

LES 7 REGIONS: APUNTS ESTRATÈGICS

Introducció. Catalunya pren la paraula

Antoni Fernández / Coordinador de la Secretaria de Programes i Conferència Nacional

Quan el passat novembre el PSC va celebrar a Tarragona la seva II Conferència Nacional sota el lema «Estratègia Econòmica i Territori», culminaven molts mesos de treball durant els quals centenars de persones que viuen i treballen al llarg de territori català varen fer l'exercici d'analitzar la situació en què es troba Catalunya des del punt de vista del desenvolupament territorial. Allí es van formular estratègies de futur, imaginant nous objectius i noves ambicions per al conjunt d'un país que, rere la retòrica de la tradició i l'amor a la terra que el nacionalisme governant ha imposat com a doctrina oficial, descobreix, a poc que hi entrem de debò a valorar la situació de cada territori, una realitat en la que abunden mancances de tot tipus que van des de les infraestructures i les comunicacions a la formació i els serveis públics.

Per amagar aquestes realitats se'ns ha volgut acostumar a les periòdiques polèmiques artificials sobre la necessitat de representació política dels territoris, com ara recentment ha tornat a passar a rel de l'aprovació del canvi del sistema de l'elecció dels molt discutibles consells comarcals, i com fa uns mesos a conseqüència de les propostes d'una Llei Electoral Catalana formulada per Pasqual Maragall. En tots dos casos s'argumenta a partir de la necessitat de que els territoris, més enllà de la seva població real, tinguin veu i representació política, encara que això signifiqui disminuir la representació de les aglomeracions demogràfiques més significatives. Es tracta d'una polèmica falsa que sota l'essencialisme amaga, com tantes altres vegades hem vist, la realitat d'uns territoris que pateixen problemes crònics mai no resoltos.

La manca de planificació estratègica per part del govern català, i el seu rebuig a crear espais de complicitat i col·laboració amb les institucions i forces més representatives de cada territori (empresaris, centres de formació i ajuntaments), és una de les situacions que cal invertir. Els centenars de participants a la II Conferència Nacional han demostrat que el país té energia pròpia i idees suficients per a que sota l'impuls d'un govern català amb ambició pel país, i capaç d'establir objectius estratègics consensuats, es pugui crear una Catalunya on tothom gaudeixi, visqui on visqui, dels mateixos serveis i oportunitats.

Millorar les comunicacions a la Regió dels Pirineus, desenvolupar econòmicament la Regió de l'Ebre, convertir les Terres de Lleida en líder del sector agroindustrial a Europa, fer de les terres gironines un espai econòmic diversificat amb una indústria turística sostenible, crear a la Catalunya Central un nou centre d'activitat econòmica a partir de la puixança de les seves ciutats mitjanes, convertir la regió de Tarragona en un exemple de competitivitat i respecte al medi ambient o fer de la Regió Metropolitana de Barcelona un potent motor econòmic fonamentat en el creixement de la productivitat gràcies les inversions tecnològiques, són objectius possibles si es sumen les forces dels mateixos territoris amb la capacitat d'un govern amb visió de futur i amb saviesa de fer les coses a cada territori, d'acord amb els que hi viuen i aspiren a crear un futur millor.

Estem parlant, per tant, d'un nou estil de fer les coses, de governar donant la paraula a un país i a unes persones que tenen molt a dir sobre com volen el seu futur. Mentre això no arriba, els diaris ens continuen informant sobre la caiguda de la població a la Catalunya interior, les insuficiències dels nostres aeroports, la contaminació de les aigües per purins o les moltes hores que fan falta per arribar a Puigcerdà en un ferrocarril insegur. Però ara els objectius estan clars i només cal, com es deia a la Conferència, que Catalunya prengui la paraula.

El Pirineu, un espai vital per Catalunya

Francesc X. Boya Alós / Diputat al Parlament de Catalunya (PSC-Ciutadans pel Canvi)

L'Alt Pirineu i l'Aran configuren un espai geogràfic que se situa al centre d'una important euroregió de l'Europa mediterrània, de la qual Catalunya n'és el centre neuràlgic. En aquest context el Pirineu ha sigut vist històricament com la muntanya feréstega del sud, «la frontera», que tan va inspirar els romàntics francesos de meitat del XIX. Ara però, en aquest segle XXI de la Europa propera o de la petita Europa, com la defineix Cristian Bourquin, president del Consell General dels Pirineus Orientals, el nostre Pirineu esdevé un centre vital que requereix una nova visió per projectar cap a Catalunya i Europa aquest nou rol. És a dir, mirant amb una visió ampla i a banda i banda de la serralada, vers una nova regió de 17 milions de persones en la qual les comunicacions i la complementarietat dels territoris seran un factor determinant.

El Pla territorial de l'Alt Pirineu i l'Aran ha de ser la definició d'aquesta visió estratègica de la carena, i del seu encaix en aquest nou context europeu, en la recerca d'un model territorial que sigui eficient per resoldre alguns problemes importants que avui encara afecten negativament la qualitat de vida de les persones que viuen en aquestes contrades.

La posició del PSC-Ciutadans pel Canvi, reflectida en els documents de la segona Conferència Nacional celebrada a Tarragona, van definir una estratègia territorial capaç de projectar aquest espai cap a una nova realitat que reculli les ambicions dels ciutadans pirinencs per aquest futur immediat.

La primera consideració que s'evidencia en aquest document és la definició del Pirineu com la muntanya del sud d'Europa. El «pulmó verd» que guarda grans valors ambientals i culturals, conservats en la diversitat biològica, cultural i social que caracteritza la muntanya. Aquesta concepció ha de prioritzar el desenvolupament d'un sistema territorial on la preservació d'aquest patrimoni sigui compatible amb els desenvolupaments econòmics i socials que ja van iniciar-se en la dècada dels 80 i que han de consolidar-se en aquest futur més immediat. El turisme com a sector emergent ha de ser un dels motors d'aquest desenvolupament, plantejat, però, amb criteris de sostenibilitat. És a dir, un turisme que fomenti l'equilibri territorial, evitant les massificacions que avui ja proliferen al voltant de les estacions d'esquí, i una estacionalització excessiva.

Fomentar el turisme i ordenar els creixements requereix una adequada planificació territorial. En aquest sentit, els 23 anys de CIU han servit de ben poc. La manca de compliment de les lleis d'ordenació territorial i del propi Pla General de Catalunya de l'any 92, que instaven el Govern a redactar els Plans Territorials Parcials, han deixat els territoris sense instruments de planificació. Aquesta ha de ser

ara una prioritat estratègica per a un territori que encara té un nombre molt considerable dels seus nuclis de població sense ordenament urbanístic, un símptoma prou evident de la manca d'eficàcia del Govern en aquesta matèria.

