

“Europa es construeix a partir de la defensa dels interessos locals”

Ramon Tremosa (Sant Boi de Llobregat, Baix Llobregat, 1965) ha passat, com diu ell, d'observar i analitzar la realitat a intervenir-hi. Aquest professor de teoria econòmica de la Universitat de Barcelona és el cap de llista de la Coalició per Europa, encapçalada per CiU i el PNB, amb el Bloc, UM, Coalició Canària i el Partit Andalusista.



TINA BAGUÉ

Què cal fer perquè la gent vagi a votar en unes eleccions europees?

—Estic una mica sorprès d'aquesta mena de teoria catastrofista sobre aquestes eleccions; sembla la crònica d'un fracàs anunciat. Qui té interès que siguin un gran fracàs les eleccions europees? Perquè, des de feia setmanes, es parlava molt poc de qüestions europees i ara només sentim dir que serà un gran fracàs i que no interessa ningú.

I encara em va deixar més astorat, fa tres setmanes, de veure que tots els diaris publicaven a tota pàgina una enquesta —que m'agradaria veure com és feta—, segons la qual, una majoria d'habitants de l'estat espanyol pensen que amb la pesseta la crisi no hauria estat tan dura. Això és completament fals.

He viscut a Londres tres mesos i he assistit en directe al daltabaix de la lliura esterlina, que ha caigut d'un 35% davant de l'euro en tres setmanes. He vist com els britànics s'empobrien. Amics meus, que havien comprat vuit nits a Mallorca, ara es quedaran amb quatre. I he vist empreses i universitats retallar despeses i personal, perquè han de continuar comprant ordinadors i programes informàtics a Dublín, on hi ha Microsoft-Europe, i s'han de pagar amb euros. No és veritat. L'euro ha estat un port segur enmig d'una mar turbulenta, un surador fiable enmig de les onades de la tempesta financera. A més, a Anglaterra, la crisi ha estat bancària, immobiliària i de tipus de canvi. Aquí, això ens ho hem estalviat.

I quan es diu que Europa és llunyana, freda, distant... Mira, jo la tinc a la butxaca dels pantalons, Europa. L'euro no m'ha empobrit, com han fet la corona danesa, la lliura esterlina o el dòlar americà, divises secularment fortes.

—Us preguntàveu qui pot tenir interès en la poca mobilització electoral a les europees. Qui en pot tenir?

—Ah, no ho sé. Potser uns estats

centralistes que no volen avançar cap a la construcció europea, perquè queden buits de contingut.

Dos exemples més per a demostrar que el dia 7 hauria de ser la gran festa d'Europa, amb una participació multitudinària. A la butxaca de l'americana hi porto un mòbil. Hi truco a la meva dona, que és a Londres. I li truco dues vegades el dia, no una, perquè el Parlament Europeu ha legislat contra de les tarifes abusives que cobraven en el *roaming* antics monopolis estatals com ara Telefónica. I avui em telefona la meva dona i em diu: "Ramon, he trobat bitllets per a mi i els tres nens a 22 euros, Gatwick - el Prat. En canvi, per a anar de Barcelona a Madrid, amb Ibèria, de 300 euros no baixes. Qui ha impulsat la liberalització del trànsit aeri? Europa, que ha esbotzat els *corralitos* d'Ibèria a Espanya, Air France a France i British Airways a Anglaterra.

Es parla molt poc de les eleccions europees. PP i PSOE posen el debat de l'*estado de la nación* just abans de les eleccions, per tapar-les amb afers locals. Qui no té interès que parlem més d'Europa? Si la mica d'Europa que tenim és font de progrés, de creixement, d'oportunitats, de benestar...

—Per tant, aquesta lluita contra els monopolis estatals és un dels eixos definitoris de la vostra llista?

