

Ramon Tremosa, Economista y europarlamentario

“Madrid ve el Corredor como una obra que desespañoliza Catalunya”

Xavier Gual Barcelona

■ Ramon Tremosa (Barcelona, 1965), economista y eurodiputado por la Alianza de los Demócratas y Liberales (donde se integra el PdeCat), radiografió en 2007 el potencial logístico catalán en un libro, *Catalunya será logística o no será*, que se convirtió en algo así como el vademécum del sector. Un año después publicó la segunda parte, *Catalunya, país emergent*.

Diez años después de ‘Catalunya será logística o no será’, ¿estamos mejor o peor que entonces?

Indudablemente, mejor. Se ha aprobado el Corredor Mediterráneo en el Parlamento Europeo, que es el reconocimiento por parte de Europa de que aquí hay un potencial muy grande. Y, además, se hizo eliminando la travesía central del Pirineo aragonés de José María Aznar, que la impuso en 2003 como única conexión de España con Europa. En 2013, la CE se la borró con tipex, y para evitar tentaciones, eliminaron el Corredor Central. Esto el PP se lo tomó muy mal, hasta el punto de que la presidenta de Aragón dijo aquello de que “hemos perdido una batalla, pero no la guerra”.

Sin embargo, el proyecto sigue en vía muerta. ¿Por qué?

Yo dije en su día que sólo un Estado catalán construirá el Corredor Mediterráneo. No lo hará un Gobierno español, porque lo que no hará Madrid es ponernos una autopista

“El Corredor Mediterráneo europeiza de manera irreversible la economía catalana, que es lo que el Estado quiere impedir”

con Europa. El Corredor Mediterráneo europeiza de manera irreversible la economía catalana, y eso es lo que el Estado español quiere impedir. Desde Madrid, el Corredor Mediterráneo se ve como una infraestructura que desespañoliza Catalunya y la economía catalana. Si algún día, Catalunya se independiza, la posibilidad de que el bloque comercial tenga efecto como medida disuasoria se diluye con el Corredor.

Pero esta infraestructura, ¿no interesa a todos, más allá de Catalunya?

Sin duda, el Corredor no beneficiaría únicamente a Catalunya y Valencia, también a otras regiones españolas, como Aragón, Murcia, Andalucía o Castilla. Sin embargo, antes se gastarían el dinero haciendo las infraestructuras más surrealistas que poniendo una autopista para que más mercancías salgan de Catalunya hacia Europa. España prefiere ser pobre antes que próspera si la prosperidad le entra por Catalunya.



¿Esta es la causa de que el Corredor sufra retrasos continuos, demoras inexplicables, sin planificación ni hoja de ruta?

Sí, porque Bruselas no tiene suficiente fuerza para imponerse a un Estado. España, Italia y Grecia son los tres países más incumplidores de la Unión Europea. Al Estado español, la UE le abrió sólo el año pasado 83 expedientes por incumplimiento de normas, directivas y reglamentos. Hablamos de medio ambiente, de energía renovables, de competitividad... En definitiva, de aspectos clave de la economía europea. En cuatro años aquí no se ha hecho nada respecto al Corredor, que no es el tren de los catalanes: es un tramo que forma parte de una red de 10 trenes, Norte-Sur, Este-Oeste, que articulan Europa.

Y si el Estado miembro no cofinancia, ¿qué pasa, no se le puede obligar?

Las capitales del sur practican la desobediencia. He preguntado esta misma cuestión en sede parlamen-

taria a muchos directores generales de la Comisión y me han respondido que ellos son partidarios de suspender todos los fondos destinados a un país por incumplir tal o cual proyecto, en materia de energía o de transporte, considerado de interés europeo. Pero no pueden hacerlo, la ley no se lo permite.

“El Corredor no es el tren de los catalanes: es un tramo de una red de diez trenes que articulan Europa de Norte a Sur y de Este a Oeste”

Así pues, ¿los catalanes no son los únicos desobedientes?

