

# “Seria gravíssim que València quedés fora del corredor mediterrani”

**L**a setmana passada es reuniren tot d'alcaldes de l'arc mediterrani; dimarts els presidents de les cambres de comerç; divendres els presidents de Catalunya i País Valencià... Quina impressió us causa tant de furor pel corredor mediterrani a vós que, com alguns altres, havíeu clamat en el desert per aquesta infraestructura?

—Celebro molt l'atenció econòmica i social que suscita el corredor mediterrani, una infraestructura que pot tenir un impacte econòmic a llarg termini semblant al que va tenir la construcció de l'autopista AP7 ara fa 50 anys. Cal tenir present que allò que més costa d'una infraestructura no és pas pressupostar-la o licitar-la, sinó que tota la societat en descobreixi la necessitat i els beneficis. El consens amplíssim previ intern és necessari perquè una infraestructura acabi fent-se. A Catalunya s'ha aconseguit que fins i tot Ciutadans s'hi afegeixi, en part pressionat per l'opinió pública. I encara és més important el consens que s'ha format entre catalans i valencians, sobretot si tenim en compte l'interès que tradicionalment ha tingut Madrid a dividir aquests territoris.

—A què atribuïu la generació d'aquest estat d'opinió?

—El procés de conscienciació que s'ha seguit és semblant al de l'espoliació fiscal, del qual a poc a poc s'ha anat parlant més i més. Un tema que fa deu anys només tractàvem alguns acadèmics ha anat arrelant en l'opinió pública i ha esdevingut una preocupació que es manifesta entre sectors importants de la població. Celebro que també els empresaris catalans i valencians s'hagin adonat que el futur és exportar a Europa; és ser l'Holanda del sud, no

Ramon Tremosa (Barcelona, 1965) és eurodiputat per CiU, i també una de les persones que amb més vehemència ha reclamat l'execució del corredor mediterrani. Poques setmanes abans que la Unió Europea decidisca el futur d'aquesta infraestructura, Tremosa adverteix de la possibilitat que s'opte per un traçat intermedi entre l'eix central dels Pirineus i el corredor mediterrani, opció que deixaria Alacant al marge.

tan sols fent de porta d'entrada i sortida de mercaderies, sinó també de regió industrial de transformació. Als països del nord d'Europa, els contenidors no solament hi passen, sinó que són acabats a les regions industrials, i això genera riquesa i dinamisme. Hauríem d'aspirar a aquest model. De moment,

nosaltres ja hem assolit una victòria social prèvia, transversal i unànime que ens durà en més anys o menys a disposar d'aquesta infraestructura.

—Vós que treballeu a Brussel·les i coneixeu com funcionen els organismes comunitaris, quins efectes creieu que pot tenir la pressió que s'exerceix des d'ací?

—Jo celebro que s'hagin fets actes a Brussel·les, perquè això és molt europeu i de segur que tindrà repercussions. Aquí és molt important de saber-se bellugar, saber a quines portes has de trucar i fer *lobby* en el sentit positiu del terme. Per als diputats europeus i funcionaris, és molt important de comptar amb l'opinió del sector perquè al cap i a la fi són els qui més en saben. A la comissió de transport, constantment s'organitzen conferències amb experts, empresaris, especialistes... perquè expliquen davant un procés legislatiu quines són les necessitats i les realitats sobre les quals es legislarà. Als qui som als organismes comunitaris ens calen elements de judici i, per això, és molt intel·ligent de venir a Brussel·les i fer tot allò que han fet els partidaris d'aquesta infraestructura. No és barat, ni dona beneficis a curt termini, però és importantíssim que gent de Catalunya o del País Valencià hagi vingut a explicar quins seran els beneficis que reportarà aquesta infraestructura.

—Fins a quin punt pot ser decisiva aquesta pressió que s'exerceix des de la societat civil i els agents econòmics?

—Afortunadament, l'estat espanyol està en una posició molt feble, perquè el descrèdit internacional és molt gran. La marca *Espanya* ha caigut per terra. Per tant, els polítics espanyols no estan en posició de tornar a fer com el 2003 [quan es va decidir la xarxa prioritària de transports]. Aleshores, Europa va demanar als polítics espanyols quina connexió volien i van dir que la connexió Algesires, Madrid, Saragossa i la travessia central pels Pirineus. Com diu Germà Bel, és l'únic tren de mercaderies declarat com a prioritari que és allunyat de tots els principals ports.

Els temps, però, han canviat. El tractat de Lisboa reforça les institucions europees i la crisi econòmica ha deslegitimats els estats i el seu mono-

poli sobre la política d'inversió. Per tant, a la Comissió Europea ja hi ha un estat d'opinió a favor de prioritzar les infraestructures que responen a criteris d'eficiència econòmica. A més, la UE ja ha fet saber que vol que la xarxa bàsica que es decidirà aquestes setmanes vinents sigui d'obligada execució, cosa que és una garantia per a nosaltres si el corredor mediterrani és inclòs en la xarxa prioritària de transports.

