

ELECCIONS GENERALS



Ximo Puig es queixa que el PP afavoreix el port de Barcelona

Catalunya torna a estar al centre de la campanya electoral valenciana

SALVADOR ENGUIX
ÓSCAR MUÑOZ
València/Barcelona

L'Executiu valencià, del PSPV i Compromís, té la convicció absoluta que el Govern espanyol, del PP, està decidit a ofegar el port de la capital, un dels principals nodes logístics de la Mediterrània, en benefici del de Barcelona. Tant és així que ahir el president Ximo Puig no va dubtar a verbalitzar-ho: "Foment vol posar tots els recursos a favor del port de Barcelona i en contra del de València". Es tracta d'una acusació que obre una altra confrontació política entre la capital valenciana i Madrid, a banda de la del finançament, però que, indirectament, també amenaça de deteriorar les relacions entre Catalunya i València.

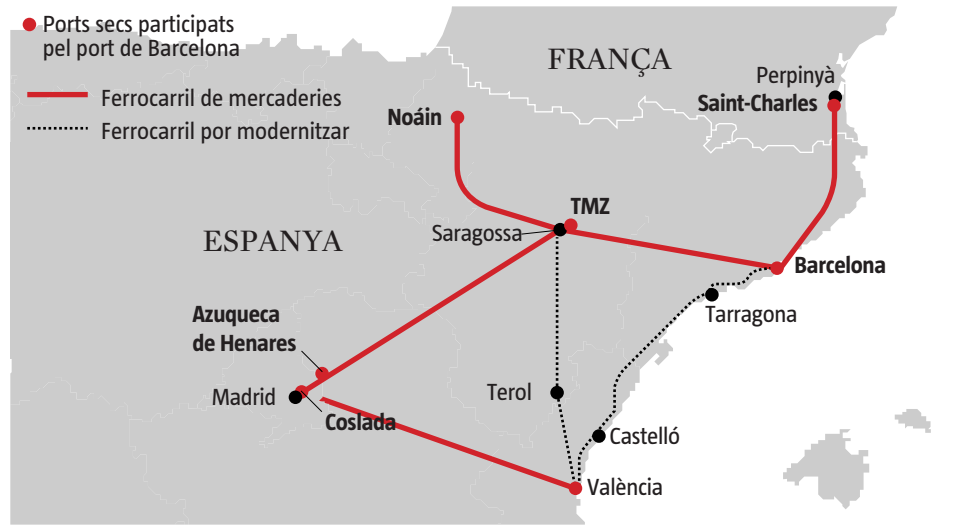
L'acusació de Ximo Puig, que compara l'Autoritat Portuària de València, pren com a referència el conveni signat dimarts a Barcelona mitjançant el qual Foment es compromet a invertir 77,2 milions d'euros en els accessos ferroviaris al port català. En paral·lel, el ministeri retreu les inversions en la línia Sagunt-Saragossa, fonamental per a les sortides de mercaderies de València al nord d'Espanya, i ha negat un crèdit de deu milions urgent per a la sostenibilitat de Parc Sagunt, plataforma logística del port de València.

La consellera d'Infraestructures valenciana, María José Salvador, apunta una altra dada: "El corredor mediterrani creua Sagunt, en el seu tram més congestionat, i les obres continuen sense avançar, no tenim ni tercer carril ni nova plataforma". I afegeix que, "si no s'inverteix en l'àrea logística del port de València, es parilitzarà un dels principals motors de l'economia valenciana".

Aurelio Martínez, president del port de València, reforça la crítica al port de Barcelona: "És contradictori estar defensant la llibertat tarifària i a continuació estar reclamant ajuts multimilionaris que, d'alguna manera, alteressin les condicions d'igualtat entre els ports del Mediterrani".

El malestar polític i econòmic és tan accentuat que la societat civil valenciana ha començat a assumir, en plena campanya electoral, el que Ximo Puig qualifica de "menyspreu" del Govern espanyol "cap als valencians". Perquè hi ha la convicció, com apunta Josep Vicent Boira, secretari autonòmic valencià de Territori, que "si l'Estat no inverteix en la connexió Sagunt-Saragossa el dany al port de València serà enorme".

El Govern català va emetre ahir un missatge conciliador amb l'Executiu valencià. El seu secretari de Territori, Ricard Font, va qualificar de "greu error polític" voler alimentant la confrontació entre València i Barcelona. "Qui no compregui que, als ulls del món, els ports catalans i valencians formem part d'una unitat comercial, no comprem com funciona l'economia a escala global", va recordar el número dos de la conselleria que dirigeix Josep Rull. I va advertir: "Si en lloc d'unir esforços per exigir a qui correspon les infraestructures que necessitem, començant pel corredor mediter-



FONT: Port de Barcelona

LA VANGUARDIA



Terminal de contenidors del port de València

rani, pel qual ja estem treballant conjuntament, ens dediquem a barallar-nos entre nosaltres, estarem fent-nos un flac favor i donant ales als que no tenen cap voluntat d'invertir ni en Catalunya ni en la Comunitat Valenciana.

