

Euroregió, la gran aposta

Una de les principals apostes de Barcelona per no perdre pes estratègic és la consolidació institucional de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, l'Euram, que seria el reflex d'una realitat econòmica evident, tot i que d'entrada ensopega amb un gran escull, l'oposició frontal de la Generalitat Valenciana.

Amb la recent ampliació de la Unió Europea, pren encara més cos el debat sobre la situació geoestratègica en la qual queda la ciutat de Barcelona, i evidentment tot el territori d'allò que s'ha anomenat l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram).

El mateix acord del Govern tripartit de la Generalitat de Catalunya assenyala com una de les apostes de futur del Principat situar-se en un espai econòmic molt més ampli i esdevenir un "nucli essencial" de l'Euram, una regió que, segons el mateix acord, hauria d'abraçar els territoris de l'antiga Corona d'Aragó i que s'estendria, per l'estat francès, al Llenguadoc-Rosselló i al Migdia-Pirineus, un espai de 17 milions d'habitants que genera el 4,1% de la riquesa de la Unió Europea.

Aquesta és una antiga reivindicació del president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall, qui a la fi dels anys noranta va començar a liderar una sèrie de reunions periòdiques dels responsables socialistes de les Illes, el País Valencià, el Principat i l'Aragó.

Les trobades van prendre aire amb l'arribada a la secretaria general del PSOE de José Luis Rodríguez Zapatero, un home que va assolir el control del partit gràcies al socialisme perifèric i que va encetar un discurs que matisava el tradicional centralisme dels responsables de Ferraz.

El primer pas pràctic en la construcció de l'euroregió va ser la signatura d'un conveni de col·laboració del governs de Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus amb Pasqual Maragall el passat 18 de març. Aquest va ser, en paraules del mateix president del Principat, el "punt de partida" de l'Euram. Els següents

passos els tindrà més complicats, però. La proposta de Maragall ha estat ben rebuda pel president de l'Aragó, el socialista Marcel·lí Iglesias. En canvi, el Govern balear, encapçalat per Jaume Matas, l'ha acollit amb molta fredor. Tanmateix, el principal problema el tindrà, l'executiu del Principat, amb el Govern de la Generalitat Valenciana, que ha fet bandera política del rebuig al projecte. L'executiu encapçalat per Francesc Camps ha aprofitat la proposta de Maragall per ressuscitar l'històric anticatalanisme de la dreta valenciana. Camps ha arribat a parlar d'un peculiar concepte d'arc mediterrani que ignora les relacions amb Aragó i Catalunya. Per al president del Consell, el País Valencià ha d'assumir una situació de centralitat en aquest arc en clara competència amb el Principat, una pretensió que difícilment pot encaixar amb un projecte que tracta sobretot de millorar les connexions en el principal eix de desenvolupament econòmic de l'estat espanyol. Per a Vicent Soler, professor d'Economia Aplicada de la Universitat de València, dos grans problemes al País Valencià entrebanquen un projecte que hauria de ser "una qüestió d'estat": "Hi ha una dreta profundament ideologitzada i uns responsables empresarials que no exerceixen un lideratge com Déu mana", considera.

L'única agrupació empresarial que fins ara ha aixecat amb força la veu al País Valencià per reivindicar el potenciament del corredor d'infraestructures mediterrani ha estat el *lobby AVE*, el que menys depèn de les directrius que emanen del PP. La paralització del transvasament de l'Ebre crea, per a l'executiu valencianista, encara més entrebancs per normalitzar les relacions amb el Principat, i més si es té en compte que Camps ha utilitzat



Imatge de l'aeroport del Prat. El Govern tripartit del Principat vol una estació directa d'alta velocitat a la terminal d'aquesta instal·lació i l'ample europeu a tot el corredor mediterrani per potenciar el Prat com a destinació de vols transoceànics.

l'oposició a la derogació d'aquesta llei com la punta de llança de la seua estratègia política.

Pasqual Maragall, no obstant aquests entrebancs, ja ha demanat reunions amb els presidents valencià i balear per explicar-los un projecte que deixa sobre la taula un bon grapat d'iniciatives, com ara l'establiment d'acords entre els ports de València, Tarragona i Barcelona, la finalització de vies de carretera paral·leles a la Mediterrània alternatives a l'AP-7, la construcció de vies fèrries d'alta velocitat i d'ample europeu per l'eix mediterrani, l'establiment d'acords de col·laboració entre els clústers productius o la coordinació de l'oferta turística.

En una entrevista concedida el diumenge 2 de maig al diari valencià *Levante-EMV*, el president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall, assegurava que lluitarà per aconseguir que es construeixen línies d'alta velocitat i d'ample europeu entre el País Valencià i Barcelona. D'aquesta manera, queda clar que el Govern del Principat vol, entre altres objectius, crear un repàs suficient perquè l'aeroport del Prat

puga esdevenir un pont de connexió transoceànica. El Govern català considera que no té gaire sentit potenciar l'aeroport del Prat si no hi ha connexió amb una xarxa ferroviària potent. És per això que l'executiu tripartit pretén, per exemple, que la línia d'alta velocitat tinga una estació directa a la terminal de l'aeroport de Barcelona.

A més, Maragall creu que amb el canvi de govern a l'estat espanyol serà molt més fàcil negociar amb França l'avançament de la línia d'alta velocitat Barcelona-Perpinyà, prevista inicialment per al 2010. Fins ara la Comissió Europea de Transports no ha considerat prioritària aquesta línia ferroviària.

Sobre la taula de debat, hi ha també el tipus de relació que poden establir els grans ports: el de València, el de Tarragona i el de Barcelona. Ricard Pérez Casado, president de la Comissió Delegada de l'Institut Europeu de la Mediterrània, amb seu a Barcelona, i ex-alcalde de València, parla d'establir una "competència cooperativa" entre les autoritats portuàries de l'arc mediterrani, una concepció ben allunyada de la que

manté en l'actualitat el Port de València, que aposta bàsicament per esdevenir l'entrada de les mercaderies a Madrid.

Cada vegada són més les veus que des de la societat civil avisen que la supervivència geoestratègica de Barcelona depèn principalment de l'ampliació del seu espai econòmic dins d'una Europa amb unes dimensions com més va més grans. El Fòrum d'Entitats, integrat per diversos col·legis professionals i organitzacions empresarials del Principat, va aprovar el passat 29 de març un document en el qual reclamava l'establiment d'acords entre Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears per "vertebrar un eix econòmic que contraresti la tendència de la Unió Europea cap al centre i cap a l'est".

La idea tampoc no és nova dins de la UE. En aquests moments, hi ha en marxa ja diversos projectes d'euroregions, com la que abraça els estats i regions de la mar Bàltica o la que han acordat de començar a embastar diverses ciutats de Galícia i del nord de Portugal.

Miquel Calvet