—Convergència ens presentem amb un programa equiparable al grup liberaldemòcrata, que té més de 100 diputats a l'eurocambra. Volem més mercats únics europeus. Això és sortir de la crisi econòmica. Més oportunitats per quan tinguem recuperació econòmica. Mercat únic europeu d'energia i aigua, d'ensenyament superior, de serveis postals —contra el monopoli tarifari de Correos—, de sanitat, de trens... Qui s'oposa a la liberalització dels ferrocarrils? Renfe-Adif. Un altre *corralito*, un altre monopoli estatal.

—Veni del món acadèmic. Heu aterrat fa poc a l'arena política. Què us ha aportat aquest canvi?

—Durant aquests dos mesos, anant i venint de Londres, en els quals he fet pràcticament totes les comarques catalanes, he redescobert la Catalunya que ja penja d'Europa. Comarca per comarca, he trobat sectors que ja depenen més de Brussel·les que no pas de Madrid o Catalunya. Ha estat bonic, una nova mirada al territori.

Per exemple, vaig anar a la cooperativa de Guissona, primer escorxador d'Europa. És espectacular com et parlen de què passa a Europa, dels interessos que hi té el sector. I quins interessos hi ha darrere les directives del canal Segarra-Garrigues? Hi ha interessos d'agricultors del nord d'Europa que saben que aquí hi ha el millor rebost agroalimentari, si aquest canal es pot desplegar amb tot el potencial. Per tant, jo aniré a defensar que aquí ens plouen unes ajudes que no són innocents: no pot ser que Catalunya sigui la reserva natural de la UE. Ja tenim un 30% del territori català protegit, que és molt. Però no pot ser que Holanda, Alemanya, França en tinguin un 4% o un 6% i que ens diguin que aquí cal protegir més hectàrees! Això ni a l'URSS, no passava. És dramàtica, aquesta qüestió.

M'he trobat al delta de l'Ebre els arrossaires, amb els ajuts agroambientals. Al Penedès, productors de vi i cava, contra la possible directiva de l'any vinent, per barrejar vins blancs i negres. Al Serrallo, pescadors afectats, perquè quan Europa legisla en matèria de pesca pensa en els pescadors danesos de l'Atlàntic Nord: vaixells grossos, peixos grossos, captures grosses, i no en la pesca mediterrània, que és vaixell petit, peix petit.

Vas a Osona, segon escorxador de porcs europeu. Vuit empreses que facturem més de 150 milions d'euros, que creen ocupació, invertint, ampliant la fàbrica en ple 2009, sense cap ajut públic... Els danesos només els poden frenar via prohibicions a través de Rússia...

—I com ho resoldreu això, a Europa?

—Doncs intentaré fer com un eurodiputat danès. Defensar directament interessos locals. Perquè Europa es construeix a partir de la defensa dels interessos locals. Si en nom d'Europa, Dinamarca ha de sacrificar tota la seva pesca i tota la seva ramaderia, aquesta Europa no interessa els danesos. No pot ser que els eurodiputats catalans no defensin els interessos locals al Parlament Europeu. Això, fins i tot, ho va dir Montilla, i Maria Badia també, i és un greu error. Per exemple, Inés Ayala, eurodiputada socialista d'Aragó, defensa la travessia central dels Pirineus per allà. I ha estat cinc anys a la comissió de transports defensant això. Per tant, tots els eurodi-

putats de països normals defensen interessos locals, menys el PSC i el PP.

—Aquesta suma d'interessos locals no bloca la concepció europea entre els ciutadans?

—No, per construir Europa has de tenir en compte tots els interessos locals.

—I això és viable?

—És que què fan els alemanys quan hi ha alguna qüestió relativa a l'automòbil? Tots els eurodiputats conjuntament. Com fan els danesos quan hi ha una qüestió de porcs o de pesca, independentment del grup polític al qual pertanyin. Perquè al Parlament Europeu, com també al de Madrid i a Catalunya, i a qualsevol parlament, les dinàmiques territorials tenen molt més pes que no les preteses diferències ideològiques. La prova és que Maria Badia tornarà a votar Durão Barroso. Perquè, en la dinàmica nord-sud, on el nord pesa més que el sud, és molt important que el president de la Comissió sigui del sud. I Montilla, qui ha anat a buscar per fer la llei d'educació? Hi ha qüestions transversals de país en les quals la divisió dreta-esquerra es difumina.

