



JORDI PLAY / ARXIU

“Espanya no està en disposició de negociar la incorporació del corredor central”

Ramon Tremosa i Balcells (Barcelona, 1965) és eurodiputat de CiU i membre de la Comissió de Transports del Parlament Europeu. Aquest expert lamenta “l’obsessió de jacobina” de Madrid, però confia que Brussel·les no escoltarà la petició espanyola.

Quines conseqüències pot tenir l’anunci del Ministeri de Foment espanyol dient que vol que el corredor central s’incorpore com un corredor prioritari de la UE?

—La Comissió Europea (CE) va fer la seva proposta de mapa de xarxes prioritàries el 19 d’octubre i a partir d’aquí s’inicia tot un procés negociador en què intervé la CE, el Parlament i el Consell, on hi ha representats els interessos dels països membres, per a aprovar o no

aquest mapa. Això vol dir que ara el govern espanyol, a través dels diputats del PP, demanarà a la Comissió de Transports que hi incorpori el corredor central.

—**I això què pot comportar?**

—Jo no vaig contra cap corredor, però deixaré ben clar a la Comissió de Transports que el corredor central només té sentit quan els altres dos quedin saturats. Si el corredor central es pinta al mapa, correm el risc que comenci invertint per

aquí, i margini durant deu anys, quinze o trenta els corredors atlàntic i mediterrani. Crec que si la CE no va incloure el corredor central a l’octubre va ser perquè ja temia que el govern espanyol comencés invertint aquí i marginés els altres dos. El missatge que va llançar Brussel·les a Madrid va ser clar: si voleu el corredor central, us l’heu de fer vosaltres. Per una altra banda, em preocupa la mala imatge que provoca tot això...

—**En quin sentit?**

—De cara a les empreses multinacionals, necessites responsables polítics que tinguin una acció de govern coherent. Prioritzant nous corredors, es dona una imatge pèssima a les empreses, com ara la Volkswagen de Martorell o Hutchinson al port de Barcelona, que han de planificar-se amb cinc o deu anys d’antelació. Per a ells, és determinant de saber si disposaran d’un ferrocarril en condicions o no.

Quan la Comissió Europea pinta el corredor mediterrani sobre el mapa i elimina la travessia aragonesa, dona un senyal: diu clarament que aquest és el seu eix prioritari i, per tant, l’eix que cal fer. El govern espanyol, posant-hi traçats addicionals, envia el missatge que en realitat no aposta pel corredor mediterrani. Amb una Espanya intervinguda, els responsables polítics de Madrid no aprenen dels seus errors i continuen amb l’obsessió jacobina que vol deixar clar que per Catalunya no hi pot passar res.

—**La nova posició del govern espanyol malmet la feina feta per a aconseguir que el corredor mediterrani fora declarat prioritari?**

—No. Això que ha fet el PP és consistent amb allò que ja va fer l’any 2003. Per tant, això que ha passat ara no pot sorprendre ningú. El 2003 van pintar aquest mapa, amb el corredor central com a eix principal, i ara el reivindiquen. Aleshores a Catalunya ningú no tenia ni idea que això del corredor mediterrani era molt important per al futur de l’economia. En canvi, la feina que hem fet aquests darrers anys ha servit per a fer veure a la Comissió Europea que el corredor que té sentit és el mediterrani i no l’aragonès. Encara més, hem aconseguit que això quedi plasmat en un mapa dissenyat per la Comissió Europea i que tingui el suport de moltes empreses multinacionals. S’ha fet molt de camí, el projecte és molt madur i va molt avançat des

del punt de vista pràctic. Ara el govern espanyol, què fa, amb això? Populisme electoral? O anticatalanisme?

—La sensació, tanmateix, és que tot torna a començar?

—No, no, no. La feina es troba molt avançada i costarà molt de canviar aquest mapa. A més, no s'ha de perdre de vista que França és contrària a aquest traçat. Cal ser contundent i continuar endavant. Qui ha perdut la batalla han estat ells, el mes d'octubre, no nosaltres. Hem de saber donar valor a les victòries, que tenen molt de mèrit.

—Fa menys de mig any, el comissari de Transports europeu, Siim Kallas, va rebutjar la perforació dels Pirineus, perquè considerava que no era un “projecte realista” i que a més presentava “dificultats de seguretat i ambientals”. Ara Espanya quina possibilitat té de convèncer la CE que és un projecte realista i que no portaria dificultats de seguretat ni ambientals?

—El maig del 2010, amb motiu de la presidència espanyola, es va fer una reunió de ministres europeus a Saragossa i el comissari Kallas va deixar ben clar que no tocava foradar els Pirineus i que calia anar per Barcelona. Ho va dir Kallas, davant el president d'Aragó: ni era realista ni hi havia diners per a fer-ho. El cost energètic de fer pujar trens de 750 metres carregats de mercaderies a 1.000 metres d'altitud i després fer-los baixar-los és brutal. I encara més: el 19 d'octubre, quan va presentar el mapa de corredors, va començar pel corredor mediterrani, tot dient que a Espanya hi ha massa coses que passen per Madrid. Una setmana abans d'aquella presentació pública Kallas es va negar a fer una conferència de premsa conjunta amb el ministre José Blanco, que volia defensar cinc corredors. Europa al·lucina amb les postures que manté Espanya.

