Països cooperants

vista prèvia >

Les realitats dels territoris que formen els Països Catalans no sempre s'han mirat de forma complementària ni cooperativa. Massa vegades s'han mirat com si estiguessin mútuament d'esquenes. Els seus interessos i necessitats, però, són molt comuns i requereixen que s'estableixin sinergies per poder sumar en diferents àmbits i vertebrar economies i sectors productius que es necessiten recíprocament. Un camí que ha de portar aquests territoris a ser països cooperants.

Josep Huguet
Exconseller de la Generalitat de Catalunya
@Josep_Huguet

Catalunya, les Balears i el País Valencià són els únics territoris de l'Estat espanyol que tenen dèficit fiscal, és a dir, que aporten més a l'Estat que no en reben. Aquest dèficit es mou, segons els moments, a l'entorn del 8% del PIB de Catalunya, del 15% del PIB de les Balears i del 5% al País Valencià. El cas del suposat dèficit fiscal de Madrid és fals: Madrid és la capital natural de la Gran Castella —Castella-la Manxa i Castella-Lleó— i aquest conjunt disposa de superàvit fiscal; perquè Madrid computa com a ingressos els impostos que hi tributen les empreses amb la seva seu allà, però que tenen la seva activitat en altres territoris; i perquè concentra totes les inversions d'un Estat concentrat que no computen en les xifres de la Comunitat Autònoma.[1] No cal donar-hi més voltes. Ens trobem davant d'un sistema de finançament opac, centralista, desequilibrat entre CCAA i amb costos enormes per al conjunt de l'arc mediterrani. Madrid és l'única autonomia de l'Estat, els darrers 40 anys, que ha crescut proporcionalment més en PIB en detriment de la resta, excepte les comunitats forals. I a conseqüència d'aquest dèficit fiscal, les més perjudicades en termes relatius són les autonomies de l'arc mediterrani, coneguda com Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM).[2] L'efecte de la capitalitat de Madrid li representa una atracció de 28.000 milions l'any i aquesta concentració de recursos i poder provoca paradoxalment el buidatge dels territoris més propers en cercles concèntrics, atiat per l'agressiu dúmping fiscal que poden aplicar els governs madrilenys.[3] Allò que és conegut com efecte eucaliptus de desertització està propiciant el sorgiment de tímids moviments de protesta a l'entorn de l'«España vaciada». En el cas de les Balears i Pitiüses, a més, els condicionants de la insularitat mai han estat contemplats seriosament ni per l'Estat ni per la UE.[4]

La mitjana d'inversió nominal que s'ha fet als Països Catalans és inferior a la seva població i al PIB. Si s'hi afegeixen les dades de les inversions executades encara són més escandaloses: una mitjana d'un 55% del que tocaria. Aquest espoli fiscal té greus conseqüències en la capacitat productiva, la creació d'ocupació de qualitat i la dotació de serveis públics d'aquests territoris. Però, cal afegir-hi a més a més la feblesa competencial dels governs autonòmics pel que fa a les grans polítiques econòmiques, socials i d'infraestructures. Els governs autonòmics no disposen de les claus mestres en molts àmbits. I sense les claus ni el control de la caixa ens trobem en un estat autonòmic de cartró pedra que bàsicament perjudica els qui el financen sense retorn.

El tema ha estat tractat a bastament per experts de forma reiterada i en aquest article només m'entretindré a desplegar alguns, no tots, dels àmbits econòmics que comparteixen els països que limiten amb el Mar Balear, per veure'n algunes de les amenaces a les quals s'enfronten i apuntar-ne algunes oportunitats.

1 PEREZ; REIG, «Madrid capitalitat».

2 CRESPO, «L'Euroregió de l'Arc Mediterrani».

3 SOLER, «Madrid lleva a cabo una política fiscal claramente regresiva».

4 Vegeu AL·LÈS, «El comitè de les Regions insta a la Unió Europea a donar una atenció específica a les illes mediterrànies a proposta de les balears»; GOIB, «Les illes mediterrànies i la UE: Quo Vadies Europa Insulae?»; JANER, «Impacte de les polítiques de la UE sobre les illes mediterrànies».

Certs abusos de les companyies subministradores privades procedents de concessions han posat sobre la taula la necessitat de no perdre la titularitat pública de l'aigua

Infraestructures bàsiques

L'aigua és vida

L'aigua és la matèria bàsica per a la vida. I amb l'acceleració de l'escalfament global i el canvi climàtic, a la Mediterrània avancem cap a una escassedat endèmica. Les generacions sedentàries que ens han precedit a les nostres contrades, des dels ibers fins a l'actualitat, passant per l'època romana, andalusí, medieval o de l'agricultura comercial i de la industrialització, han abordat la gestió d'un recurs que mai ha estat abundant, comparat amb el centre i nord d'Europa. Amb tot, la industrialització agrícola i la pèrdua de diversitat en els conreus han fet abandonar part del saber històric acumulat en l'estalvi de l'aigua en origen: feixes, parets seques, cisternes i basses alimentades per rases netes i endreçades que alhora prevenien l'erosió. La paradoxa és que la construcció de pantans i canals de reg que han permès transformar grans superfícies dels nostres països en conreus de regadiu, ha fet predominar la sensació d'abundància dels recursos hídrics. Quan no era certa.
L'actual sistema de gestió de les conques hidrogràfiques es fa a partir d'un sistema extens de pantans i canals. Per la configuració geogràfica, excepte les de l'extrem nord-est al Principat, totes són compartides amb altres territoris de l'interior peninsular a través de Confederacions Hidrogràfiques de l'Ebre, del Túria, del Xúquer i del Segura.[5] En aquestes hi ha una Junta de Govern composada per l'Administració General de l'Estat, i els usuaris de l'aigua, Comunitats Autònomes i les províncies. Amb una escassedat d'aigua creixent, els conflictes per la regulació en aquestes conques estan servits. I amb un Estat que no serà àrbitre imparcial es pot enverinar tot.

Per tant, el més sensat és abordar una nova cultura de l'aigua a les zones agrícoles i ramaderes basada en el seu ús contingut i intel·ligent, en la seva regeneració, en l'aprofitament de les noves tecnologies per dosificar el seu ús.[6] I en les zones urbanes mediterrànies caldrà fer una certa revolució amb el canvi de normatives pel que fa a les noves construccions implantant el sistema de doble canonada per diferenciar les aigües negres dels vàters, de les aigües grises que provenen de la cuina, la bugada, la cambra de bany, lavabos, aigüeres, regadores...[7] Amb la seva reutilització s'aconsegueix disminuir la despesa en aigua potable, així com reduir l'abocament d'aigües residuals. Les aigües grises són reutilitzables per alimentar les cisternes dels vàters, per al reg del jardí o la neteja dels exteriors. Algunes, amb els tractaments adequats són vàlides per a l'horticultura. Amb la implantació de la diferenciació s'aconsegueix un estalvi d'entre un 30% i un 45% d'aigua potable.[8]

A les zones urbanes, la majoria arran de mar, caldrà mesures de fons, com canviar el model d'enjardinats públics que siguin de vegetació de secà; construir grans cisternes per aprofitar les tempestuoses i esporàdiques llevantades que aboquen al mar volums brutals d'aigua dolça aprofitables, com ja fa el sistema de cisternes de Barcelona; augmentar i millorar les dessalinitzadores, així com les depuradores amb sistemes energètics de baix consum i renovables. I abordar un tema de fons:

5 PORTILLO, «Conques hidrogràfiques».

6 UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI, «La gestió de l'aigua».

7 CORBELLA, «Aigües grises».

8 FERNANDEZ, «Reutilització d'aigües grises».

El conjunt dels Països Catalans va molt retardat en la implantació d'energies renovables i això els fa més dependents de l'exterior, i comportarà conduccions d'alta tensió que evacuaran electricitat des d'Aragó

qui gestiona l'aigua? Certs abusos de les companyies subministradores privades procedents de concessions han posat sobre la taula la necessitat de no perdre la titularitat pública de l'aigua i potser tampoc la de la seva gestió. En aquest sentit, són d'admirar els municipis que han sabut preservar aquelles empreses d'aigües d'iniciativa pública o social.