Durant aquests últims anys, aquesta indefinició havia perllongat inútilment un debat sobre la determinació dels límits precisos d'aquesta àrea pirinenca. Un debat que s'ha dilucidat en aquesta legislatura amb la delimitació de l'Alt Pirineu i l'Aran com àrea de planificació específica del Pla General de Catalunya i en la tramitació parlamentària de l'Institut per al Desenvolupament i Promoció de l'Alt Pirineu i l'Aran, en el qual van quedar definides les sis comarques que formen aquesta nova regió.

El policentrisme pirinenc és fruit d'una geografia capriciosa que ha configurat uns àmbits territorials a l'empara dels rius. Valls i muntanyes conformen un espai que secularment ha tingut comunicacions impossibles. Collades de més de dos mil metres, carreteres farcides de revolts han ajudat a crear dinàmiques socials i econòmiques ordenades al voltant dels centres més poblats de cada vall.

L'estructura de la xarxa viària segueix aproximadament els eixos de quatre grans valls –Segre, Noguera Pallaresa, Noguera Ribagorçana i Garona– que articulen aquests territoris vers les planes, amb uns corredors de penetració nord-sud que avui es manifesten clarament insuficients, ja sigui des de la perspectiva local, com des de la territorial. Cal, doncs, una aposta clara per fer possible aquesta articulació del territori i la seva connexió exterior, que passa per la millora d'aquests eixos de penetració transpirinencs que han de garantir alhora l'objectiu d'unes bones connexions de Catalunya amb Europa. Però, el repte més important per aquests propers anys serà aconseguir que la N-260 sigui realment la via transversal que articuli les nostres valls des de Puigcerdà fins al Pont de Suert.

L'aeroport dels Pirineus a la Seu d'Urgell, la modernització de les línies de tren existents en l'actualitat són, juntament amb l'accés a les noves tecnologies, les apostes clau per definir unes xarxes de comunicació que permetin un disseny territorial competitiu, capaç de situar-se en el mapa europeu com un espai central.

Impulsar una economia que tingui el turisme com a primer motor econòmic del territori requereix una clara aposta per la definició d'un model compromès amb l'equilibri i la sostenibilitat. La fragilitat dels sistemes i de les economies de muntanya requereix aquest esforç per conservar un patrimoni natural on l'home ha jugat un paper essencial. Cal, per tant, apostar seriosament per la conservació de la ramaderia de muntanya i garantir, amb la presència dels pagesos, la preservació d'un dels actius turístics més importants: el paisatge.

Aquest equilibri entre sectors requereix, també, garantir una presència industrial que avui, després de la profunda crisi de les elèctriques, ha deixat el Pirineu amb molt pocs actius en aquest sector. És per aquesta raó que, paral·lelament a l'IDEPA, cal un instrument com l'Agència econòmica del Pirineu per impulsar projectes en els sectors de la indústria i dels serveis, amb apostes molt clares en favor de les noves tecnologies i de la creació de nous pols de desenvolupament. Aquesta Agència ha de tenir com objectius principals sumar les capacitats i les sinèrgies del territori en favor de noves oportunitats per al desenvolupament de sectors que permetin la diversificació econòmica i l'augment del valor afegit als productes tradicionals.

El desenvolupament econòmic i el treball requereixen de noves estratègies en l'àmbit de la formació i de l'educació. La especificitat del territori i de les noves situacions generades per sectors del turisme obliguen als professionals d'alguns sectors a ser «pluriactius» i a mantenir dues o tres activitats compatibles al llarg de l'any.

Aquesta particularitat, i les noves tendències dels mercats vers les activitats de risc, requereixen cicles de formació específica i perfils d'emprenedors capaços de diversificar la seva activitat al llarg de l'any en funció de factors com la climatologia i els recursos naturals. És necessària una bona planificació educativa i un clar suport als joves emprenedors que apostin per viure i treballar en uns sectors novedosos on s'hauran d'impulsar noves cultures empresarials.

L'aposta pirinenca per al futur no pot deslligar-se d'una clara aposta per créixer en termes de població resident. Durant el segle passat, la davallada poblacional de les nostres comarques ha sigut una constant, fins que a les dues últimes dècades la població s'ha estabilitzat al voltant de les 65.000 persones. Aquest repunt demogràfic té una de les seves claus en les noves oportunitats econòmiques generades pel turisme en les comarques on l'esquí ha esdevingut el producte estrella. Consolidar el creixement i repartir-lo equitativament per tot el territori, requerirà, més enllà de les accions esmentades, una aposta per dotar el Pirineu de serveis públics que situïn els pirinencs en condicions d'igualtat amb la resta de ciutadans de Catalunya. Serveis socio-sanitaris, igualtat d'oportunitats en la formació, habitatge social són alguns dels àmbits on avui hi ha insuficiències que faciliten la pèrdua de població jove en favor d'altres indrets de Catalunya.

Diem doncs, i a títol de resum, que una visió estratègica del Pirineu ha de fonamentar-se en aquesta nova concepció de territori central, amb bones comunicacions nord-sud i una vertebració territorial mitjançant un eix transversal que uneixi les valls i que ajudi a optimitzar recursos. Les infraestructures, juntament amb la diversificació econòmica, les noves tecnologies i uns serveis públics de qualitat, han de permetre al Pirineu consolidar un horitzó de futur amb millors perspectives i oportunitats per als seus habitants.

Terres de l'Ebre: superar l'estancament

Josep Maria Simó / Diputat al Parlament de Catalunya (PSC-Ciutadans pel Canvi)

Les Terres de l'Ebre és, actualment, un territori amb grans potencials però que pateix una situació d'estancament que obliga a plantejar inexcusablement propostes de futur que desenvolupin tot el seu potencial econòmic i social, unes propostes que estan recollides en el Pla Estratègic de les Terres de l'Ebre elaborat pel PSC. Però per afrontar les solucions cal primer conèixer quina és la situació actual i les possibles causes que han provocat que aquest territori, format per les comarques de la Ribera d'Ebre, Terra Alta, Baix Ebre i Montsià, no hagi agafat encara el tren del desenvolupament d'altres parts de Catalunya.

Geogràficament, les Terres de l'Ebre és el territori situat més al sud de Catalunya. Les quatre comarques que la formen estan situades a l'encreuament entre el corredor del Mediterrani i el corredor de la Vall del riu Ebre, en una ubicació excepcional perquè són cruïlla entre Catalunya, Aragó i el País Valencià.

Cal recordar que el nom de Terres de l'Ebre és recent. Sorgeix, amb certa força, a partir de les jornades realitzades en el marc del Congrés de Cultura Catalana a Tortosa, durant els primers anys de la democràcia, i es consolida definitivament, en el sí de la societat ebrenc, durant el moviment cívic i social en contra del Pla Hidrològic Nacional (PHN) i el transvasament de l'Ebre. Actualment, les Terres de

l'Ebre contenen el 10 per cent del territori de Catalunya, però en canvi només suposa el 2,5% de la seva població.