Els catalans encara no tenim estat. No tenim comissaris, no tenim primers ministres, no podem anar al consell de ministres. Només tenim el Parlament Europeu per a visualitzar-nos. És on podem lluitar per la nostra llengua, on podem defensar els interessos dels catalans. Si els catalans no voten, no tindran ningú qui els defensi. Llavors, pescadors del Serrallo, productors de vi i cava, ramaders d'Osona, regants del Segarra-Garrigues, arrossers del delta, esteu despullats, perquè no hi ha ningú que us defensi. Per això he anat per Catalunya donant el mòbil i el correu electrònic. Aspiro a representar directament els vostres interessos. Si no ho fem nosaltres, no espereu que un diputat del PP de Castella - la Manxa, o una diputada de l'Aragó, defensi el cava català, el pescador del Serrallo o l'arrossaire del delta. Si no ho fem directament nosaltres, no ho farà ningú. Per tant, els catalans hauríem de votar el doble que els altres territoris, perquè tenim un gran dèficit de representació.

Però, és clar, si la cançó de l'estiu és quin gran fracàs el dia 7 de juny! Molt bé. Mireu: hi ha ràdios i diaris líders en aquest país que han considerat que no interessa a ningú entrevistar els candidats a les europees. Parlen tot l'any de

fórmula 1 i de futbol. I ara continuen parlant-ne. Fantàstica notícia. Ara, això sí, el 8 de juny seran els primers de fer grans editorials sobre “el gran fracàs que ja anunciàvem!”. Molt bé. Qui té interès a despolititzar Catalunya?

—?

—És allò de Franco, “Haga como yo, no se meta en política.”

—...o allò de “la política, si no la fas, te la fan”.

—Exacte, de Joan Fuster. Sí. Per això hem de votar més que ningú.

—**A la coalició que encapçaleu hi ha el PNB, a més del Bloc i UM, a banda de regionalistes andalusos i canaris. Quin nexa hi ha entre aquestes formacions?**

—Vejam, als territoris catalans l'estructura econòmica és molt homogènia. Jo he demanat d'inscriure'm a la comissió de transports i turisme, una de les més importants. Així doncs, he anat a les Balears i al País Valencià i els he dit, al sector turístic, que aspiro a representar directament els seus interessos. A la comissió de transport, el corredor mediterrani hi queda inclòs. Llavors, si en Salvador Sedó pogués anar a la comissió d'indústria, ho tindríem tot cobert. Perquè som un país turístic, industrial i necessitem comunicacions.

La meva segona comissió està per decidir, però segurament, la d'agricultura. Tot això que passa al canal Segarra-Garrigues és gravíssim. Jo, que per part de mare vinc de Mollerussa, conec molt aquest àmbit. I aquest és un dels motius pel qual em presento.

No pot ser que ens hàgim gastat 1.600 milions en un canal que pot regar 70.000 hectàrees —que això és petroli pur—, i ara el govern català es plantegi d'ampliar-hi en 20.000 hectàrees més la zona de protecció per als ocells que ja hi ha ara, de 15.000. Al final, de les 70.000, 40.000 quedaran fora de joc! És una frivolitat impressionant. Per tant, intentaria passar per la comissió d'agricultura, que també afecta tot el País Valencià.

—**I a la resta de formacions de la coalició, que els aporta?**

—Al País Basc, no cal dir-ho. Ells tindran eurodiputat segur. També és un país industrial; per tant, anirem bastant a la una.