Un cop més, el conjunt dels Països Catalans, davant d'una problemàtica greu i compartida haurien d'habilitar espais d'intercanvi de bones pràctiques, de difusió d'innovacions en aquest camp entre els usuaris principals de l'aigua: agricultors, ramaders, sectors turístics, constructors, ciutats i governs autònoms. Les Universitats i els centres de recerca i innovació haurien de tenir aquest repte de l'aigua, i d'altres conseqüències del canvi climàtic, com a obligatori en els seus objectius.

L'energia que ens fa funcionar

La transició energètica és un repte que es planteja a tot el món, però que pren unes característiques pròpies als territoris de l'entorn del Mar Balear. Amb un clima creixentment sec, amb una agricultura exportadora, importants àrees industrials i una densitat de població alta en les zones costeres, la necessitat d'energia és elevada, però l'impacte territorial de les noves instal·lacions renovables aixeca molts debats. El conjunt dels Països Catalans va molt retardat en la implantació d'energies renovables i això els fa més dependents de l'exterior i comportarà conduccions d'alta tensió que evacuaran electricitat des d'Aragó o la Manxa, que acabaran trinxant també el territori.[9] Aragó genera el 120% de l'energia que necessita. Avui dia, hi ha més de 30 parcs eòlics i plantes solars fotovoltaiques en construcció amb una inversió que supera els 1.350 milions d'euros i suposarà la generació de 1.515 megawatts (MW). Pel que fa a la tramitació administrativa, la xifra es dispara fins a 400 projectes amb una generació de fins a 12.000 MW.

Els percentatges d'energia elèctrica produïda per les renovables a l'eix mediterrani, en canvi, són ridículs encara: 28% al País Valencià, un 17% a Catalunya i només un 9% a les Balears. En un estudi recent del Col·legi d'Enginyers de Catalunya es demana multiplicar per 20 la capacitat instal·lada de les energies renovables el 2050 i per 8 el 2030, a Catalunya.[10] Es requereixen 8.000 milions a l'any per a la transició energètica. Un estudi del Govern Balear reconeix que les Illes Balears tenen capacitat suficient per a ser autosuficients amb els únics hàndicaps de l'emmagatzematge energètic, la millora d'interconnexions i la millora en la gestió de les xarxes.[11] El País Valencià genera el 70% de l'energia que consumeix i si s'aproven els projectes pendents de renovables amb 10.000 MW serà autosuficient en la producció i el consum d'energia abans del 2030. [12]El País Valencià lidera la creació de comunitats d'energia renovable a escala estatal, que més enllà de la reducció de costos afavoreix un model d'apoderament local acostant la ciutadania a la presa de decisions energètiques.

Les rèmores pel desplegament de les renovables són la lentitud en la tramitació d'expedients en tots els governs

9 TENA, «Centralisme energètic»

10 COL·LEGI D'ENGINYERS INDUSTRIALS, «La transició energètica a Catalunya».

11 GIB, «Energies renovables i eficiència energètica a les Illes Balears».

12 AL·LÈS, «El 28% de la energía de la Comunidad Valenciana es renovable, pero avanza a paso lento».

Pel Mediterrani hi circulen aproximadament el 50% del conjunt d'exportacions del conjunt de l'Estat

autonòmics; i també, les plataformes contràries a la implantació que si bé en alguns casos poden tenir justificació per evitar operacions especulatives sobre sòl productiu, en d'altres són moviments conservacionistes motivats per raons turístiques o pseudoambientalistes. No es poden fer truites sense trencar els ous, i sembla confirmat que almenys un 2,5% del territori haurà d'estar destinat a energies renovables si es vol complir amb els objectius fixats per la transició energètica.[13] Pretendre conservar intacte un contínuum boscós i de màquia mediterrània fruit de l'autorepoblament oportunista posterior a la màxima extensió de l'agricultura de secà que va funcionar fins a meitat del segle XX, no té res de natural. Si no s'ataca el canvi climàtic amb instal·lacions renovables i amb l'explotació intel·ligent de les zones forestals, s'acabarà tenint un territori sense plaques però cremat. Molts cops les pancartes de «Renovables SÍ, però així NO» —pur Not In My Backyard (NIMBY) [No al meu pati del darrere]— acaben essent aliades de les grans energètiques oligopòliques castellanes o de les nuclears franceses que acabaran endossant a l'eix mediterrani la seva producció. El paisatge, per definició, és fruit de la intervenció de la humanitat, des de les parets seques a les recloses per a molins; i en darrer extrem serà més fàcil desmuntar un parc fotovoltaic o un aerogenerador, si cal, que les altres accions històriques de l'home sobre el paisatge selvàtic.

Amb tantes característiques compartides seria d'esperar que les administracions locals i autonòmiques balears, valencianes i catalanes cooperessin en abordar aquests reptes. Una recuperació de la titularitat pública de la distribució de la mitja tensió, una millora més ambiciosa de la legislació estatal que afavoreixi les comunitats energètiques, un canvi en les lleis territorials que prevegi la reserva de sòl públic energètic, la simplificació administrativa per situar aerogeneradors o plaques fotovoltaiques en espais ja humanitzats —teulades, aparcaments, vorals d'autopistes, canals de reg...—, el canvi en les normes de construcció que incloguin obligatòriament les plaques solars en edificis nous, els Pactes Nacionals per l'establiment de mapes destinats a energies renovables superant malfiances de pagesia, turisme i conservacionistes... L'aliança davant dels poders estatals contraris a l'emancipació energètica dels Països Catalans, comporta cercar confluència d'interessos amb agents centre-europeus. Aquest seria el cas, que s'ha accelerat amb la guerra a Ucraïna, del projecte d'hidroducte que saltaria la frontera per arribar a Alemanya i vertebraria l'eix mediterrani amb la generació i transport d'hidrogen verd i, transitòriament, de gas procedent de l'Àfrica.

La mobilitat

Mobilitat ferroviària

El novembre del 2022, algunes entitats representatives de l'empresariat de l'eix mediterrani feien una demostració de força al reunir a Barcelona prop de 1.500 responsables per exigir d'una vegada l'acabament del Corredor Mediterrani. L'acte fou convocat per l'Associació Valenciana d'Empresaris i la conductora de l'acte va comentar irònicament que tal dia com aquell haurien d'estar celebrant el desè aniversari de la inauguració si s'haguessin complert tots els compromisos d'inversió que en canvi s'ha desviat amb fons europeus cap

13 FUTURCAT, «Gestió de l'energia».

Els FGC farien bé d'associar-se amb operadors centreeuropeus i fer de Barcelona un hub ferroviari europeu amb trens de nit a les capitals europees

a la línia Algesires-Madrid.[14] Vicente Boluda (1955), president de l'Associació Valenciana d'Empresaris, es queixà de com podia ser que la segona i tercera ciutat de l'Estat no estiguin connectades com cal, en referència a Barcelona i València; va atacar el disseny radial de les infraestructures estatals i que només el 5% del transport de mercaderies vagi per tren a l'Estat espanyol, el més baix d'Europa. Però pel que fa a passatgers, s'ha invertit en xarxa ferroviària el 90% en TGV i poc menys del 10% en rodalies, i la meitat d'aquestes inversions s'ha fet a Madrid.[15] Pel Mediterrani hi circulen aproximadament el 50% del conjunt d'exportacions del conjunt de l'Estat. Per tant, el corredor és una aposta europea que ajuda a vertebrar el continent i especialment la seva façana mediterrània. La xarxa ferroviària de qualitat, tant de llarga distància com la de rodalies de les grans àrees metropolitanes de la Mediterrània des de Màlaga a Barcelona, passant per Alacant, València i Tarragona són una condició imprescindible per gestionar el flux de turisme sostenible i desconcentrat i la captació de talent internacional innovador i tecnològic. Un viatge de Barcelona a Almeria es podria realitzar en 4 hores i 20 minuts. L'eix hauria de disposar d'una doble línia fèrria fins a Andalusia, bifurcant un tram que vagi a Granada i un altre que vagi per la costa fins a Almeria —per separar els diferents tipus de trens i augmentar-ne la capacitat—, ample de via internacional —que evita transbords a la frontera— i hauria d'estar connectada a la xarxa transeuropea que obligaria l'Estat francès a desdoblar la línia entre Montpeller i Perpinyà i fer un *bypass* a Lió, a París i a altres ciutats així com emprendre línies noves d'interconnexió entre Bèlgica i Alemanya perquè el trànsit no se saturés.[16]