—Però amb aquesta posició tan ferma contra el corredor central, hi ha marge perquè el govern espanyol convinga la CE que és un projecte realista i que no presenta dificultats de seguretat ni ambientals?

—Brussel·les ha rebut un any i mig de pressions procedents de Madrid i no n'ha quedat convençuda. El govern espanyol és molt feble i encara ho serà més. Per tant, no estarà en disposició de negociar res; no serà com el 2003, que semblaven els campions mundials.

—Fins ara semblava clar que les obres del corredor mediterrani, com els de la resta dels corredors, s'haurien de fer mitjançant la col·laboració público-privada. Quina possibilitat hi ha que la iniciativa privada s'interessa per un corredor que té un cost de construcció tan alt?

—El 19 d'octubre la Comissió va llançar els *project bonus*, que són emissions de deute privat amb suport del Banc Europeu d'Inversions i la CE destinats a finançar els projectes prioritaris. Afortunadament per als catalans, s'ha acabat per molts anys que un govern vulgui fer grans projectes d'infraestructures, perquè no hi ha diners. Per tant, només aniran endavant aquells projectes que siguin rendibles. I el corredor mediterrani, de València en amunt, ho és. És molt important que el corredor central no passi a ser catalogat com a prioritari perquè, si fos així, també tindria accés als *project bonus*. En tot cas, cap inversor privat no voldrà invertir en aquell projecte. Joestic convençut que entre els diners de la CE, que paga un percentatge, i els *project bonus* ens en sortirem.

—La ministra diu que incloure el corredor central és “fonamental” per a “evitar una Espanya asimètrica”. “El corredor central és una petició unànime de les comunitats autònomes; l'Espanya central també existeix”, ha assegurat.

—La Rioja i Cantàbria són espanyols discriminats perquè no se'ls dona un corredor prioritari, diuen. Aquest és un argument soviètic; i l'URSS va acabar com va acabar. I les repúbliques bàltiques són independents. Aquest argument és lamentable! Jo faig costat als habitants de la Rioja, que estan discriminats perquè no tindran un corredor ferroviari prioritari, i Cantàbria tampoc. Aquesta argumentació pot servir per a un xiquet de vuit anys, però en seu parlamentària fa pena de sentir-lo.

—Com hauria de reaccionar la classe política i empresarial, tant catalana com valenciana, davant d'aquesta situació?

—Amb calma però amb contundència. Tots hem de saber que Espanya, a la pràctica, està intervinguda i que, per tant, té una capacitat d'influència limitada.

Violeta Tena

L'entrellat



Toni Canyís

L'amença fantasma

“La visita no és una visita de cortesia”, va dir Montoro, sorneguer, referint-se al que els espera a les comunitats autònomes que incompleixin els objectius de dèficit. És l'amença –inclosa en la llei d'estabilitat– que una delegació del Ministeri d'Hisenda arriba per a intervenir-ne els comptes. Primer l'estat es quedaria amb un dipòsit –en el cas de Catalunya, serien 400 milions d'euros–, que al cap de sis mesos es convertiria en multa i al cap de nou en una visita dels tècnics de l'estat per a fer-se càrrec de la comunitat. És a dir, pitjor que Grècia amb els inspectors de la troika i, a sobre, sense pla de rescat ni possibilitats que et facin fora. La qüestió és si tot plegat és seriós o és allò tan espanyol de fer normes que tothom sap, d'entrada, que no cal complir-les. Perquè no sembla que la majoria estiguin pas en condicions d'ajustar enguany el dèficit a l'1,3% del PIB marcat. Si Catalunya, després de totes les retallades i el malestar social, va tancar el 2011 un punt per sota del 2010, com reduirà ara dos punts de cop? Amb decisions molt més dures, aprofitant les portes que obre la reforma laboral per a aprimar el sector públic? El debat és desenfocat. Potser el problema no és que les comunitats gastin massa, sinó que són mal finançades, tenint en compte que suporten tota la despesa social. I si fos l'estat, que assumís tota la retallada? Potser podríem complir amb Europa i els ciutadans ni ho notarien. És casualitat que les comunitats més endeutades siguin també les que més aporten a l'estat i menys en reben? A Alemanya, els *länder* rics es veu que ja estan cansats de pagar perquè uns altres visquin dels subsidis. Ells, almenys, després de ser solidaris no són més pobres que els que reben la solidaritat. I ningú no els amenaça amb multes ni amb ser intervinguts. Però ells són alemanys, és clar.

Periodista