*