El corredor europeu, del que forma part l'eix mediterrani, d'Algesires a Zahony —darrera ciutat hongaresa i per tant de la UE, abans d'Ucraïna— és de 3.500 quilòmetres i aglutina els estats amb el 54% de la població europea i el 66% del producte interior de la UE. En el tram ibèric del corredor, la doble plataforma d'alta velocitat entre Barcelona i Alacant, de 524 km, significaria tres hores de viatge on ara en són 5,35. Fins a València, 2,25h on ara són 3,45. I entre Alacant i València, 0,55 on ara són 1,40. Caldrien entre set i setze trens diaris per exportar els 5,6 milions de tones anuals de fruites i hortalisses d'Almeria, Múrcia i Alacant, que són uns 5.000 trens a l'any. Actualment l'exportació hortofructícola per tren és només del 0,07%. I més dades: les autonomies que reclamen el corredor, representen el 50% de la població estatal, el 45% del seu PIB, el 47% del seu teixit productiu, el 46% del treball, el 51% de l'exportació, més del 50% del turisme i el 63% de trànsit de mercaderies portuàries. I finalment, el 40% del comerç d'Europa amb Àsia arriba pel Mediterrani.[17] Per altra part, l'associació Ferrmed informa que l'eix logístic Barcelona-Tarragona és el tercer més important de la UE pel que fa al volum de tràfic de mercaderies, només superat pel de la conca del Ruhr a Alemanya— i el de Milà i els seus voltants a Itàlia. L'Es-

14 CASAS, «Demostració de força empresarial per completar el Corredor Mediterrani».

15 LLARCH, «L'illa ferroviària».

16 LLARCH, «Un corredor mediterrani per una cursa de fons».

17 Andrés, «València, el cul de sac del corredor mediterrani»

L'impacte dels ports en països emergents encara és més rellevant i, per això, els ports dels Països Catalans haurien de tenir els ulls posats en cooperar en el desenvolupament dels ports del sud del Mediterrani

tat espanyol és el país del món amb més quilòmetres d'alta velocitat per superfície i per habitant però la seva xarxa en comptes de concentrar les inversions en els pols logístics principals, prioritza la connexió radial de Madrid.

En tot cas, l'acte empresarial a Barcelona donà uns quants titulars i articles d'opinió i després tornà el silenci. D'actes similars se n'han anat produint de forma espasmòdica, tant en relació a l'eix mediterrani, com al dèficit d'infraestructures respectives a Catalunya, València o les Balears. Lamentablement, una part del gran empresariat o de les grans patronals que hi assisteixen o ho impulsen, estan involucrats en les organitzacions empresarials espanyoles amb seu a Madrid i deutores de la seva dinàmica centrípeta. Això explicaria l'escassa transcendència d'aquests actes simbòlics sobre el canvi de les polítiques centralistes seculars.

Mentre anem patint els retards en infraestructures ferroviàries, caldria ampliar els avantatges de la liberalització del transport de viatgers que ja s'està notant. En aquest sentit els FGC farien bé d'associar-se amb operadors centreeuropeus i fer de Barcelona un hub ferroviari europeu amb trens de passatgers de nit a les capitals europees de l'eix del Rhin com proposava Andreas Scheuer (1974), el ministre alemany de Transport durant l'últim executiu d'Angela Merkel (1954). L'extensió d'aquesta liberalització, també, al transport de mercaderies hauria d'atiar l'interès de companyies ferroviàries alemanyes i suïsses en endegar sistemes de transport per tren que competeixin alhora amb la companyia espanyola i pressionin per a l'acceleració dels canvis en les infraestructures limitades o obsoletes. Així mateix, no s'hauria de descartar, en qualsevol objectiu, la cooperació entre les tres companyies autonòmiques: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) i Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).

Mobilitat viària

En paral·lel al tema ferroviari ens trobem també amb la qüestió viària. Si l'eix mediterrani va gaudir de la primera autopista de peatge de l'Estat fou per la imposició d'organismes financers internacionals al dictador Francisco Franco (1892-1975). Ara bé, en posterioritat i fins la finalització de la majoria de concessions, aquesta precocitat ha esdevingut una càrrega quasi en solitari per a l'eix mediterrani, mentre la major part de la Gran Castella gaudia d'autovies lliures de peatge. I quan n'hi posaven a l'entorn de Madrid, el retiraven pagant-ne el rescat l'Estat, és a dir, tots nosaltres. Amb aquest panorama, tampoc són d'estranyar les reiterades manifestacions populars i d'ajuntaments contra alguns colls d'ampolla que acaben essent inductors d'accidents i morts. Molts cops, la gent de l'Ebre, per exemple, han encapçalat concentracions contra els morts a la N-340, produïts per la sistemàtica discriminació inversora a l'eix viari mediterrani que implicava la inexistència d'autovies alternatives al peatge en l'eix més exportador de la península. Un cop alliberats una part dels peatges, els col·lapses circulatoris es concentren, ara, a dins de l'autopista, sense que el Govern de l'Estat hagi decidit com generalitza el model de pagament, necessari tant per la contaminació com pel manteniment que costa entre 50.000 i 100.000 € anuals per quilòmetre. Un dels interrogants que queden per

respondre, en aquest àmbit, és la valorització dels sobreguanys que han fet les concessionàries d'autopistes en tots els anys de concessió a causa de la inexistència d'una via realment alternativa, com mana la llei; així com quin sobrecost ha tingut per a particulars i transportistes l'ús del peatge, o els inconvenients provocats per la impossibilitat d'usar-lo; i finalment, quantes morts hi ha derivades de la congestió de trànsit imposada per l'Estat espanyol als Països de l'Eix Mediterrani.

Mobilitat portuària

Pel que fa al front portuari, aquest desenvolupa un paper clau com a xarxa de nodes de les cadenes logístiques. El règim de gestió dels ports disposa d'un grau d'autonomia superior al mecanisme centralitzat de control aeroportuari. I aquest fet en garanteix molt més la seva eficiència al servei de cadascun dels territoris. La competitivitat d'importadors, exportadors i operadors logístics en depèn. L'impacte dels ports en països emergents encara és més rellevant i, per això, els ports dels Països Catalans haurien de tenir els ulls posats en cooperar en el desenvolupament dels ports del sud del Mediterrani.[18] Així mateix les dàrsenes marítimes són determinants per la creació d'ocupació molt important en activitats més enllà del comerç exterior i la manufactura: marines esportives, instal·lacions hoteleres, activitat de creuers, restauració, hubs de formació i innovació marítima... En el futur proper els ports han de jugar un paper clau en impulsar l'economia blava i la descarbonització, la generació d'energia renovable, l'economia circular o l'aprofitament dels recursos marins.[19]