La població a les quatre comarques que configuren aquest territori s'ha mantingut estabilitzada durant els darrers anys, però s'ha donat un despoblament dels pobles de l'interior (Ribera d'Ebre i Terra Alta), i de la part interior de les comarques del Baix Ebre i Montsià. En canvi, s'ha produït un augment a la zona de la costa, que ha reequilibrat la població en el seu conjunt, que actualment és de 157.771 habitants (2001).

Un altre element d'alerta és que malgrat els seus importants recursos naturals (aigua, llum), tenir grans potencialitats agrícoles, estar ubicades al costat del riu mes cabalós de la península i estar equidistant de València, Saragossa i Barcelona, les Terres de l'Ebre segueix sent un dels territoris amb xifres de renda, desenvolupament i demografia més baixos de Catalunya.

Les raons del seu estancament són moltes i variades. En primer lloc, la manca d'una ciutat amb suficient pes econòmic i demogràfic que empenyi i dinamitzi el territori, sumat a la inexistència d'una burgesia progressista, arrelada al país i amb visió de futur. Manca, a més, una veu pròpia, que representi al conjunt del territori, i també hi ha carències bàsiques en la xarxa d'infraestructures que limiten la comunicació cap als grans mercats de la península i l'existència d'una bona xarxa de comunicació interna de les Terres de l'Ebre. Es urgent, doncs, plantejar propostes de futur que serveixin de revulsiu per dotar a les Terres de l'Ebre del pes que mereixen en el marc del país.

Una de les qüestions que s'ha de posar sobre la taula és la institucionalització de la Vegueria. Com dèiem, el sentiment de pertànyer a una regió o a un territori s'ha refermat en els darrers anys. Han estat bàsics el Congrés de Cultura Catalana, el Consell Intercomarcal de les Terres de l'Ebre, el període de la Generalitat presidida per Josep Tarradellas, la constitució darrerament de l'Institut de Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre, la reacció de la població ebrenca al PHN i el transvasament de l'aigua, i la mobilitat interna que ha propiciat la construcció de l'eix de l'Ebre (que ha connectat amb una major fluïdesa les quatre comarques entre sí). Tot això plegat ha fet que les Terres de l'Ebre com a conjunt sigui avui una realitat consolidada. Unes Terres de l'Ebre plurals i diverses, on les comarques i les seves capitals tenen un protagonisme propi.

A partir d'aquí es planteja la necessitat de tenir una veu pròpia del conjunt del territori, és a dir, una institució que representi al conjunt de les quatre comarques i que conformi, per tant, el poder polític de les Terres de l'Ebre a través de la Regió, Vegueria o Diputació de les Terres de l'Ebre.

A més, les Terres de l'Ebre han d'ésser un àmbit territorial per les delegacions de la Generalitat (darrerament, el govern de Jordi Pujol, condicionat per les circumstàncies, després de 23 anys de govern, les ha anat constituint). I les quatre comarques han d'esdevenir, també, una unitat de projecte, un àmbit territorial que permeti plantejar els grans temes en el seu conjunt, com el Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre ó en nostre Pla Estratègic.

El sistema de ciutats és el segon gran aspecte a impulsar. El futur desenvolupament socioeconòmic equilibrat i sostenible que pretenem ha de passar, al nostre entendre, per potenciar i estructurar el conjunt de les Terres de l'Ebre sobre la base de dos sistemes de ciutats. L'un al sud, al voltant de Tortosa i Amposta, i l'altre al nord, al voltant de les poblacions de Móra, Flix i Gandesa. Aquesta estructuració ha de

permetre una certa centralitat que aglutini serveis suficients, força econòmica i demogràfica per esdevenir els motors de la Regió.

Un altre dels elements clau és la modernització de les infraestructures de comunicacions. Aquest ha d'ésser el gran repte que ha de facilitar enganxar les Terres de l'Ebre en la dinàmica del conjunt del país, i de la península ibèrica. En aquest sentit cal aprofitar els tres eixos bàsics que connecten les Terres de l'Ebre amb Catalunya i Espanya.

El primer és l'eix de l'Ebre, com autovia estratègica entre el nord i el sud peninsular que connecti el País Valencià, passant per les Terres de l'Ebre, i continuant per Lleida, Vall d'Aran i el sud de França. No s'han d'oblidar les variacions d'interconnexió cap a l'interior i nord peninsular a través de Lleida. Aquesta via és també bàsica per la estructura interna de les Terres de l'Ebre.

En segon lloc està l'eix del Mediterrani, format per l'autopista A-7 i la N-340, que creuen les Terres de l'Ebre, d'oest a est, interconnectant la zona amb Barcelona i València. Des de l'òptica del territori cal una nova sortida de l'autopista a la comarca del Montsià (Masdenverge-Amposta) i l'abaratiment dels costos de l'autopista si volem crear una indústria i una activitat econòmica que sigui competitiva amb les grans àrees metropolitanes. Així mateix, és necessari el desdoblament de la N-340, paral·lela a l'actual a uns 30/35 quilòmetres cap l'interior de la península i que obligarà a més a la construcció d'un nou pont entre Tortosa i Amposta per creuar el riu. L'eix del Mediterrani i l'eix de l'Ebre s'han de adequar a les necessitats i estructura interna de les Terres de l'Ebre.

El tercer eix és la N-420, que connecta Tarragona amb l'interior de la península passant per Alcanyís i creuant les comarques de Terra Alta i Ribera d'Ebre. Cal millorar urgentment el tram del coll del Moro i les variants Gandesa i Corbera.

En l'àmbit de la millora de les comunicacions, no s'ha d'oblidar la xarxa interna. Cal apostar per una xarxa de comunicacions que ha de potenciar l'interconnexió entre totes les poblacions del territori, tenint com a element bàsic i vertebrador l'eix de l'Ebre, ja que connecta les quatre capitals de comarca, des d'Amposta al sud fins a Flix al nord. En aquest sentit, l'anella de comunicació dels Ports de Besseit i del delta de l'Ebre són actuacions prioritàries per dinamitzar les àrees que envolten els dos parcs naturals, sobretot en l'aspecte turístic. Tampoc s'ha d'oblidar la interconnexió amb regions veïnes. Les Terres de l'Ebre són terres de cruïlla, històricament molt ben interconnectades amb l'Aragó i el País Valencià, i per això la potenciació de les intercomunicacions amb elles són bàsiques e imprescindibles. En aquest sentit, cal potenciar la carretera Flix-Ribarroja-Mequinença, la de Gandesa-Batea-Casp, el mateix eix de l'Ebre, la carretera d'Horta de Sant Joan i Vall de Roures, i la de Sant Joan del Pas (Ulldecona) a Traiguera.