Aquesta no és l'única bona notícia. L'any 2003 es van elegir 30 eixos prioritaris de transport al mapa, perquè semblava que els diners públics no tenien límit. Ara hi ha crisi i la CE només vol un mapa amb deu eixos, perquè així es pot augmentar el finançament fins al 30% i ens assegurem que en el termini de deu anys s'hauran construït. Això ha fet caure projectes en països no rendibles i ha posat en estat d'alarma els funcionaris de Madrid, que s'han adonat que on hi ha els ports, els contenidors... és a la Mediterrània i no pas a Madrid (per on ells voldrien que passés l'eix ferroviari). Ara assistim a una pugna entre el govern espanyol, que inverteix segons criteris radials, i la Comissió Europea, que segueix criteris d'eficàcia i rendiment.

—**El ministre Blanco ha dit públicament que és partidari del corredor mediterrani. En canvi, el secretari de Relacions Institucionals de Foment, Fernando Puig de la Bellacasa, va dir a la reunió d'alcaldes a Castelló que tots dos eixos són compatibles, i aquesta setmana mateix representants de l'anomenat eix central es reuneixen amb Blanco. Què en penseu, d'aquesta ambigüitat?**

—Després de tantes promeses incompletes per part del govern espanyol, jo sóc un descregut. Pel que jo sé, el mapa es volia publicar a final de juny, però hi ha hagut pressions per part d'alguns estats membres a fi d'endarrerir-ne la publicació. El PSOE té un problema greu, perquè ni la Comissió Europea ni el govern francès no volen construir la travessia central dels Pirineus. Per tant, aquest corredor central no sortirà pel Pirineu aragonès. La lògica diu que l'opció triada des de Brussel·les serà que des de Madrid l'eix es desviï a Tarragona i pugi cap a Barcelona i des d'aquí cap a Portbou i França. Del mapa



IMELDA AHOI / EUREKA-FH

que sortirà dibuixat a mitjan octubre, desapareixerà la travessia central dels Pirineus i això tindrà una gran factura per al PSOE a Aragó, perquè han estat incapaços de fer la travessia central, malgrat haver-la declarat eix prioritari l'any 2003. Per això entenc les pressions que exerceix el govern espanyol per a endarrerir la publicació del mapa fins després de les eleccions del 20 de novembre.

—**Siga com siga, aquest híbrid entre travessia central i corredor mediterrani no és el que s'ha reclamat des del País Valencià i Catalunya.**

—No, no ho és. Ahir Germà Bel parlava de corredor *Madridterrani*, perquè tindria 200 quilòmetres de corredor mediterrani i 1.000 de *Meseta*, i això no és corredor mediterrani. De Tarragona en amunt, els ports fan trams d'amplada europea a fi de preparar-se per a exportar mercaderies. Aquest traçat *Madridterrani*, a parer meu, no aporta cap bona notícia perquè, ara per ara, els catalans ja ens paguem trams en amplada europea cap al nord. Caldria fer un ramal que baixés fins a València. Si això s'aconseguís, per a mi ja seria una gran notícia. No sé si podria tirar fins més avall, perquè el govern espanyol sempre ha prioritzat l'eix central.

—**Per tant, Alacant podria quedar al marge del corredor mediterrani?**

—Sabent com és l'estat espanyol, quina és la seva tradició jacobina i centralista, celebraré cada quilòmetre de corredor mediterrani que es faci. Tampoc no es va fer una piràmide en un dia. Podem aconseguir que en la propera revisió dels eixos prioritaris es baixi més cap al sud. Per a mi seria gravíssim que València quedés fora del corredor, però si s'hi incorpora és un punt d'inflexió perquè significa finançament europeu. Per primera vegada, Europa trencaria el disseny radial de 300 anys on s'ha tractat de fer de Madrid un París. Crec que, si més no, és un pas endavant.

Per a mi va ser molt important que l'acte de Ferrmed del gener passat fos esponsoritzat per Deutsche Bank, perquè automàticament, la SNCF, l'empresa ferroviària francesa, es va fer sòcia de Ferrmed. Això passa així perquè veuen el potencial d'aquest eix. Així doncs, disposem de la complicitat dels governs europeus, de les grans multinacionals dels sectors... I això no havia passat mai abans. Tot això ho hem de canalitzar a favor nostre. Si tenim un mapa que dibuixa un tren entre Algesires, Madrid, Saragossa, Tarragona, Barcelona, Portbou, però amb un ramal que va fins a València, crec que serà una notícia molt bona.