La relativa desglobalització que està empenyent cap a un escurçament de la distància de les cadenes de proveïment, accelera un fenomen que ja s'havia apuntat fa uns anys en el sentit d'aproximar certes produccions que s'havien desplaçat a l'Extrem Orient cap a les ribes mediterrànies on la posada en marxa d'autovies de la mar facilitaria menys costos, més seguretat i menys impacte ambiental. Turquia i el Marroc estan despuntant en aquest nou paper i en vistes a aquesta visió geoestratègica del Mediterrani des de Catalunya, València i Balears s'hauria de tenir cura d'intensificar les relacions amb Algèria i Tunísia. I això sense menystenir la continuïtat o creixement que pugui haver-hi del comerç asiàtic on, un cop més per culpa de la manca d'eix ferroviari de transport, anem mal posicionats respecte a Itàlia i Grècia com a antenes de la Ruta de la Seda. I on, els ports del país, caldria que descavalquéssin del pòdium els ports del Mar del Nord. També aquí hi ha col·lisió amb els interessos de França, més partidària dels ports del Nord tocant a París, que dels mediterranis. Alemanya i l'est europeu no ho veuen com París i la pressió per la sostenibilitat està demostrant que un contenidor amb origen al centre d'Europa cap a Àsia contamina un 15% menys si es carrega en un port mediterrani que si ho fa en un port del nord d'Europa. Fins al canal de Suez, la reducció d'emissions seria d'un 50%. Per tant, potser seria hora que, al marge de les actuacions particulars de diversos organismes, hi hagués una certa recreació del

18 CETMO, «Fluxos de transport de passatgers a la mediterrània occidental».

19 CETMO, «Els ports mediterranis i la creació de riquesa: perspectives de futur».

Amb l'aposta europea per posar obstacles als viatges de curta distància substituïbles per tren, caldrà canviar algunes funcions del conjunt aeroportuari

que van ser els Consolats de Mar a tota la Mediterrània, amb cooperació de ports, Cambres de Comerç, grans ciutats portuàries i administracions autonòmiques.

Mobilitat aeroportuària

El 40% dels 404 aeroports oberts al trànsit civil en els països riberencs de la Mediterrània es troba a menys de cent quilòmetres de la costa. Si a més considerem els aeroports ubicats en els voltants del Mar Negre, el Mar Roig i l'Atlàntic proper, més de la meitat dels aeroports d'aquests països presenten una localització pròxima al litoral. Una de les estratègies de la Política Europea de Veïnatge ha estat promoure la liberalització del transport aeri més enllà de les fronteres comunitàries. Ara mateix tots els estats europeus estan ja dins el mercat únic de transport aeri i s'han estès acords amb quasi tots els estats del sud i est de la Mediterrània. En aquest mercat únic de transport aeri ja no cal recórrer a les operacions xàrter ni al paquet turístic per assegurar la connectivitat aèria de determinades destinacions. L'aeroport del Prat és el sisè de la UE en volum de passatgers. Abans de la pandèmia havia superat els 50 milions de passatgers l'any a través de les més de 100 aerolínies que volen a 219 destinacions de 64 països. Quan el president espanyol José Luis Rodriguez Zapatero (1960) va inaugurar la nova terminal del Prat va dir: «*Necessitem una Espanya cohesionada i per això és imprescindible comptar amb una Catalunya forta i dotada d'infraestructures*».[20] Al mateix temps, però, l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera, va recordar que AENA s'havia compromès a mantenir l'actual configuració de les pistes per no provocar sorolls i molèsties al territori. Quinze anys després a El Prat les inversions estan molt per sota de les de Madrid però, això sí, li han canviat el nom com a mesura de gràcia. I de les promeses sobre una millor dotació econòmica n'ha sortit un pla bàsicament immobiliari per a beneficiar AENA que utilitza la seva posició monopolística, fins i tot, per frenar l'accés ferroviari i de transport públic a l'aeroport i beneficiar-se dels guanys astronòmics que li proporcionen els pàrquings. AENA, l'organisme gestor dels aeroports espanyols, és un ens centralitzat i concentrat que sempre ha treballat a favor de Madrid/Barajas. AENA és l'únic cas a Europa on els aeroports públics o privats no s'autogovernen i competeixen entre ells. AENA s'assegura els principals ingressos gràcies a l'aeroport del Prat i els aeroports turístics dels Països Catalans; amb aquests ingressos manté els aeroports deficitaris de la resta de l'Estat i incrementa la macrocefàlia de Madrid. Per altra banda, el control d'AENA sobre el sistema aeroportuari li ha permès perjudicar els aeroports perifèrics, ja que bloqueja propostes de vols intercontinentals per beneficiar el hub de Madrid, que té un 26% de tràfic intercontinental i Barcelona només en té un 11%. Aquí, inicialment, els *low cost* aterraven més lluny de la capital, a Girona i Reus, com passa a la major part de països, en pagar taxes més barates. En el moment que AENA va igualar taxes, tots els vols de curta distància van aterrar al Prat provocant la saturació de cara els altres vols. Una saturació que atempta contra el futur del Prat i li impedeix situar-se com un hub de vols internacionals que és el que necessita. I aquí és on és pertinent

20 LA XARXA, «El Prat, nova porta del sud de la Mediterrània».

situar el debat. Però tenint com a ministra de transport l'exalcaldessa de Gavà, Raquel Sánchez (1975) i al consell d'administració d'AENA Josep Piqué (1955) i Josep Antoni Duran i Lleida (1952), fins al novembre del 2022, què pot sortir malament en el debat sobre El Prat?[21]

Després de Barcelona ve l'aeroport Internacional Palma de Mallorca que és el tercer aeroport més important de l'Estat. L'aeroport de Son Sant Joan té un trànsit majoritàriament internacional a causa del gran reclam turístic de l'illa, sobretot durant la temporada estival, amb prop de 30 milions de passatgers anuals. En cinquè lloc estatal, per darrere de Màlaga, hi ha l'aeroport d'Alacant-Elx Miguel Hernández que és el principal aeroport del País Valencià i destaca pels seus alts creixements de trànsit a causa sobretot de la demanda de viatges turístics i de segona residència a la Costa Blanca, especialment per part del mercat britànic. La seva influència arriba a Múrcia i Albacete. L'aeroport de València és el novè a l'Estat i s'ha caracteritzat per un tràfic regional i estatal basat en els viatges de negocis. Finalment, restarien els aeroports de Girona, Reus, Perpinyà, Eivissa, Menorca i els secundaris de Sabadell, Lleida, la Seu d'Urgell i Castelló.[22] Amb l'aposta europea per posar obstacles als viatges de curta distància substituïbles per tren, caldrà canviar algunes funcions del conjunt aeroportuari. Com sempre, però, ens trobem amb el coll d'ampolla ferroviari espanyol. En tot cas, els vols *low cost* de mitja distància haurien d'alimentar els aeroports secundaris, mentre els vols intercontinentals tindrien prioritat en els aeroports principals dels Països Catalans. Finalment, l'àrea mediterrània occidental hauria d'esdevenir, allà on viatjar en tren no surt a compte per distància o per haver-hi mar entremig, un espai aeri interior entre els l'Estat espanyol, França, Itàlia, Malta, Tunísia, Algèria i el Marroc, on els fronts aeroportuari i portuari mediterranis serien els pilars de nombrosos ponts on massa sovint només hi ha barreres.