Un altre element estratègic i vital és el ferrocarril. És necessari aconseguir parades de trens de velocitat alta (Euromed) a la estació Central de les Terres de l'Ebre (Aldea-Tortosa-Amposta). Aquesta estació, a més, ha d'esdevenir l'estació de mercaderies del Baix Ebre i del Montsià i convertir-se en un centre intermodal entre trens de llarg recorregut, trens de rodalies i transport públic per carretera. Dins d'aquest capítol, també és important assenyalar que cal impulsar el projecte de comunicació ferroviària entre el port dels Alfacs i l'estació de l'Aldea.

Per finalitzar el capítol d'infraestructures, és obligat donar un impuls important al port comercial dels Alfacs. S'ha de tenir present que és un element complementari

bàsic per al creixement i desenvolupament industrial i econòmic de les Terres de l'Ebre.

Per assolir el pes que les Terres de l'Ebre mereixen a Catalunya, és imprescindible potenciar la seva economia i tenir clar quins són els sectors bàsics sobre els que s'ha de desenvolupar la regió. Un d'ells és, indubtablement, el turisme. És un sector amb grans possibilitats de futur, ja que en un territori relativament petit, com el nostre, hi ha dos parcs naturals de gran valor mediambiental i faunístic, com són el dels Ports i el del Delta de l'Ebre. Dos parcs que se sumen a uns altres paisatges de gran valor com la Serra de Cardó o la Serra del Montsià. Tot això sense oblidar el riu Ebre, que ens creua tot el territori, obrin un gran ventall de possibilitats turístiques. La navegabilitat n'és una, però cal reestructurar el projecte adequant-lo a les condicions físiques i mediambientals del riu.

Hem de tenir clar, com a plantejament general, que hem d'apostar pel desenvolupament d'un turisme respectuós amb el medi ambient, mitjançant la potenciació dels actius del territori: costa, recursos naturals, navegabilitat i patrimoni culturals. Aquest és un gran actiu ple de possibilitats. El desenvolupament del turisme rural i la consecució d'una marca pròpia que es doni a conèixer al mercat és també un objectiu prioritari.

Paral·lelament, hem d'apostar pel sector agrícola i pesquer. Aquestes comarques són eminentment agrícoles i per tant la modernització d'aquests sector és fonamental per un desenvolupament sostenible i equilibrat del territori. L'ampliació i modernització de regadius i la transformació de la indústria agropecuària són les dos línies bàsiques a encetar urgentment.

Sobre el primer àmbit, l'agricultura, és imprescindible desenvolupar els regadius pendents des de fa anys. Cal posar en marxa el canal Xerta-riu Sénia, a la part alta del Baix Ebre i Montsià, i el canal Aldea-Camarles al Baix Ebre, amb concessió de cabals d'aigua, però sense la construcció del canal de rec. Així mateix és necessari seguir ampliant els regadius de la Terra Alta en la seva segona i tercera fase, així com potenciar el rec de suport als regadius de la Ribera d'Ebre. Altres actuacions pendents són els recs de suport puntuals al Montsià (Freginals) i profunditzar en la modernització del sector cooperatiu i les seves instal·lacions de producció agrícola. És bàsic professionalitzar el sector i impulsar economies d'escala, dos aspectes que ja s'estan intentant aplicar en el sector de l'arròs i de l'oli i que cal consolidar.

Pel que fa al sector de la pesca, és evident que un dels seus actius principals és la qualitat de la seva producció. Però caldrà aprofundir en el procés de modernització i ordenar i potenciar les aturades biològiques. Sobre aquest últim aspecte, s'ha d'apostar per una major coordinació amb altres Comunitats Autònomes per assegurar un millor control d'embarcacions i els bancs de pesca.

En l'àmbit pesquer, no hem de perdre de vista que el sector de les piscifactories, que té una forta implantació a les nostres comarques i necessita d'una reordenació urgent a les badies del Delta. Un dels objectius prioritaris ha de ser aconseguir una explotació marisquera compatible i sostenible, resolent l'aportació d'aigua dolça de qualitat que les badies necessiten.

Finalment, no s'han d'oblidar els centres d'investigació, tan els dedicats als productes agrícoles com el destinat a l'aquicultura. Actualment, aquests centres no estan prou coordinats amb els seus sectors productius corresponents i aquesta és una realitat que caldria corregir.

El tercer gran sector clau en el desenvolupament econòmic de les Terres de l'Ebre és l'activitat Industrial. La implantació industrial s'ha plantejar bàsicament en dos àrees, una al sud i l'altra al nord, tenint en compte els dos sistemes de ciutats que proposem. Aquesta estructuració territorial ha de garantir, igualment, la continuïtat de la indústria química a Flix i potenciar el sector del moble de la Sènia, ambdós en un context de sostenibilitat.

Plana de Lleida: enfortir el sector agroindustrial

Joan Vilagrasa, Pere Mir / Universitat de Lleida

Des dels anys cinquanta, l'economia de la Plana de Lleida ha viscut una ràpida intensificació agropecuària i una gran expansió de la indústria alimentària de primera transformació. Lleida és un important nucli agroindustrial català.

Tant a la capital com en la resta de centres comarcals, el sector serveis ocupa ja la major part de la mà d'obra. Tot i així, l'especialització agroalimentària continua essent el tret definidor d'aquest territori. Mentre que a Catalunya la suma dels sectors agrari, ramader i la indústria alimentària representa el 5,9% del PIB, en el cas de la regió de Lleida el seu pes va des del 14,4% del Segrià fins el 32,5% de la Segarra. Una situació que es ratifica si es contempla en termes de la població activa: un 12% en el cas català, enfront un 18% i un 35% a les comarques esmentades, respectivament.

Malgrat les mutacions econòmiques positives esdevingudes, romanen dèficits i febleses importants que, projectades cap el futur, poden convertir-se en greus entrebancs pel desenvolupament econòmic d'aquestes comarques:

1) El nombre d'explotacions censades a les comarques de la regió de Lleida no ha parat d'anar a la baixa. En gairebé 40 anys, el descens en el nombre d'explotacions s'estima en prop del 40%.

2) Dintre de la producció final agrària, la ramaderia té un pes determinant. Aquest sector, però, pateix periòdiques crisis per raons sanitàries, cosa que aixeca seriosos dubtes sobre la seva viabilitat futura.

3) Excepte comptats casos, les empreses industrials tenen una mida massa reduïda, el que dificulta la seva competitivitat. Cal fer notar, a més, l'oferta limitada de personal qualificat.

4) Només algunes empreses tenen un nivell d'activitat innovadora i d'inversió en R+D mínimament rellevant.

5) Els fluxos exteriors de l'economia lleidatana presenten dues deficiències: d'una banda, la manca de canals comercials consolidats i, de l'altra, el predomini del primer esglau de la cadena agroindustrial, mentre que la transformació alimentària final té lloc prop dels centres de consum.

6) La xarxa regional de comunicació i transports és insuficient, tant per carretera com per ferrocarril.

