

La segona Conferència Econòmica de la Mediterrània Nord-occidental ha desgranat les oportunitats d'enfortir la cooperació entre les regions i ciutats d'aquesta macroregió per a constituir-se en un pol d'atracció de persones i d'activitat econòmica que dinamitzi el sud d'Europa. Hi ha molt de camp per córrer a l'àmbit institucional, però el dèficit d'infraestructures de transport hi posa molts bastons a les rodes.

El sud d'Europa cerca vies de connexió



Actualment, el ferrocarril només transporta el 6% de les mercaderies dels territoris de l'arc mediterrani. L'aposta de la UE és que aquest servei, més econòmic i sostenible, arribi al 23%.

La sacsejada que han rebut els models econòmics tradicionals obliga a reforçar la cooperació entre regions per a mirar de sobreviure en un nou món castigat per la crisi global. Els elements del nou panorama geopolític i econòmic són una forta competència dels països emergents asiàtics, una Unió Europea ampliada i uns fluxos comercials i migratoris creixents. Els esquemes del passat ja no són vàlids, en aquest nou context: el qui presenti més avantatges competitius podrà reeixir.

Les regions i ciutats de la macroregió de la Mediterrània nord-occidental poden ocupar una posició preferent en aquest context, perquè tenen tots els requisits per a confluïr en un gran pol d'atracció de persones i d'activitat econòmica a fi de dinamitzar el sud d'Europa. Històricament, els territoris que en formen part han establert vincles econòmics, socials i culturals, si bé durant els darrers segles la consolidació de les estructures estatals ha dificultat la fluïdesa d'aquesta relació.

Posar al dia els objectius. En aquest punt, s'ha reprès el debat sobre el paper que pot tenir la Mediterrània nord-occidental al vell continent, un debat que ja va començar el 1985 amb la primera Conferència Econòmica de la Mediterrània Nord-occidental, impulsada per la Fundació Congrés de Cultura Catalana. La segona conferència, també impulsada per la Fundació Congrés de Cultura Catalana i l'Institut Universitari d'Estudis Europeus –amb el suport d'una vintena d'entitats col·laboradores, entre les quals l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga–, ha posat el focus en l'enfortiment de la cooperació entre les regions i les ciutats de la Mediterrània nord-occidental.

Amb les ponències d'una seixantena d'experts i representants d'institucions públiques i privades i d'entitats de la societat civil, es van posar sobre la taula propostes per a afavorir la cooperació territorial interna. Els mecanismes per a aconseguir-ho demanen d'estrènyer la cohesió econòmica, social i territorial de les diverses regions de la zona, especialment els vincles transfronterers; fomentar la cooperació respecte a la Unió Europea, cosa que contribuirà a la integració i la cohesió social i territorial d'una Europa ampliada; i ajudar a definir estratègies globals de vinculació entre les perifèries i el centre econòmic del continent. D'una altra banda, els experts remarquen la necessitat de reforçar la cooperació envers el sud mediterrani amb una estratègia específica de cooperació i desenvolupament envers les regions i ciutats magribines, veïnes a la ribera sud de la Mediterrània occidental.

Brussel·les en té la clau. Però més enllà del pla teòric, aquesta macroregió s'enfronta a un bloqueig

que encara no s'ha pogut resoldre: el dèficit d'infraestructures de transport. La UE encara no reconeix el corredor mediterrani com a eix prioritari de comunicacions, un fet que perjudica greument els interessos dels territoris del sud d'Europa, que perden oportunitats competitives respecte a uns altres mercats. El corredor té ara una nova oportunitat de ser reconegut per Brussel·les, perquè d'aquí a pocs mesos s'ha de fer pública la llista actualitzada d'eixos de transport prioritaris. És cert que el corredor mediterrani ha guanyat molt de protagonisme en els debats d'infraestructures, però, tal com van destacar els ponents de la conferència sobre transports, no és pas cap prioritari clara per a l'executiu espanyol, que s'estima més d'afavorir l'eix d'Aragó i, en segon terme, l'eix atlàntic.