La gestió de les infraestructures

En qualsevol cas, cal repensar com es prenen les decisions d'invertir en infraestructures de mobilitat. Els economistes Jaume Renyer i Jordi Angusto ho resumien en sis ítems: La planificació de les infraestructures hauria d'anar vinculada al model de país que es vol per als pròxims quinze o vint anys.[23] No és el mateix basar el creixement i benestar col·lectiu en un model predominantment turístic que en un model exportador de manufactures; Es requereixen inversions i infraestructures diferents si s'opta per un model de treball poc qualificat nodrits amb elevada immigració o per un altre amb més valor afegit, salaris més elevats i que competeixi en termes d'innovació i de qualitat; Cal la integració política en matèria d'infraestructures i amb la resta de polítiques públiques i concertades, especialment en termes fiscals i ambientals; Cal establir polítiques clares i coherents pel que fa al finançament i manteniment d'aquestes infraestructures i de les ja existents, sigui de pagament per

21 CASAS, «Òscar Oliver: 'La quarta pista sobre el mar seria una obra faònica'».

22 CORROCHANO (et al.), «La xarxa d'aeroports d'AENA».

23 RENYER, «Informe Euromedi».

El recurs a la diferència és, cada vegada més, una eina rellevant a l'hora de competir en un mercat globalitzat

ús, peatges a l'ombra o finançament finalista, en base a d'altres recursos fiscals. I l'impacte ambiental ha d'incloure la construcció i la utilització de les mateixes; Les inversions en infraestructures s'han de balancejar amb els altres elements de generació de competitivitat i de benestar, com l'educació, la recerca o la salut. «*Un projecte augmentarà el benestar social només si els beneficis que se'n deriven són superiors al cost d'oportunitat dels recursos emprats*» diu la memòria del Pla Director d'Infraestructures metropolitanes; Calen infraestructures intel·ligents: menys acer i ciment i més xips. Alguns subsectors, com el ferrocarril o els aeroports, estan altament tecnificats, però els altres, com les carreteres d'alta capacitat o els ports, ho haurien d'estar més, amb la Intel·ligència Artificial, les dades massives, la ciberseguretat, el *blockchain* i la generalització del 5G. La conducció semiautomàtica i automàtica serà el gran repte de futur. La gestió ha de ser molt més eficient, per optimitzar-ne el seu rendiment, descentralitzada, oberta al màxim a la competència entre operadors i a la col·laboració público-privada. Cal la incorporació de més expertesa i intel·ligència al sector públic responsable d'infraestructures. L'aplicació eficient de tots els criteris anteriors necessita expertesa en el sector públic que encarrega i controla les infraestructures. Els serveis tècnics públics han de disposar d'enginyers, advocats, economistes i d'altres especialistes tant o més qualificats que els de les empreses privades amb les que necessàriament hauran de col·laborar.

L'economia de la identitat

S'han abordat fins ara els vessants que condicionen l'activitat humana com la mobilitat i l'accés a l'aigua i l'energia a l'arc mediterrani. Entrarem ara en els aspectes pròpiament productius. I en aquest àmbit cal començar per aquells segments que, fins i tot en els moments de màxima expansió de la globalització, eren resistents a ella i pel contrari podrien gaudir d'avantatges. Els he agrupat sota el paraigua de l'economia de la identitat. El número 5 de la revista *Paradigmes* promoguda pel Departament d'Innovació, Universitats i Empresa, del 2010, es dedicava monogràficament a aquest sector.[24] Per economia de la identitat s'entén aquella activitat productiva que basa la seva competitivitat de manera significativa, en major o menor intensitat, en els intangibles derivats del territori en què es genera aquesta producció. En la mesura en què les qualitats immaterials d'un producte o servei són més rellevants i que aquest està més allunyat d'una *commodity* —d'un producte poc elaborat i poc diferenciat—, el valor de la identitat guanya pes en termes d'actiu diferenciador.

El recurs a la diferència és, cada vegada més, una eina rellevant a l'hora de competir en un mercat globalitzat. I és especialment rellevant per als països de tradició industrial, que no poden competir en preu amb els països emergents i que han de compensar-ho amb l'atorgament d'atributs immaterials als seus productes i serveis. Un segment especialment important d'aquests atributs correspon a aquells que es relacionen amb la identitat del país productor. O del país originari de l'empresa, en el qual encara es realit-

24 LLARCH, «Economia de la identitat, economia de la diferència».

zen les tasques de més valor afegit —R+D+I, disseny, control de qualitat...—, tot i que les matèries primeres, o una part substantiva de la producció, provinguin o es materialitzin en països tercers.

Molts països europeus empren la seva imatge de marca per a atorgar un element de diferenciació als seus productes i serveis. Una diferenciació que es basa, en primer lloc, en un nivell adequat d'autoestima i de fidelitat del mercat autòcton als propis productes i serveis, afegint-hi cada cop més el factor sostenibilitat i proximitat. I, en segon lloc, en una gestió d'aquest diferencial, d'aquesta marca de país, sistemàtica i organitzada, per tal de potenciar-ne al màxim la projecció a través d'una entesa i una col·laboració entre el sector públic i el sector privat. Tanmateix, la identitat també és rellevant per atreure i retenir talent o captar inversions. Identitat és també el pòsit històric que ha donat lloc a l'actual configuració dels actors econòmics i socials d'una economia i que la fan més o menys atractiva en un món globalitzat, tot i que molts es pensaven que esdevindria homogeni, indiferenciat.

El sector agroalimentari

L'agroalimentari seria un dels principals sectors que es poden vincular a l'economia de la identitat. Catalunya i el País Valencià tenen una de les posicions més avançades d'Europa en aquest àmbit. El conjunt d'exportacions des d'aquesta zona significa més de la tercera part del total de la península que esdevé l'autèntica horta i rebost d'Europa, on s'exporta majoritàriament. El grau d'eficiència comparativa d'aquest sector es comprova en saber que en termes d'ocupació estrictament agrícola, València es mou entre el 2-3% sobre el total, Catalunya entre l'1-2% i Balears per sota de l'1%.[25] Altra cosa és sumant-hi el conjunt de la indústria agroalimentària, on Catalunya, principalment, excel·leix. Així mateix Catalunya i València han vist néixer grans i mitjans grups de distribució majorista i minorista pel que fa a la comercialització alimentària.[26]

Les vendes agroalimentàries a l'exterior, només de Catalunya, equivalen al 6,47% del seu PIB. I en aquest cas les exportacions càrniques encapçalen el rànquing. Catalunya i València exporten aliments i begudes a prop de 200 països. L'exportació però, veu cada cop més competència en el camp dels productes més estàndards que provenen de territoris amb menys costos i per això, està evolucionant cap a productes de més valor afegit. La crisi de la Covid-19, amb la interrupció de cadenes logístiques i la creixent consciència sobre la sostenibilitat i l'impacte climàtic estan incrementant la demanda de productes agroalimentaris de proximitat per tal de disminuir la dependència alimentària. La traçabilitat clara dels productes ha de servir perquè els consumidors vagin racionalitzant les seves compres. En aquest sentit, cada cop més segments aposten per les denominacions d'origen, indicacions geogràfiques protegides o especialitats tradicionals garantides. En les darreres Fires d'alimentació s'ha detectat que el consum camina en dues direccions que semblen oposades. D'una banda continua la sofisticació partint de la manipulació tecnològica dels aliments i de

25 ACCIÓ, «Sector agroalimentari a Catalunya».

26 IVIE, «El sector agroalimentario de la Comunitat Valenciana sigue aumentando su capacidad exportadora, que crece un 12,2% en 2021».

Als Països Catalans hi viuen un total de 14,5 milions de persones de les quals més d'un 80% tenen un coneixement passiu de la llengua catalana o la parlen ocasionalment

l'altra pels productes més naturals, amb menys sucres, més proteïnes vegetals, més aliments funcionals, més productes ecològics i orgànics. La capacitat prescriptora dels principals xefs de les nostres cuines i dels experts en consum i nutrició ha d'ajudar a divulgar les bones pràctiques gastronòmiques i de compra de proximitat; alhora que faciliten donar marca de país als productes amb DO destinats a l'exportació. Aquest seria un cas clar on la identitat acaba essent un tractor de l'autoestima i de projecció internacional.