En aquest context, les principals línies a desenvolupar per a que la Plana de Lleida esdevingui un territori pròsper i cohesionat són:

- Potenciar els programes integrals de desenvolupament rural. En aquest mateix sentit cal dedicar més recursos a temes clau, com són la incorporació

dels joves a l'activitat agrària i ramadera, la difusió general de les assegurances dels conreus o la reforma del règim de la seguretat social agrària.

- Accelerar les inversions en les grans infraestructures de rec i donar suport a l'adaptació de les explotacions a les exigències tècniques del ragadiu.
- Fomentar una major mida empresarial de cooperatives i d'operadors privats dels diversos subsectors agroalimentaris (fruita dolça, carn, oli d'oliva, etc.).
- Enfortir l'economia lleidatana mitjançant programes de formació de mà d'obra especialitzada en la manipulació de productes alimentaris, tot dotant de més recursos les institucions de formació agrària ja existents.
- Impulsar l'activitat de recerca i desenvolupament (R+D) com a element clau d'innovació tecnològica i competitivitat productiva. És en aquest sentit que cal pensar en l'oportunitat d'un Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari.
- Potenciar les llotges agropecuàries de les Terres de Lleida i, especialment, Mercolleida. Una eina al seu servei i, en general, al servei de l'economia i la societat, és la creació d'un Observatori Econòmic de Lleida.
- Quant al foment de l'activitat industrial, cal potenciar l'expansió de l'empresa local ja sigui amb la seva participació en el foment de la R+D regional, ja amb la millora de les infraestructures de transport. En aquest mateix sentit cal garantir sòl industrial a preus raonables i ben dotat de serveis.
- Cal treballar per captar inversions foranes, sempre que aquestes siguin respectuoses amb el medi ambient i propiciïn el benestar. Cal tenir especial cura de fer front a possibles deslocalitzacions tot apostant per empreses que no es basin, simplement, en la mà d'obra extensiva i poc qualificada.

La implementació bàsica del nou sistema de comunicacions amb l'increment de l'accessibilitat exterior potencia la incorporació de la Plana de Lleida al sistema de ciutats de Catalunya, creixentment interconnectades i properes en temps de desplaçament a Barcelona. L'increment de l'accessibilitat es manifesta a partir de dues dades bàsiques: el Tren d'Alta Velocitat (TAV), amb efectes directes sobre l'àrea d'influència de la ciutat de Lleida, i l'acabament de l'autovia de la N-II i de la connexió amb l'eix transversal, amb impacte a l'àrea de Guissona-Cervera-Tàrrrega.

Per tal d'aprofitar aquest nou posicionament esdevé fonamental un esforç en inversions de millora de les infraestructures viàries i de comunicació.

- El TAV ha de garantir la interconnexió fluïda entre Lleida i Figueres, que ha de possibilitar la creació d'un sistema cohesionat de ciutats a Catalunya.
- Configurar un sistema de transport intermodal (en el que l'estació del TAV ha de ser el punt central) que permeti optimitzar els temps de viatge i l'accés a tota la regió. Les millores han d'abastar tant a la infraestructura ferroviària, com a la xarxa viària i al sistema de transport públic per carretera.
- El sistema de comunicacions per carretera quedarà completat de forma bàsica amb el tram Cervera-Igualada de l'autovia N-II. Més enllà, afloren una sèrie de millores bàsiques per a la connexió eficient de la Plana de Ponent amb els territoris catalans i peninsulars: l'acabament urgent de l'enllaç entre la N-II i l'eix transversal (C-25); l'enllaç eficient (avui de pagament) des de Lleida a Saragossa i a Tarragona; la realització de l'autovia Lleida-Osca-Pamplona.
- Finalment cal posar en marxa la infraestructura aeroportuària prevista al Pla Territorial General de Catalunya. Tanmateix, cal plantejar les possibilitats de conversió de l'aeroport de segon nivell en aeroport de càrrega i mercaderies i com a alternativa a la saturació de les infraestructures de l'àrea metropolitana de Barcelona.

De la nova situació que generarà la millora en infraestructures de comunicació, en deriven algunes qüestions a planificar per tal de millorar els aspectes de l'eficiència econòmica:

- Aprofitar l'estació del TGV a Lleida per tal de potenciar la ciutat com un nucli terciari. A la ciutat de Lleida hi ha en projecte un Centre de Congressos i l'esmentat Parc Científic i Tecnològic de Gardeny. Així mateix, cal aprofitar la reordenació de l'estació per a la creació d'un Parc d'Oficines, que permeti projectar les empreses de serveis de la ciutat i captar-ne de noves.
- Promocionar la capital com a plataforma logística en el transport de mercaderies. En aquest sentit hi ha de jugar un paper molt important el CIM (Centre Integrat de Mercaderies) de Lleida, però també les noves possibilitats de la línia de tren convencional, ja descongestionada a partir del 2004.
- La possibilitat de confluència d'una xarxa viària i ferroviària a l'entorn de Cervera (confluència de l'autovia N-II, de l'eix transversal C-25, de la nova autovia cap a Montblanc, del ferrocarril i, quan es realitzi, de l'eix transversal ferroviari) i la seva proximitat relativa al centre econòmic català, permet albirar que en l'entorn de l'àrea de Tàrraga-Cervera-Guissona també pot consolidar-se un centre logístic de mercaderies molt potent.

Més enllà, i de forma general, s'han de desenvolupar els diferents eixos de comunicació paral·lels a les grans vies transversals est/oest (N-II, autopista, etc.) i millorar molt notablement les interconnexions nord/sud, amb l'objectiu de dotar el territori d'una coherent xarxa de vials de capacitat satisfactòria, sense que cap municipi quedi excessivament allunyat d'ella.

Regió de Girona: diversificació econòmica i turisme sostenible

Arseni Gibert / Senador per Girona (PSC-Ciutadans pel Canvi)

L'objectiu és definir els trets bàsics del model econòmic i territorial desitjable per a les comarques gironines i les línies estratègiques tendents a assegurar la seva prosperitat, fent també una aproximació a les concrecions que en matèries com les infraestructures, els sectors productius, la implantació de les noves tecnologies i la cohesió social es consideren prioritàries. Alhora, contextualitzar aquest model portes enfora, assignant a les comarques gironines un rol en el conjunt de Catalunya i en la regió econòmica transfronterera a la que pertanyen.

Elements de diagnosi i de definició de model

Les àrees urbanes d'Olot, Figueres, Costa Brava central i Selva marítima, amb les seves respectives zones d'influència, han esdevingut realitats supramunicipals consolidades i dinàmiques que han reforçat les relacions amb l'àrea urbana de Girona ciutat, que ha guanyat una centralitat creixent i diversificada, creant un sistema urbà jerarquitzat. Un nou model sense un projecte conjunt que l'expliciti, el recolzi o el corregeixi. D'altra banda, pràcticament un terç dels municipis, els més allunyats d'aquestes àrees, no participen gaire de la seva dinàmica.

