

La Eurorregión del Mediterráneo, que agrupa a las dos comunidades, y Baleares y Andorra, publica el libro blanco de sus empresas, con características muy homogéneas, como la aversión al endeudamiento.

## Catalunya y Valencia, en el mismo tren económico

Escribe **Manel Manchón**

**La cultura une**, consigue complicidades, aunque también provoca resquemores. Pero los intereses económicos son los que acaban estableciendo vínculos y logran proyectos en común. Los empresarios de la Comunitat Valenciana "lo entienden así, y no ven claros otros proyectos que tengan un cariz político". Es como lo entiende el editor Eliseu Climent, un hombre de cultura, curtido en mil batallas y siempre con un mismo objetivo: acercar a Valencia y Catalunya con proyectos de futuro. También lo entiende así Joan B. Casas, vicepresidente del Institut Ignasi Villalonga, la entidad que apoya e impulsa la Euram, la Eurorregión del Mediterráneo integrada por el sur de Francia, límite con Catalunya, Andorra, Catalunya, Valencia y Baleares y que funciona desde hace ocho años.

En contraste, por tanto, con la eurorregión que ideó el ex president Pasqual Maragall en la anterior legislatura, donde no quiso participar Valencia, la Euram se centra en los aspectos empresariales. Y acaba de publicar, a través de la editorial 3i4, un libro blanco que analiza el conjunto de empresas de la Euram, que significan entre el 30% y el 60% en el conjunto del Estado español.

El estudio, en el que han participado economistas de todas las universidades de las distintas comunidades, lo ha dirigido Oriol Amat, catedrático de la Universitat Pompeu Fabra. La idea de fondo es que, curiosamente, aunque los proyectos tengan un cariz únicamente económico, la política es esencial para corregir deficiencias y establecer las prioridades de esta eurorregión. Los datos que aportó ayer Amat, con la presencia del secretario de Economía, Andreu Morillas, no de-



Joan B. Casas, del Institut Ignasi Villalonga y el catedrático Oriol Amat, ayer. /E.R.

**Los empresarios valencianos, se asegura, se sienten cómodos en la Euram, a diferencia de la Eurorregión de Maragall**

jan duda de la solidez de la conexión mediterránea: si la población de la Euram, al margen de Andorra y la "Catalunya Nord", representan un 28,3% del total de España, la aportación en el PIB conjunto español es del 30,35%. El aumento del PIB en los últimos años de las comunidades de esta eurorregión ha sido del 3%, muy por encima de la media europea del 1,5%. Y el 35% de total las exportaciones de España las llevan a cabo empresas de la Euram.

El tejido empresarial padece, sin embargo, las mismas dificultades.

Del total de empresas de la eurorregión, Catalunya tiene el 61% del total, Valencia el 33% y Baleares el 6%. Y las características son comunes. Según Amat, la mayoría de empresas son de pequeña y mediana dimensión y están "fuertemente capitalizadas". ¿La razón? La aversión de las familias que han dirigido siempre esas empresas a la entrada de capital foráneo, conjuntamente con el rechazo a contraer créditos financieros. "Hay dinero, pero no lo suficiente para dimensionar esas empresas en firmas grandes", explica Oriol Amat.

En cualquier caso, la Euram, según sus impulsores, tiene más sentido que la Eurorregión amparada por Maragall y que trata de resucitar el Govern de José Montilla. La inclusión de Aragón, por ejemplo, no se entiende desde la Euram, porque sus características son otras. Una de

ellas es que puede ofrecer un suelo más barato a las empresas, porque el turismo tiene un menor peso. Joan B. Casas, del Institut Ignasi Villalonga, explica la paradoja: "el turismo es fuente de ingreso y es un sector primordial en Catalunya y Valencia, pero por la misma regla de tres el suelo es también mucho más caro".

El contraste en el seno de la Euram llega también con las distintas reivindicaciones. Si Catalunya lleva años, a través de sus principales fuerzas políticas, exigiendo que se pueda paliar su déficit fiscal, en Valencia y Baleares, con el mismo problema, esa exigencia no tiene tanta fuerza. Tampoco la tiene la reclamación que se hace desde Catalunya en el capítulo de infraestructuras. Aquí el editor Eliseu Climent considera que la situación es lamentable y afirma: "Es para ponerse a llorar que para ir de Valencia a Lleida se vaya más rápido si se pasa por Madrid".

En ese capítulo la Euram está preparando un libro blanco sobre las infraestructuras que necesita la eurorregión en el marco de la Unión Europea. "Lo que hay que hacer es estar presente en los debates para que no nos ignoren desde Bruselas", asegura Joan B. Casas. La pretensión es influir en el transcurso de la revisión del libro blanco de transportes de la Unión Europea, que apostó en su momento por un corredor del norte de Europa, y de la próxima redefinición de las redes transeuropeas de transporte, prevista para 2008.

Pero si esos intereses económicos del corredor mediterráneo existen, ¿qué respuestas políticas hay? "Debemos presionar a los políticos", concluye Casas.