Altres reptes que comparteixen els tres països en aquest àmbit són el de la producció de proteïnes animals, que necessiten un volum de producció vegetal i de consum d'aigua que seran impossibles de subministrar a una població creixent mundial que hi vol i té dret a accedir-hi. La producció de carn a escala mundial s'hauria de duplicar al 2050 per atendre aquesta demanda. Cal innovar i acompanyar en la innovació els sectors càrnics —només en carn de porc Catalunya té 100 empreses amb 20.000 treballadors— per avançar en la minimització de recursos hídrics i de sòl. Un objectiu compartit per tot l'arc mediterrani. O bé el repte pel que fa al consum d'espècies marines que obligarà a augmentar l'aqüicultura i l'aplicació de reserves i vedes de pesca. O bé, el repte sobre el creixent control de capital foraster sobre importants espais agrícoles, sobre segments de la indústria càrnica o com a accionistes d'empreses de transformats o de comercialització agroalimentària.

L'artesania i la moda

En el marc de l'economia de la identitat hi ha el disseny, la moda i l'artesania, que tenint vocació global, pouen en les arrels dels seus creadors i productors i que són àmbits de futur, tant pel que tenen de contribució a l'autoestima i a l'autoidentificació de les nostres poblacions, lluny de mistificacions espanyoles o folkloritzacions empetitidores. Aquí hi ha molt camp per córrer en tots els territoris de llengua catalana. Hi ha una desconnexió massa forta entre comercialitzadors que aposten per merchandising de baixa qualitat o sense marca d'origen, i els creadors de productes d'artesania, disseny i moda que no sempre troben els ideals canals de distribució. La producció d'objectes de tirades limitades, de produccions no seriades i l'ús de tecnologies digitals al servei de la producció ultra-local..., són oportunitats de vendre Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears i Pitiüses a nosaltres mateixos i als turistes forasters. Són àmbits que permeten popularitzar icones que reprodueixen o s'inspiren en les principals mostres del patrimoni cultural material i immaterial de les nostres contrades.

La cultura

Les manifestacions immaterials més tradicionals o més innovadores de la cultura —des de la producció audiovisual al sector editorial, passant per la música i les arts plàstiques i escèniques, i sobre suport digital— són també un exemple inqüestionable sobre les possibilitats que la identitat ofereix a l'hora d'adreçar-se al mercat interior i a l'internacional. La història compartida, les tradicions artístiques i culturals, més la llengua catalana, configuren un pòsit que fa florir una creativitat diferenciada que pot bastir productes culturals d'interès local i global. Només pensant en el potencial mercat interior estaríem parlant en números rodons de:

Catalunya és la primera comunitat autònoma en rebre més turisme estranger: 14,9 milions que suposen un 20,9% del total de l'Estat. La segueixen Balears amb 13,2 milions i el 18,5% del total, i València amb 8,6 milions estrangers i el 12% de l'Estat

Catalunya, 7.700.000 persones; País Valencià, 5.100.000; Illes Balears, 1.200.000; Catalunya Nord, 500.000. Un total de 14,5 milions de persones de les quals més d'un 80% tenen un coneixement passiu de la llengua catalana o la parlen ocasionalment i, a dins d'aquest percentatge, uns 4,5 milions que la parlen de forma habitual. De les llengües sense estat, malgrat el procés de substitució lingüística en marxa, la catalana és la que té numèricament més força a Europa. I això provoca fins i tot impactes internacionals positius en el món de la literatura, la música i les arts visuals. Per tant, cal garantir les condicions perquè les indústries culturals de matriu catalana puguin oferir una producció d'interès universal i funcionar com a pols de captació de talents forans sense renunciar a la seva catalanitat. Al marge de l'obligació mai acomplerta per l'Estat de promoure les llengües no castellanes, aquest impuls de les polítiques culturals correspondria als governs autonòmics i als ajuntaments, però també als mitjans de comunicació públics i privats i a empreses i productores culturals d'arreu dels territoris de llengua catalana.

En el vessant econòmic, si hom considera la producció cultural que inclou patrimoni, arxius i biblioteques, llibres i premsa, arts plàstiques, arts escèniques, audiovisuals i multimèdia i que incorpora les diverses fases de creació, producció, fabricació, difusió i distribució, activitats de promoció i regulació, activitats educatives i activitats auxiliars, s'arriba a més del 3% de mitjana del total del PIB.[27]

El Turisme

En l'àmbit del turisme, la identitat representa un paper de primer ordre en la competitivitat del sector tal com ha estat reconegut per la mateixa Organització Mundial de Turisme. El turisme sostenible i responsable cap a on obligatòriament haurà de tendir el sector, comprèn la sostenibilitat ambiental, mitigant l'impacte climàtic, la sostenibilitat social, fomentant una ocupació estable de qualitat i la sostenibilitat cultural, fomentant la identitat cultural de la destinació i no diluint-la.[28] Un turisme responsable actua de tractor en diferents àmbits, des de la preservació d'espais naturals i agroforestals que estarien en perill tant en una situació sense turisme o amb una pressió turística abusiva; actua de propulsor d'ocupació i consum en altres àmbits de l'economia de la identitat: artesania, comerç de proximitat, productes culturals i enogastronomia. De fet, l'enogastroturisme és un dels àmbits que més aviat ha estat capaç de combinar les virtuts del respecte ambiental i la identitat.

Segons les darreres dades, Catalunya és la primera comunitat autònoma en rebre més turisme estranger: 14,9 milions que suposen un 20,9% del total de l'Estat. La segueixen Balears amb 13,2 milions i el 18,5% del total, i València amb 8,6 milions d'estrangers i el 12% de l'Estat. La suma dona un total del 43% del turisme estranger estatal. A Catalunya quasi una tercera part d'aquest turisme estranger és d'origen francès, bàsicament del sud occità; i podria ser considerat procedent

27 AJUNTAMENT DE BARCELONA, «El valor afegit de les empreses culturals de Barcelona»; GOBIERNO DE ESPAÑA, «Cuenta Satélite de la Cultura».

28 LÓPEZ CASASNOVAS, «L'economia balear posada en evidència: un avís per al Hard Rock?».

El camp més obert per a bastir cooperacions es troba en les administracions locals, en la xarxa de centres de recerca i innovació, en les Universitats i en el món empresarial i sindical

de mercat de proximitat. Pel que fa al turisme estatal, darrere d'Andalusia, les principals autonomies de destí de residents a l'Estat han estat Catalunya —13,3%— i el País Valencià —12%. A les Balears un de cada cinc turistes procedeix de la resta de l'Estat. Val a dir que dins d'aquest turisme interior estatal, la tercera part és autènticament interior ja que és fruit d'intercanvi entre valencians, catalans i baleàrics. Finalment va a l'alça, impulsat pels mesos de pandèmia restrictiva, el turisme nacional estrictament interior on els ciutadans han descobert o redescobert l'important patrimoni natural i històric propi, així com els encants del turisme rural. El conjunt d'aquestes activitats de lleure arriba a significar el 45% del PIB a les Balears, un 15% a València i un 12% aproximadament a Catalunya. Amb aquestes xifres absolutes i relatives impactants, els països del Mar Balear farien bé d'estrènyer molt més els llaços entre administracions i sectors privats i acadèmics per tal d'abordar oportunitats i amenaces d'un àmbit tan estratègic. Cal driblar la dependència de l'administració turística espanyola, obsessionada en la marca tòpica d'Espanya, en el turisme de costa de marca blanca i en promoure les rutes culturals i patrimonials només per les regions estatals no mediterrànies. Cal avançar per superar l'acumulació de turisme estacional que provoca ocupacions espasmòdiques i de baixa qualificació; la sobrecàrrega del front marítim i el problema de la gestió sostenible de la navegació d'oci i pesquera en un Mar Balear sobreexplotat. Tenim un turisme de ciutat creixent, però que no sempre s'ha sabut desconcentrar i conduir cap al turisme cultural. I una mala legislació i gestió sobre acolliments turístics que poden comportar, sense polítiques d'habitatge social potents, un greuge comparatiu als autòctons, tant pel cost de la vida com per les molèsties de la sobrecàrrega de visitants. També predomina la banalització del relat sobre la pròpia identitat que la mistifica i en rebaixa l'originalitat.