El territori gironí es caracteritza per un paisatge de costa, planes agràries i sistemes de muntanya boscosos, fortament antropitzats des de fa molts de segles. L'alt nivell d'urbanització de la costa ja defineix bastant què és el que cal protegir: els espais costaners no urbanitzats. La resta, en canvi, requereix una valoració i un model

de protecció i gestió que en garanteixin la qualitat i connexió. L'estratègia en relació als espais oberts ha de tendir a: la definició de polítiques que garanteixin l'activitat agrària i forestal; la consolidació, ampliació i restauració dels espais protegits i de connectors ecològics i paisatgístics; l'assentament de la població als municipis rurals i de muntanya. Aquest mapa d'espais oberts i d'estructures urbanes ha de basar la seva funcionalitat en un sistema de comunicacions potent, tant en la connexió entre els sistemes urbans com en la seva dimensió capil·lar.

En el pla econòmic, aquest model ha de recollir la diversificació actual, que és un avantatge sobre els models de monoconreu tot i que pot ser alhora una debilitat per manca d'especialització o de vocació explícita. L'opció és diversificació amb competitivitat.

Bona part dels fluxos interterritorials de relació econòmica i comercial, així com de mobilitat laboral, venen determinats pel potent eix vertical de comunicacions paral·leles que suposen l'A-7 i la línia de ferrocarril Barcelona-França, en detriment dels fluxos transversals. Cal reforçar la comunicació horitzontal tant a l'eix pirinenc com en direcció a la Catalunya central. La millora de les comunicacions és també la clau de la relació amb altres territoris, sobretot amb l'àrea metropolitana de Barcelona, de la que les comarques de Girona n'han de ser espai complementari i alhora alternatiu, evitant però l'excessiva residencialització subsidiària. Des de Girona, cal emfatitzar el risc de fractura de l'arc mediterrani. El que hem anomenat la regió europea dels 15 milions d'habitants té un dels punts febles en la Catalunya Nord, entre la frontera i Montpeller. Si això es consolidés podria afectar greument les comarques gironines. Per això, el reforçament ha de ser també en relació al seu paper de punt de connexió –no només lloc de pas– entre els fluxos que s'estableixen entre la península Ibèrica i la resta d'Europa.

Propostes i mesures estratègiques

Un primer grup és el relacionat amb la formació, el capital humà i la societat del coneixement, i en són peces cabdals: la Universitat de Girona, especialitzada i amb nivell d'excel·lència en algunes disciplines. Un Parc Científic i Tecnològic ben comunicat i proper als nuclis intermodals, sorgit d'un consorci de totes les institucions i agents socials gironins, amb un paper destacat de la pròpia Universitat, i capaç de fer eficientment transferència tecnològica en matèries relacionades amb les principals activitats econòmiques de l'àmbit i ser matriu d'empreses innovadores. Un sistema de formació professional, tan reglada com contínua, tanmateix vinculat a les especialitats existents i les que es pretén estimular. Una política d'immigració d'ampli consens que estableixi una metodologia permanent d'avaluació de necessitats i l'harmonitzi amb la capacitat d'acollida i d'incorporació social. La instrumentació de mecanismes capaços de produir, retenir i, si cal, importar talent relacionat amb les Noves Tecnologies, i de convertir aquest talent en projectes, empreses i iniciatives innovadores.

Pel que fa als equipaments i factors claus per a la competitivitat, cal destacar la qualitat del territori, amb l'aplicació del principi de sostenibilitat i els esquemes metodològics de l'Agenda 21, així com una gestió moderna del patrimoni cultural i històric. Qualitat en sentit ampli. Tan necessària pel manteniment dels sectors agrari, forestal, ramader i pesquer, respectuosos amb el medi natural i vinculats a la indústria agroalimentària, com per ser factor de localització industrial de determinats tipus d'empreses. També pel turisme, que exigeix, a més de polítiques específiques adequades d'ordenació, promoció i segmentació de mercats, un territori el més genuí possible, amb tots els seus atributs paisatgístics i antropològics singularitzant el producte.

Quant a les infraestructures i polítiques de gestió del territori, d'una banda cal definir amb precisió els espais lliures i protegits i les figures corresponents de protecció, una política hidrològica que garanteixi quantitat i qualitat de recursos hídrics i, per descomptat, completar detalladament la programació amb calendari de les xarxes viària i ferroviària així com l'arribada de la banda ampla al conjunt del territori.

Una bona dinàmica dels sectors productius depèn més de les empreses i dels emprenedors que de les administracions. El paper de l'administració és important, però tan sols en el sentit de crear escenaris favorables i de facilitar les coses a les empreses existents i sobretot a les noves. En destaquen: la creació de dos centres logístic/productius d'abast internacional, al Gironés/la Selva (zona del l'Aeroport) i a l'Alt Empordà; xarxa viària, ferroviària i de TGV enteses com a connexió regional i internacional; un model de gestió autònoma per a l'aeroport dins d'un sistema català aeroportuari; definició d'un model de promoció de sòl industrial amb serveis de qualitat que respongui a l'estructura dels sistemes urbans proposada; garantia en el subministrament suficient i de qualitat dels sectors en xarxa: energia, aigua, telecomunicacions; millora de la mobilitat interna en els sistemes urbans i en el transport públic interurbà; simplificació i racionalització dels tràmits burocràtics en general i dels relatius a la creació d'empreses en particular; foment de la competència i de la transparència dels mercats; apropament al territori dels centres de decisió política i administrativa.

Catalunya central: les potencialitats de les ciutats mitjanes

Carles Rivera / Economista i MBA (ESADE) Coordinador de l'Ajuntament de Santa Margarida de Montbui

Introducció: la Catalunya central com a xarxa de municipis

Si considerem la Catalunya central com el territori delimitat per les comarques de l'Anoia, el Bages, el Berguedà, el Solsonès i Osona, cal tenir present que estem davant una regió que comprèn un total de 165 municipis en els que hi viuen gairebé mig milió de persones (al voltant del 7% de la població catalana), de les quals un 70% ho fan en municipis de més de 5.000 habitants.

Aquesta realitat ens permet descriure un territori policèntric, amb capitals comarcals i ciutats mitjanes que constitueixen una de les potencialitats per al desenvolupament econòmic de la Catalunya central, ja que són capaces de generar economies d'aglomeració basades en la cooperació entre ciutats i viles. En definitiva, una xarxa de municipis que s'integra i es relaciona amb la «Catalunya-ciutats» o amb la «ciutat de ciutats», utilitzant les terminologies de Trullén (1999) i Nel-lo (2001).

Però si la Catalunya central vol vertebrar-se internament com a regió, enfortir la cooperació i establir complicitats entre els seus principals nodes urbans, caldrà superar una sèrie de mancances en diversos aspectes, principalment en transports i comunicacions, com veurem més endavant.

Aquest fet no ha de ser necessàriament incompatible amb una progressiva integració en les dinàmiques de la regió metropolitana de Barcelona, que són especialment sensibles en el sud de l'Anoia, del Bages i d'Osona.