—**Però d'això en podem dir corredor mediterrani?**

## “València i Barcelona representen la quarta regió portuària europea en tràfic de contenidors”

—Si arriba fins a València jo crec que sí. La Comissió Europea va organitzar una conferència al Parlament d'un acadèmic de Flandes que ens va presentar un mapa de regions portuàries europees i resulta que València i Barcelona representaven la quarta regió portuària europea en tràfic de contenidors, en un rànquing de 20. I això malgrat que cap dels dos ports no tenen connexió internacional. Es a dir, només servint la regió industrial de València i Barcelona, sumaven 5 milions de contenidors el 2008. La Mediterrània va moure aquell any 20 milions de contenidors, cosa que triplica el tràfic de l'Atlàntic. La Comissió Europea té molt d'interès que els contenidors que van a Baviera i Àustria no entrin per la mar del Nord, sinó que també entrin per l'Adriàtica i la Mediterrània.

**—A la pràctica, quines repercussions financeres tindria que el corredor mediterrani es declarara eix prioritari?**

—Si Europa el declara prioritari vol dir que hi ha finançament europeu i el govern espanyol no tindrà excusa per a ajornar-ne la construcció. Els ports de València i Barcelona passaran a formar part de la Champions League industrial de l'Europa avançada. Això pot convertir les nostres economies en economies avançades.

**—L'eix central, declarat l'any 2003, no s'ha materialitzat. Això mateix ens pot passar a nosaltres?**

—El govern espanyol ha avançat en l'execució en trams, però no hi ha empreses interessades a completar-lo. Les xarxes ferroviàries tenen sentit quan allò que es mou són contenidors, i els contenidors depenen dels ports, i els ports no són a Madrid perquè no hi ha mar. La CE té interès que es facin les xarxes prioritàries perquè exerceixin la tasca de multiplicadores del dinamisme econòmic. Això no passa perquè el govern espanyol ha prioritzat l'AVE i no pas el tràfic de mercaderies.

**—I la no-declaració, en quina posició ens deixaria?**



RAMON MARTEL / EUROPE PRESS

—Jo crec que això passaria una factura electoral molt important per al Partit Socialista. Seria un fre, que ens obligaria a esperar-nos, fins d'ací a deu anys, a una altra oportunitat.

**—La Comissió Europea ha calculat que les obres del corredor costarien 153.000 milions d'euros. Els partidaris de l'eix central diuen que es tracta d'una xifra inassumible. Què en pensem?**

—Del 16 al 19 de març vaig organitzar una visita de 13 eurodiputats i hi va haver intents del govern espanyol de boicotar-la. Com que no van poder impedir la presència de les persones invitades, el mateix dia que començava la visita el ministre Blanco va venir a Barcelona i va fer una presentació delirant d'un corredor que, segons ell, va xifrar en 50.000 milions d'euros, una quantitat que cap país no podria permetre's. El titular de l'endemà, òbviament, era pensat per a fer veure als eurodiputats que el corredor és inviable, per més que això sigui mentida.

**—Tenint en compte els terminis amb què juguem, què pot passar si el PP guanya les eleccions? Queda**

**blindat el mapa que dibuixi la UE aquest octubre? Rajoy no ha badat boca sobre l'eix mediterrani...**

—Blindat, no. La UE no pot fer carreteres com si fos el govern dels Estats Units. Però passa que la UE et dóna els diners si fas l'obra. I si el govern de torn no fa l'obra, catalans i valencians han de fer una pressió política asfixiant. Si el tren és dibuixat al mapa, hem de reclamar-ho insistentment perquè tenim el suport d'Europa i això —políticament parlant— és una carta poderosíssima.

De totes maneres, he de dir que europarlamentaris del PP, com Luis de Grandes i José Manuel García Margallo, explícitament a la comissió de Transports s'han situat a favor del corredor mediterrani. Fins i tot el PP pensa a articular ferroviàriament els nostres països, cosa que és molt important. També la Ford, els sindicats, els empresaris... ho demanen, i és molt difícil de governar sense atendre aquesta demanda. Jo crec que, ara per ara, Rajoy no es mulla per a evitar-se problemes a Aragó.

**—La batalla, per tant, no s'acaba a l'octubre...**

—No s'acaba a l'octubre, però la decisió de la Comissió pot representar un punt d'inflexió.

**—Com pot afectar la inestabilitat financera al finançament del corredor mediterrani?**

—Crec que els pocs diners públics que tindrà l'estat espanyol obliguen el govern a centrar-se en els projectes que multipliquen l'activitat econòmica. Si té res de positiu aquesta crisi és que ajornarà projectes delirants com els que hem realitzat aquests darrers anys.

**—Durant molts anys, les veus a favor del corredor mediterrani se sentien a Catalunya i al País Valencià. Darrerament, però, s'hi han afegit Múrcia i Andalusia. Quina lectura en feu, d'aquesta incorporació? En termes econòmics i logístics, té sentit?**

—Em sembla molt bé. Catalunya sempre ha liderat aquests processos i és normal que hi hagi hagut aquestes incorporacions. Jo estic encantat que hagi estat així.

*Violeta Tena*