En aquest sentit l'informe «Els fons europeus, una oportunitat per al turisme a Catalunya» apunta a algunes necessitats del sector, i és aplicable al conjunt turístic del Mar Balear. Allà s'assenyalava la necessitat de la preparació i millora cap a destinacions digitals, sostenibles, igualitàries i cohesionades, amb la posada en valor d'atractius del territori, cultura i tradicions, així com la creació de nous imaginaris i pols d'atracció. Unes recomanacions que encaminen el sector cap a la transició del concepte de turisme tradicional vacacional i de negoci al de l'economia del visitant —cadena de valor de la destinació dirigida a atendre al que ens visita, per qualsevol motiu. Es necessitaria cercar uns visitants que:

• Potenciïn els nostres atributs, allò que ens fa diferencial com a destinació i lloc on gaudir, estudiar, treballar i viure i que volem que sigui el motiu pel qual la gent ens visita.

• Ens permetin maximitzar les utilitats per a la destinació, bàsicament en factors que incrementin l'atractiu general de la destinació per als que hi vivim en termes de resiliència, sostenibilitat, responsabilitat, digitalització, efecte econòmic i preservació de la nostra qualitat i el nostre nivell de vida.

• Ens ajudin a complir, com a ciutat i territori i des del punt de vista tant

públic com privat, amb l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS).

El valor de la marca país

L'Organització Mundial de Turisme, recorda que la identitat competitiva d'una destinació és el que la fa diferent i memorable. La identitat és un factor diferencial entre territoris en el paradigma de la societat del coneixement. S'ha desmentit aquell aforisme que deia que, amb les TIC, la Terra esdevenia plana, poc més que una *commodity* –un conjunt d'espais indiferenciats. Ara es veu com el territori assoleix una doble dimensió: d'una banda, proveeix de factors d'atracció d'activitat econòmica i de capital humà qualificat i, de l'altra, més enllà de la seva capacitat de seducció, el territori presenta una identitat i un llegat —basat en la seva pròpia trajectòria econòmica i en els agents i polítiques que la conformen— que supera les fronteres i la fa valuosa i atractiva a l'entorn global. Les ciutats i territoris del Mar Balear esdevenen nodes en una xarxa global connectada per fluxos de transmissió de coneixement, de cultura i de talent, exercint de caixa de ressonància que alimenta i difon el que passa a l'interior.

És paradoxal que en plena època de reclam de la biodiversitat, els estats jacobins i la manca d'autoestima de les elits territorials del país no vegin en la defensa de la singularitat una condició obligatòria per al propi futur de molts àmbits de l'economia. La identitat territorial, en canvi, està percebuda, de forma creixent, per moltes empreses com un valor afegit als seus productes i per a la seva promoció. No obstant això, el centralisme i la globalització tendeixen a l'estandardització i la pèrdua de valor afegit. Per això, cal activar tot allò que permeti el posicionament singular d'un país, d'un producte, d'un servei. En funció d'aquest, els territoris tindran més o menys possibilitats d'atreure gent, capitals, finançament i talent.

L'economia del coneixement

La limitació lògica d'espais d'aquest article no em permet entrar en el gran capítol de la indústria i els serveis avançats on l'EURAM tindria camp per córrer per estrènyer llaços i cooperacions. Em limitaré a assenyalar que aquí, un cop més, no cal esperar res de l'Estat espanyol; potser caldria esperar una posició proactiva dels governs autonòmics, tot i que sempre sota el risc del canvi de color polític que pugui frenar l'esperit col·laboratiu, amb un possible retorn de la dreta més tronada a alguns governs. D'aquesta manera, un cop més, el camp més obert per a bastir cooperacions es troba en les administracions locals, en la xarxa de centres de recerca i innovació, en les Universitats i en el món empresarial i sindical. Sense la mobilització en accions constructives de la societat civil i les administracions que li són més properes podem perdre enormes oportunitats d'interès comú.

El 2008 a Catalunya es va fer un exercici de previsió de reptes de futur en el Pacte Nacional per a la Recerca i la Innovació, on es detectaven objectius globals assumibles des de les estructures econòmiques, socials i d'innovació del país. Més tard, aquesta feina orientativa

ha estat induïda per la UE en el RIS3: Estratègia Regional d'Investigació i Innovació per a una Especialització Intel·ligent; i per l'ONU en l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible, que són els disset objectius de caràcter ambiental, social i econòmic per implementar-la. Tant les orientacions del primer pacte, com els objectius europeus i els mundials són extensibles al conjunt dels Països Catalans, on hi ha nombrosos clústers, que sumen empreses, centres de recerca i innovació i universitats, que podrien col·laborar en reptes com els següents:

Reptes científics, productius o organitzatius

1. Generació i gestió de nou coneixement punter i tecnologies transformadores. Integrar coneixements diversos interdisciplinaris per abordar reptes i traslladar les solucions a la societat mitjançant la cocreació i la coinnovació en comunitats de coneixement i innovació avançades i multidistribuïdes localment i globalment.

2. Desenvolupament de materials, sistemes de producció i ecoproductes. Nous materials amb noves funcionalitats i aplicacions i nous ecoprocessos de fabricació que disminueixin la generació de residus, el consum d'energia i l'ús de matèries de partida no renovables, assolint cicles de vida de producte amb baix o nul impacte ambiental.

3. Transformació de les organitzacions i de noves formes de treball que permetin, en l'àmbit públic i privat, el màxim desenvolupament de les capacitats individuals i col·lectives orientades a generar valor.

4. Millora dels mecanismes de governança, socioeconòmics i polítics. Comprendre i actuar sobre les noves necessitats que la societat ha de generar interaccions dels àmbits públic, privat i la societat civil que permetin acomodar interessos mutus en els vessants polític, social, econòmic i mediambiental.

Reptes destinats a les persones i la societat

5. Aliments de qualitat, saludables i plaents. Cadena agroalimentària de qualitat i de valor afegit que integri el respecte pel medi ambient i les especificitats del país amb l'ús de tecnologies d'avantguarda per donar resposta a les necessitats nutricionals, de consum, lleure i cultura associades als aliments i a l'alimentació.

6. Prevenció i cura en un sistema de salut sostenible, viable i universal que situïn les persones com agent proactiu i responsable de la seva salut mental i física en tot el seu cicle vital i que incorporin els avenços científics i tecnològics mitjançant una recerca translacional de qualitat en tots els nivells assistencials.

7. Creació d'entorns d'aprenentatge efectius al llarg de la vida que facilitin a les persones la incorporació de les competències i les experiències necessàries per desenvolupar el seu màxim potencial en les diferents facetes vitals i per contribuir a una societat més pròspera i avançada.

8. Excel·lència i democratització dels productes i serveis culturals, de l'audiovisual i de la informació que donin valor a la creativitat, la diversitat cultural i la dimensió social.

Distribució multicanal i models d'explotació tecnològicament avançats, globals i multifuncionals.

9. Cohesió social i gestió de la complexitat social per generar oportunitats. La immigració, l'envelliment, la joventut, l'equitat de gènere com a reptes i alhora oportunitats d'incorporació de noves tecnologies i noves formes empresarials-tercer sector i organitzatives per cobrir una necessitat creixent en aquests àmbits.

10. Seguretat de persones, béns, informació i territoris. Fenòmens individuals i col·lectius associats amb la percepció i l'anàlisi del risc.

11. Desenvolupament d'una societat de serveis amb noves activitats o transformació dels existents emprant noves tecnologies i xarxes socials per adreçar-se a uns usuaris i consumidors diversos i complexos, molts d'ells nascuts digitals.

12. Emocions i sensacions pel lleure i el desenvolupament personal generant productes i serveis per al turisme i l'oci, el comerç, el benestar i el desenvolupament personal.

Reptes ambientals i de l'entorn

13. Mitigació i adaptació al canvi climàtic adaptant les activitats socioeconòmiques i humanes afectades i l'ús dels recursos naturals. Captació de CO_2, gestió forestal, mines.