El model econòmic de la Catalunya central

La Catalunya central ha estat al llarg dels darrers dos segles un dels principals motors econòmics de Catalunya. Així, l'eix del Llobregat-Cardener-Anoia ha sigut, fins dates ben recents, un nervi fonamental de la indústria catalana. Tanmateix, en els darrers anys, aquesta base econòmica ha conegut transformacions molt profundes. Transformacions que han comportat la postergació de sectors productius tradicionals (com són la indústria tèxtil o la mineria) i l'aparició de noves activitats (com nous serveis o el turisme).

Actualment, les potencialitats de les comarques centrals deriven, a part de les potencialitats pròpies, de l'impuls de l'àrea metropolitana, de la potenciació de les relacions amb el sud de França i de la nova definició política d'un nou corredor i espai econòmic que afecta plenament aquests territoris.

Com a potencialitats pròpies destaquem, entre d'altres, una presència important de petita i mitjana empresa industrial i l'existència d'una tradició comercial consolidada, especialment en les capitals comarcals i nuclis urbans, que cal potenciar i dinamitzar.

Els espais agrícoles, forestals i d'interès natural són també un element fonamental per a la viabilitat econòmica del territori de la Catalunya central i per a la qualitat de vida dels seus habitants. I ho són des d'una triple perspectiva: com a recurs econòmic, com a paisatge i com a patrimoni ambiental. En aquest sentit cal vetllar per la viabilitat econòmica de les activitats agrícoles i forestals a la Catalunya central, així com per la preservació i qualitat dels espais oberts que la integren.

Pel que fa al mercat de treball, una de les particularitats que s'observen a la Catalunya Central és la dificultat de reducció de l'atur en un marc d'intensa creació d'ocupació. Aquest fet respondria, segons alguns estudis, a les dificultats per aconseguir adaptar l'oferta a la demanda de llocs de treball (Pimec-Sefes, 2002).

L'estratègia econòmica que es proposa per a la Catalunya central s'emmarca en un projecte econòmic per a Catalunya en la societat del coneixement, que pretén convertir el nostre país en motor d'una regió europea transpirenaica de 15 milions d'habitants.

La Catalunya central i l'economia del coneixement

L'aposta per la integració i participació de la Catalunya central en l'economia del coneixement s'ha de fer tenint en compte les potencialitats i característiques pròpies, incorporant-les al projecte econòmic que defensem per a Catalunya.

Per això, cal potenciar les infraestructures de coneixement en el sentit més ampli: equipaments culturals, de formació i de recerca, així com les noves xarxes i infraestructures de comunicació.

La inversió en capital humà és un factor essencial per al desenvolupament econòmic. Per això, és necessari consolidar l'oferta educativa des dels ensenyaments primaris i secundaris (amb especial atenció a l'escola rural) fins els estudis universitaris existents a la Catalunya central.

Cal també un disseny de la formació professional per a la Catalunya central que contempli les necessitats del teixit productiu del territori i que contribueixi a retrobar oferta i demanda laboral per avançar cap a la plena ocupació.

És necessari potenciar també el «triangle» formatiu, escola-universitat, administració (en especial l'administració local) i empreses, com a motor de reequilibri territorial i com a elements dinamitzadors del desenvolupament regional.

Cal una aposta clara i decidida per les tecnologies de la informació i la comunicació a la regió, que passarien per garantir la plena cobertura de la telefonia mòbil (adequant la actual xarxa de telefonia mòbil a la normativa de seguretat i reduint l'impacte ambiental) i per garantir l'arribada de la banda ampla al conjunt del territori, evitant situacions d'inequitat territorial, exclusió o fractura digital.

En quant als centres universitaris existents, aquests han de ser l'eix central d'una estratègia de desenvolupament basada en la societat del coneixement, tot potenciant sectors industrials emergents i iniciatives empresarials innovadores. Els poders polítics han de promoure el diàleg i la cooperació entre les diferents institucions universitàries, fomentant la seva complementarietat i especialització.

En aquest sentit, per exemple, convé fer de la Universitat de Vic un centre d'irradiació per crear un microclima adequat pel desenvolupament d'activitats d'ús intensiu de capital humà i basades en activitats de R+D. A l'Anoia, cal potenciar acords amb institucions ja existents, com l'Escola Tècnica Universitària La Teneria i amb el Centre Tecnològic de la Pell (AICA), com a centres d'excel·lència supracomarcals capaços de desenvolupar experiències pilot, en les seves especialitats, per al conjunt de Catalunya. A Manresa, s'ha de completar el desenvolupament del Campus Universitari integrat per la Fundació Universitària del Bages (FUB), Universitat Politècnica de Catalunya i Centre Tecnològic de Manresa, fomentant la cooperació universitat-empresa per a la innovació tecnològica i la recerca, potenciant aquelles especialitats universitàries que més s'adaptin a les necessitats del teixit econòmic arrelat al territori.

Es pretén, per tant, aprofitar les característiques d'aquesta regió i de les seves principals àrees urbanes (Manresa, Igualada, Vic, Manlleu, Berga, Torelló, Piera, Solsona, etc.), per configurar un model de regió polinuclear que s'articuli enfortint les activitats denses en coneixement, localitzant-les sobretot en els nodes de la xarxa existent i procurant que l'articulació es fonamenti en oportunitats de mobilitat sostenible.

Mobilitat i infraestructures

La vertebració interna de la Catalunya central com a regió passa necessàriament per la superació de greus mancances en matèria d'infraestructures, que permeti un increment de la mobilitat sostenible entre els principals nodes d'aquesta xarxa de ciutats i viles.

Són moltes les infraestructures que cal construir, millorar o ampliar. Les conclusions de la II Conferència Nacional del PSC ens ofereixen un bon recull (PSC, 2002), entre les quals destacariem aquelles que han de permetre unes millors connexions transversals que complementin els eixos del Llobregat i del Ter.

Aquesta aposta per la connexió de la Catalunya interior s'ha de resoldre, com ja hem apuntat, amb un model de mobilitat sostenible que incorpori una xarxa de

transport públic eficaç entre les cinc capitals de comarca, augmentant la oferta, freqüència i qualitat del ferrocarril i del transport col·lectiu per carretera.

Només amb la dotació de les infraestructures necessàries per a aconseguir aquest increment sostenible de mobilitat interior a la Catalunya central – complementària a la millora de les connexions amb la regió metropolitana de Barcelona– es podrà avançar en la identificació d'un espai socioeconòmic que no es defineixi únicament per exclusió.

Disseny i 'governance' de l'estratègia econòmica

La regió de la Catalunya central cal que disposi de les eines adequades per garantir el desenvolupament harmònic del seu territori, per enfortir les xarxes urbanes, per lluitar contra l'sprawl urbà, per preservar el seu patrimoni natural i, en definitiva, per convertir el creixement econòmic en cohesió social i en una millora real de la qualitat de vida.