I, pel que fa a canaris i andalusos, hi ha la qüestió del turisme i el corredor medi-

terrani —Algesires-Paisos Catalans—, que la defensaré. Per tant, són força homogenis els territoris que defensem. En canvi, el PP i els PSOE, a tot Espanya tenen realitats molt desiguals. I, per exemple, el PP valencià hi és infrarepresentat en relació amb el pes que té el País Valencià dins l'estat espanyol.

—**De tota manera, defenseu el corredor mediterrani; els bascos, el corredor atlàntic...**

—Fals dilema. Precisament, la travesia central dels Pirineus deixa durant tres dècades bascos i catalans fora de joc. No són dos eixos incompatibles, l'eix Madrid-Vitòria-Hendaia-Bordeus-París i l'eix Algesires-Múrcia-Paisos Catalans, que surt a Lió i a Alemanya. Del port de Rotterdam, en parteixen cinc línies de tren. Gràcies a això, aquest port va moure més contenidors de mercaderies que tots els de l'estat espanyol junts!

Espanya encara continua essent una illa ferroviària. El PSOE, quan Zapatero acabi aquesta legislatura, dels darrers 30 anys n'haurà manat 22. Sempre amb ministres catalans, i amb vint-i-tants diputats del PSC. No s'ha invertit ni un euro a canviar l'amplada de via de Portbou en avall. Ni tan sols cal fer via nova. Només aprofitant aquest tren, canviar-ne l'amplada. De Portbou a Girona val 30 milions d'euros. No se n'ha fet ni l'estudi informatiu.

Per tant, molt bé que el president Montilla i el president Camps diguin ara que faran el corredor mediterrani. Però a Madrid són un zero a l'esquerra, si es tracta de fer canviar els plans del PP i el PSOE a l'hora de fer la primera connexió de mercaderies amb Europa pel Pirineu aragonès. I això és una veritable bestiesa. Perquè els trens de mercaderies a Europa són de 750 metres de llargada. En el futur seran de 1.000 metres a 1.500. Per tant, condició lògica: pendents mínims. Quin absurd no és aixecar els contenidors que entraran per la costa mediterrània, d'Algesires a València i Catalunya, durlos cap a Saragossa, portar-los cap a Canfranc, fer un túnel de 55 km i sortir a Lorda, on tampoc no hi ha res! Això és al·lucinant. I aquest és el problema. I és el projecte que Magdalena Álvarez anirà a defensar a Brussel·les. Així, Espanya se separa de Catalunya i del País Basc, territoris sospitosos sempre d'aventures imprevisibles. I, com l'AVE Madrid-



TINA BAGUÉ

Sevilla, deixa bascos i catalans fora del progrés, perquè aquest tren de mercaderies serà un tren de progrés.

Per tant, és important de trencar aquesta idea que ara bascos i catalans es barallaran per la línia de tren. No, no, de Rotterdam, hi insisteixo, en surten cinc línies! El port de Milà no és Gènova, és Rotterdam, gràcies al tren.

El mapa de transport europeu és insostenible. Dos terços del trànsit Àsia-Europa passen pel canal de Suez i Gibraltar, és a dir, per davant nostre. Es desembarca a Flandes, Holanda i Alemanya, i d'allà, amb tren, camió i per trànsit fluvial es distribueix per Europa. Això és insostenible econòmicament i ambientalment.

Per tant, trens mediterranis? És que no acabariem la feina entre Gènova, Marsella, Barcelona, Tarragona, València... No l'acabariem, perquè és un trànsit que es duplica cada cinc anys. Qui no hi té interès? El govern espanyol, perquè sap que aquest tren ens converteix en l'Holanda del sud i ens separa econòmicament d'Espanya. Ara ja som autosuficients, ja exportem més a fora de l'estat espanyol que no a dins. Aquest tren desespanyolitza l'economia catalana. Per això no el faran. Per això hem de lluitar-hi i els catalans l'hem de visualitzar. Aquest tren és la llibertat de Catalunya.

Enric Rimbau