14. Eficiència energètica i energies renovables descentralitzades. Augment de l'eficiència i l'estalvi i energètic en un marc de consum conscient de les limitacions i de la necessitat de reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Avançar cap a la generalització d'edificis i construccions productors d'energia.

15. Gestió i planificació de l'aigua per un ús sostenible per garantir les qualitats requerides en un context de sequeres i de consum responsable i d'adaptació de les activitats socioeconòmiques a les disponibilitats.

16. Fluxos eficaços de persones i mercaderies i d'informació. Noves solucions i productes en infraestructures, telecomunicacions i mitjans de transport per a la mobilitat de persones i mercaderies i d'informació al servei d'un canvi de model en la gestió de fluxos, orientat a afavorir l'accessibilitat i la sostenibilitat.

17. Edificis, ciutats i territoris per viure, generar valor i conviure, adaptades a les noves necessitats socials i mediambientals.

Conclusions

Essent conscients del problema estructural de la dependència política i fiscal dels Països Catalans respecte l'Estat espanyol, seria d'esperar una estreta cooperació entre els Governs autònoms i societat civil per abordar-lo. Però no s'hi valen excuses per no cooperar en aquells capítols on les competències estan en mans de les autonomies, dels ajuntaments o de les universitats i empreses.

Al llarg de l'article s'han desgranat diversos àmbits amb reptes estructurals compartits: aigua, energia, mobilitat viària, ferroviària, portuària i aeroportuària. També en les potencialitats d'impulsar l'economia de la identitat on història, llengua i

patrimoni material i immaterial marquen de forma similar segments on l'autoestima en el mercat interior i el turisme responsable i sostenible són tractors: agrogastronòmic, artesania i moda, productes i esdeveniments culturals...

Finalment, he fet una pinzellada sobre com, partint dels potents clústers industrials que inclouen universitats, centres tecnològics i de recerca i empreses, podria haver-hi també una sana competència i cooperació alhora, per tal de consolidar aquest racó de la Mediterrània com el pol més important de la nova economia del coneixement del sud d'Europa. Des del respecte mutu, és l'hora de la cooperació. ■

■ Bibliografia

ACCIÓ. **«Sector agroalimentari a Catalunya»** [en línia]. Disponible a: <www.accio.gencat.cat>.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. **«El valor afegit de les empreses culturals Barcelona»** [en línia]. Disponible a: <www.barcelonadadescultura.bcn.cat>.

AL·LÈS, Bep. **«El Comitè de les Regions insta a la Unió Europea a donar una atenció específica a les illes mediterrànies a proposta de les Balears».** A *El liris*, 14 d'octubre del 2020. Disponible a: <www.elliris.cat>.

ANDRÉS, Raquel. **«El 28% de la energía de la Comunidad Valenciana es renovable, pero avanza a paso lento»** [en línia]. A *La Vanguardia*, 22 de setembre del 2022. Disponible a: <www.lavanguardia.com>.

ANDRÉS, Raquel. **« València, cul de sac del corredor mediterrani»** [en línia]. A *Viaempresa*, 27 agost del 2019. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

BACH, Elisabet (et al.). **«Els Fons Europeus, una oportunitat per al turisme a Catalunya»** [en línia]. Disponible a: <www.pimec.org>.

CASAS, Josep Maria. **«Demostració de força empresarial per completar el Corredor Mediterrani»** [en línia]. A *Viaempresa*, 17 de novembre del 2022. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

CASAS, Josep Maria. **«Òscar Oliver: 'La quarta pista sobre el mar seria una obra faraònica'»** [en línia]. A *Viaempresa*, 26 de febrer del 2023. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

CETMO. **«Els ports mediterranis i la creació de riquesa: Perspectives de futur»** [en línia]. Disponible a: <www.cetmo.org>.

CETMO. **«Fluxos de transport de passatgers a la mediterrània occidental»** [en línia]. Disponible a: <www.cetmo.org>.

COL·LEGI ENGINYERS INDUSTRIALS. **«La transició energètica a Catalunya»** [en línia]. Disponible a: <www.eic.cat>.

CORBELLA, Irene. **«Aigües grises»** [en línia]. Disponible a: <www.xarxaenxarxa.diba.cat>.

CORROCHANO, Sónia (et al.). **«La xarxa d'aeroports d'AENA»** [en línia]. A *El món de demà*, 20 de gener del 2020. Disponible a: <www.elmondedema.cat>.

CRESPO, Patrícia. **«L'Euroregió de l'Arc Mediterrani»** [en línia]. A *Universitat de Vic*, 2015. Disponible a: <www.tdx.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. **«Monogràfic. Potencialitats de l'economia catalana»** [en línia]. A *Nota d'Economia*. Disponible a: <www.economia.gencat.cat>.

FERNANDEZ, Àlex. **«Reutilització d'aigües grises»** [en línia]. Disponible a: <www.consumer.es>.

FUTURCAT. **«Gestió de l'energia»** [en línia]. Disponible a: <www.futurcat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. **«Pacte Nacional per la Recerca i la Innovació»** [en línia]. Disponible a: <www.recercauniversitats.gencat.cat>.

GIB. **«Energies renovables i eficiència energètica a les Illes Balears»** [en línia]. Disponible a: <www.caib.es>.

GOBIERNO DE ESPAÑA. **«Cuenta Satélite de la Cultura»** [en línia]. Disponible a: <www.culturaydeporte.gob.es>.

GOIB. **«Les illes mediterrànies i la UE: Quo Vadis Europa Insulae?»**. Disponible a: <www.caib.es>.

IVIE. **«El sector agroalimentario de la Comunitat Valenciana sigue aumentando su capacidad exportadora, que crece un 12,2% en 2021»** [en línia]. Disponible a: <www.ivie.es>.

JANER, Joan David. **«Impacte de les polítiques de la UE sobre les illes mediterrànies. Especial referència a les Illes Balears».** Oficina de l'eurodiputat Jordi Solé, octubre 2022. Disponible a: <www.jordi-sole.cat>.

LA XARXA. **«El Prat, nova porta del sud de la Mediterrània»** [en línia]. A *La Xarxa*, 16 de maig del 2009. Disponible a <www.laxarxa.cat>.

LLARCH, Enric. **«L'illa ferroviària»** [en línia]. A *Viaempresa*, 30 de novembre del 2022. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

LLARCH, Enric. **«Un corredor mediterrani per una cursa de fons»** [en línia]. A *Viaempresa*, 20 de setembre del 2019. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

LLARCH, Enric. **«Economia de la identitat, economia de la diferència»** [en línia]. A *Paradigmes*, octubre del 2010. Disponible a: <www.raco.cat>.

LÓPEZ CASASNOVAS, Guillem. **«L'economia balear posada en evidència: un avís per al Hard Rock?»** [en línia]. A *Ara*, 19 de gener del 2023. Disponible a: <www.ara.cat>.

PEREZ, Francisco; REIG, Ernest (coord.). **«Madrid capitalitat»** [en línia]. A *IVIELAB*. Disponible a: <www.ivie.es>.

PORTILLO, Germà. **«Conques hidrogràfiques»** [en línia]. Disponible a: <www.meteorologiaenred.com>.

RENYER, Jaume. **«Informe Euromedi»** [en línia]. Disponible a: <www.fundaciovincle.com>.

TENA, Violeta. «Centralisme energètic» [en línia]. A *El Temps*, 20 de febrer del 2023. Disponible a: <www.eltemps.cat>.

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI. «La gestió de l'aigua» [en línia]. Disponible a: <www.desenvolupamentsostenible.org>.

SOLER, Vicent. **«Madrid lleva a cabo una política fiscal claramente regresiva»**. A *Valenciaplaza.com*, 10 d'agost del 2021. Disponible a: <www.valenciaplaza.com>.