Quant a l'acord signat dimarts per desencallar els accessos amb tren al port de Barcelona, el seu homòleg Ricard Font va recordar que el que es va fer va ser "resoldre un greuge històric", i va subratllar que qui

El Govern català evita el xoc i adopta un to conciliador i de cooperació amb València

ho ha propiciat ha estat el Govern català, que "ha aportat el traçat de Ferrocarrils de la Generalitat, cosa que ha suposat un estalvi de 100 milions, sobre un cost inicial que es va estimar en 400 milions." I, va afegir: "La resta l'han posat a parts iguals el ministeri i el mateix port, que ha estat el primer a pagar les seves connexions ferroviàries, que acumulen set anys de retard". Per tant, va insistir: "Afirmar que des de Madrid s'està apostant per Barcelona no s'ajusta a la realitat objectiva".

El secretari català va valorar que, en tot cas, "és legítim que cada port reivindiqui les inversions que cregui necessàries" i, en aquest sentit, "des de la Generalitat de Catalunya donarem suport que el de València, com el de Barcelona o el de Tarragona, en rebi", perquè "només si anem junts tirarem endavant". Font va ser més enllà i no va dubtar a afirmar que, en matèria d'infraestructures, des d'una perspectiva d'eix mediterrani, "el que és bo per a Catalunya és bo per a València i el que és bo per a València és bo per a Catalunya".

Pel president del port de Barcelona, Sixte Cambra, "la competència que hi pugui haver amb altres ports de la Mediterrània com Tarragona, València, Gènova o Marsella forma part de la normalitat". Cambra va recordar que "en l'actual model portuari de col·laboració públic-privada nosaltres som socis dels nostres concessionaris i el que hem de fer és posar un marc adequat perquè puguin competir en les millors condicions". En aquesta línia, el port de la capital catalana participa en els ports secs amb terminals ferroviàries de Saragossa, Azuqueca de Henares (Guadalajara), Coslada (Madrid), Noáin (Navarra) i Saint Charles, a Perpinyà. "Per al port de Barcelona el volum d'activitat i la importància del port de València no és un problema, sinó que és un al·licient. La competència et fa més exigent".

Corredor mediterrani: confusions interessades

Ramon Tremosa / Francesc Homs

Pablo Iglesias i Xavier Domènech van generar confusió sobre el corredor mediterrani en un article en aquest diari el dia 15 passat ficant CDC al mateix sac de PP i PSOE a l'hora d'identificar responsables del noat corredor mediterrani: només en un país on els quatre aspirants a presidir el Govern espanyol debaten més de dues hores i no surt en cap moment ni Europa ni la UE es poden generar tantes confusions interessades sobre temes europeus, ignorats pels candidats esmentats.

El corredor mediterrani, eix central de la campanya electoral de CDC a les eleccions europees de 2009, va ser aprovat pel Parlament Europeu i pel Consell el 2013 dins del marc de la xarxa ferroviària prioritària de la UE. La proposta aprovada va ser la de la Comissió Europea del 2010, en la qual s'eliminava la travessia central del Pirineu aragonès, única connexió entre Espanya i França imposada per Aznar el 2003, i s'obligava Espanya a construir primer el corredor mediterrani. El reglament europeu, d'obligada i literal transposició per a tots els estats membres de la UE, estableix una data d'entrada en circulació de la tota la xarxa europea (2030) i els ports que ha d'incloure, sense marge d'alteració per part dels governs.

PP i PSOE van intentar sense èxit mantenir en el mapa prioritari també el corredor central aragonès, però l'argument europeu va ser implacable: "Hi ha el risc que el Govern espanyol comenci abans la construcció de la connexió aragonesa que la mediterrània". Espanya es va quedar sola en la votació del Consell i la va perdre per 27 a 1. Els ports catalans i valencians quedaven així incorporats a la xarxa euro-

Ignorar el lideratge català en la victòria que va suposar l'aprovació del corredor mediterrani és un senyal de prepotència de Pablo Iglesias

pea. El record més dolç de l'anterior legislatura va ser el dia de l'aprovació del corredor mediterrani: costa cada dia més en política prometre una cosa en campanya i guanyar-la en seu parlamentària.

Ignorar el lideratge català en la gran victòria europea de Catalunya que va suposar l'aprovació del corredor mediterrani és un senyal preocupant de prepotència de Pablo Iglesias: cal recordar que, quan va ser entrevistat ara fa un any a RAC1 per Jordi Basté, el líder de Podem va reconèixer que no sabia què era el corredor mediterrani! Menystenir el treball de molts anys i el lideratge de Ferrmed (Joan Amorós), del port de Barcelona (Santi Garcia-Milà com a president de l'Associació Europea de Ports), dels molts acadèmics catalans i dels partits polítics catalans sense dependència madrilenya és una mostra preocupant que la "nova política" de Podem potser conserva els pitjors tics del vell centralisme de PP i PSOE, que ja denunciava Antonio Machado: "Castilla miserable / ayer dominadora / envuelta en sus harapos / desprecia cuanto ignora".

R. TREMOSA i F. HOMS, eurodiputat i candidat de CDC, respectivament