“És fonamental que Brussel·les i l'estat espanyol considerin vital aquest eix, perquè ja no tenim més marge d'espera per a encarar el futur com a macroregió europea. Hem de posar al servei de la nostra economia productiva les infraestructures necessàries per a explotar al màxim la nostra potència econòmica”, sentencià el catedràtic de la Universitat de València Josep Vicent Boira. Al seu torn, el president de l'associació Ferrmed, Joan Amorós, va remarcar que “les carreteres han estat el gran èxit d'Europa, perquè sense

el transport viari les nostres empreses ja haurien plegat, atès que el servei de ferrocarril, amb una liberalització molt endarrerida, encara no és competitiu per als nostres negocis”. Però no es tracta només del tren de mercaderies i de passatgers, sinó també de la connectivitat dels ports mediterranis amb els punts de distribució logística i alguns colls d'ampolla en carreteres. I també, és clar, l'aeroport de Barcelona, que té prou demanda per a esdevenir un *hub* intercontinental. De la ponència de transports de la segona Conferència Econòmica, n'ha sortit un manifest en què es reclama tant a l'executiu espanyol com al ministre de Transports europeu un compromís definitiu per al corredor mediterrani des d'Algesires, que s'abandoni “la política absolutament radial” i que es defensi “el necessari enllaç entre les ciutats mediterrànies”.

Cooperació institucional. La dotzena de ponències de la segona Conferència Econòmica van tractar de qüestions com ara migracions i mobilitat laboral, economia i innovació, cooperació descentralitzada i desenvolupament local, gestió de zones costaneres, reptes de la insularitat, gestió dels recursos hídrics, gestió del paisatge, xarxes de ciutats, cooperació euroregional i processos de democratització, entre més. Durant les ponències

es va posar de manifest l'oportunitat que significa per a la consolidació de la macroregió de la Mediterrània nord-occidental l'emergent política de veïnatge europea. La proximitat geogràfica amb la ribera del sud, amb què també hi ha vincles històrics, permet de bastir una política d'intercanvi i cooperació concreta, que pot ser la millor garantia per a la pau i l'estabilitat en aquests territoris.

En l'àmbit de la governança, també es va constatar un paper més potent de les regions i les ciutats la concreció dels models econòmics i socials de desenvolupament futur dels territoris, gràcies a un augment de les seves competències i de la capacitat legislativa de què disposen. A més, aquestes regions mostren un interès clar per les relacions amb els territoris veïns, la presència a les institucions comunitàries o la projecció exterior del territori propi.

De les reflexions i les aportacions teòriques dels ponents, se'n desprèn que hi ha moltes oportunitats per a enfortir la cooperació entre les regions i ciutats de l'àrea mediterrània per a erigir-se en *lobby* econòmic i geogràfic dins la nova UE. Hi ha molt de camp per córrer en el pla institucional, però el dèficit d'infraestructures de transport hi posa molts bastons a les rodes.

Gemma Aguilera

Breus

El CCN insta la Generalitat a fer un tancament de caixa

El Cercle Català de Negocis demana a la Generalitat que faci servir l'Agència Tributària Catalana com a caixa per a ingressar els impostos que paga a l'estat per a recuperar els prop de 1.450 milions d'euros que Madrid ha de pagar del fons de competitivitat del 2011. Segons els càlculs d'un estudi presentat per l'associació empresarial, el govern català ingressaria 3.315 milions d'euros, corresponents al pagament de l'IRPF i a les quotes socials que paga a l'estat del sector públic de la Generalitat. El CCN alerta, a més a més, que l'estat ja ha començat a



El CCN proposa que l'Agència Tributària de Catalunya es cobri els deutes de l'estat.

aplicar mesures de coerció sobre la Generalitat per la negativa del govern a ajustar-se a l'objectiu del dèficit fixat. En concret, diu que el Ministeri de Cultura ha invalidat una transferència per valor d'1.700.000 euros.

Rebuig dels transportistes a la reforma de l'«eurovinyeta»

El Parlament Europeu va aprovar la setmana passada l'anomenada *directiva eurovinyeta*, norma que permet d'augmentar el preu dels peatges als camions que circulen per Europa. La nova regulació pretén dissuadir de l'ús del camió per al transport de mercaderies i, alhora, cobrir les despeses causades per la contaminació i el soroll i contribuir al manteniment de les infraestructures. Les associacions de transportistes ja han advertit que la norma, que el govern espanyol renuncia a aplicar, encarirà el transport internacional d'un 30%.