Escuchar a Rajoy decir que hay que cumplir la ley, que el respeto a la ley es sagrado, provoca hilaridad en Europa, por cuanto que España es el país más incumplidor de la Unión. El show

de la estiba es un ejemplo: dos años con mayoría absoluta sin hacer nada. España prefiere pagar 50 millones de multa al día, les da igual...

En 2007, sin conexión ferroviaria de alta velocidad, usted denunciaba los problemas de congestión en La Jonquera. ¿Se ha mejorado algo?

El AVE no ha tenido ningún impacto porque no hace el Corredor Mediterráneo. España diseñó la alta velocidad para que no fuera compatible con las mercancías. Alemania, por ejemplo, sí la hizo compatible para ambos tráfico. Además, la red alemana se construyó con muchos apartaderos para que el tren de mercancías se pueda apartar de la vía y dejar pasar al de pasajeros. Juan Arnorós lo ha denunciado repetidamente. Aquí la alta velocidad se ha hecho sólo para pasajeros, para ir rápido a Madrid, no hay apartaderos y se han hecho pendientes incompatibles con mercancías. Por ejemplo, el túnel de Mollet tiene una pendiente por la que

es imposible transportar mercancías porque hay que poner dos locomotoras. Y se ha hecho así expresamente, porque los ingenieros de Fomento saben muy bien lo que hacen. En España se ha hecho una red radial para centralizar la economía, sólo para personas, donde la mercancía no cuenta. Ahora, la solución pasaría por un tercer hilo que haga posible que el tren no tenga que detenerse en Portbou.

¿Es consecuencia de esto que el transporte de mercancías languidece aquí mientras crece en la UE?

El tren de mercancías quiere decir grandes volúmenes, mucha eficiencia en el transporte, respeto por el medio

“El tren de mercancías quiere decir grandes volúmenes, eficiencia e integración comercial, algo que no interesa al Estado”

ambiente e integración comercial creciente. Y esto no interesa a España, que ve el comercio de Catalunya con el exterior como algo pecaminoso: cuanto más comercien los catalanes con Europa más se desespañolizarán. Esto no lo quieren. Y pasa también con el aeropuerto del Prat. Ahora que Norwegian quiere ofrecer vuelos directos a San Francisco, viene Iberia y dice que también los quiere ofrecer, sólo para quitarle los slots a Norwegian.

Usted, en su libro, ponía el caso de Flandes como espejo en el que Catalunya debía mirarse. ¿Lo mantiene?

El único puerto que puede cumplir la función que Rotterdam cumple en Holanda, o la que Amberes hace en Flandes, en el sur de Europa, es Barcelona. Es la tesis que defiendo en *Catalunya, país emergent*. Cuando viene Amazon aquí, o cuando ves el goteo de grandes empresas que se instalan en Catalunya, te das cuenta del gran potencial natural que tiene Catalunya, por razones históricas, de geografía, culturales o por el hecho de haber desarrollado la revolución industrial. Por todo ello, aquí se dan las condiciones idóneas para desarrollar un gran polo logístico.

¿Con una Catalunya independiente, en principio fuera de la Unión Europea, todo esto es posible?

Es que Catalunya no estaría fuera de la Unión. Si España no reconoce la independencia, Catalunya no podría ser expulsada porque los catalanes seguirían siendo ciudadanos españoles y, por tanto, europeos. Y si España reconoce la independencia de Catalunya, cosa que parece ser que no tiene intención de hacer, cómo va a oponerse a que un Estado soberano forme parte de la UE?

Pero esta incertidumbre, ¿no perjudica los intereses de Catalunya?

Es que no hay tal incertidumbre. Las 6.000 multinacionales presentes en Catalunya no dejarán que esto ocurra. ¿O es que el presidente de Volkswagen no llamará a la canciller Angela Merkel si España impide que Catalunya permanezca en la Unión o en el euro? Ese argumento es tan manido como falso. ■