Per això és necessari que la Generalitat cedeixi poder i finançament als ens locals i supralocals de la regió, apropant les polítiques al territori i descentralitzant part de la seva actuació que haurà de situar-se a nivell regional i local.

La concertació entre Generalitat, administració local i sector privat –lucratiu i no lucratiu– és fonamental per al disseny i implementació d'aquesta estratègia, així com l'establiment dels mecanismes que permetin governar la complexa xarxa d'actors que interactuen en el territori.

Finalment, aquesta estratègia ens ha de permetre fer de la Catalunya central el cor d'un nou eix econòmic per a Catalunya que, partint de Lleida, arribi a la frontera francesa, amb l'objectiu d'aconseguir que l'activitat econòmica, tradicionalment molt concentrada en el corredor de la Mediterrània, s'expandeixi cap a la Catalunya interior, contribuint a modernitzar la seva estructura productiva, les seves infraestructures i el seu capital humà. Aquest nou eix no s'ha de limitar a articular millor el mercat interior, sinó que també ha de permetre ampliar el mercat de Catalunya cap el conjunt d'Espanya i Europa.

BIBLIOGRAFIA

- CAIXA DE CATALUNYA (varis anys): Anuari econòmic comarcal.
- CAMAGNI, Roberto (1991): *Innovation Networks: Spatial Perspectives*. Belhaven Press, cop. 1991
- KRUGMAN, Paul (1992): *Geografía y comercio*, Antoni Bosch Ed.
- NEL-LO, Oriol (2001): *Ciutat de ciutats*, Barcelona: Ed. Empúries.
- PIMEC-SEFES (2002): «Les tensions del mercat de treball a la Catalunya Central. Situació actual i tendències futures». Manresa, juliol de 2002.
- PSC (2002): «Annex Territorial Catalunya Central», II Conferència Nacional sobre Estratègia Econòmica i Territori. PSC, novembre 2002.
- STOKER, Gerry (2002): «El trabajo en red en el gobierno local: una meta deseable, pero... ¿es posible alcanzarla?» dins *VVAA* (2002): *Redes, territorios y gobierno. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*. Curs UIMPB «El territori en la societat de les xarxes» (Oct. 2000). Diputació de Barcelona, març 2002.
- TRULLÉN, Joan (1999): «La Catalunya-Ciutats» a *Revista Econòmica de Catalunya*, núm. 36, pàg. 51-57.

Camp de Tarragona: trobar un nou equilibri entre la indústria i el turisme

Martí Carnicer / Diputat al Parlament de Catalunya (PSC-Ciutadans pel Canvi)

El territori del Camp de Tarragona s'ha mostrat en els darrers anys com una de les àrees més dinàmiques de Catalunya. L'evolució de les xifres de població en són un exponent prou clar: en els darrers 10 anys ha passat de representar un 6,6% del conjunt de la població catalana a ser-ne el 7,1%; en termes relatius és tracta de la regió amb un creixement demogràfic més elevat.

Per contra, considerant el creixement econòmic el Camp s'ha situat per sota de la mitjana catalana, on els creixements productius es continuen centralitzant en l'àrea metropolitana de Barcelona. El Camp és la segona àrea econòmica de Catalunya, i s'ha de treballar per la seva consolidació com a motor de desenvolupament i equilibri del territori català.

La base de l'economia del Camp de Tarragona ha de continuar assentada sobre l'equilibri entre la química i el turisme. Aquest és en el dia d'avui encara molt inestable. Trobar un nou equilibri és imprescindible. Les possibilitats de futur del turisme en aquest territori són prou evidents i la indústria química ha d'eixamplar el seu paper incrementant el pes dels sectors de recerca.

En analitzar l'activitat del Camp de Tarragona cal destacar, per una banda, el creixement moderat de les activitats industrials, inferior al registrat pel conjunt català, on malgrat les inversions realitzades en el complex petroquímic, aquest dinamisme no s'ha traduït a la resta de branques industrials. El sector industrial té greus problemes de producte. La seva competitivitat es dona sobretot pels avantatges relatius de costos (difícils de mantenir a mig termini) i en poques ocasions per les innovacions de les empreses en processos o en productes. Els sectors industrials emergents giren entorn de l'agroindústria, l'electrònica i l'auxiliar de l'automoció. La química s'hauria d'estendre cap a subsectors de major valor afegit, més vinculats amb l'entorn territorial i dedicats a la fabricació de productes més relacionats amb la demanda final. La creació d'un o diversos parcs tecnològics com a base del dinamisme de l'activitat industrial de l'àrea, amb una forta integració amb la universitat, ha de ser una de les bases essencials de potenciació de la indústria en el futur.

Per altra banda, la consolidació del sector turístic, que ha creat molta ocupació, resta encara molt supeditada a una elevada estacionalitat i als canals de distribució controlats per operadors forans. El turisme ha experimentat un procés d'internacionalització de l'oferta i es pot convertir en una activitat cabdal de l'estructura productiva de la zona. L'estabilització de l'ocupació, així com una major qualificació de la mateixa, la potenciació de la creixent cultura mediambiental i la preservació del territori i de la seva imatge, són essencials per la consolidació del sector. La relació privilegiada amb les importants infraestructures culturals ha de ser una de les bases futures d'un turisme de més qualitat.

La construcció ha conegut un fort impuls derivat de l'augment de població i les possibilitats de segona residència a la zona, però aquest és un sector amb fortes

oscil·lacions d'activitat. Quan la construcció s'erigeix en el principal motor de l'economia de l'àrea, en realitat està reflectint les limitacions de la resta d'activitats.

Així mateix s'ha de potenciar la modernització d'un sector agroalimentari fonamentat en les produccions pròpies de la zona (vi, oli, fruits secs, fruita dolça, hortalisses, aviram) i la seva transformació industrial en conjunció amb els centres de recerca.

L'expansió de les infraestructures de comunicació s'ha de dissenyar en funció del territori i de l'activitat productiva i social. Si considerem el canvi que s'està donant a la zona, cal plantejar el seu dimensionat i, en aquest sentit, cal posar sobre la taula diverses qüestions en relació a l'ocupació de l'espai, principalment en la zona central del Camp. Hi ha una tendència a valorar les necessitats infraestructurals com inversions en noves vies o actuacions, la qual cosa pot ser molt necessària si s'han esgotat les previsions d'ús de les existents. Sovint s'oblida que per a solucionar els problemes de mobilitat és imprescindible una bona organització funcional de les infraestructures; en aquest sentit cal recordar que l'ús del transport públic és insignificant en la mobilitat de les persones i de les mercaderies de la zona.

L'àmbit català requereix un gran aeroport, i cal definir el paper de l'aeroport de Reus en aquest context. El Port ha de potenciar les seves interrelacions amb el seu hinterland immediat. Els canvis productius de l'àrea poden plantejar el problema de la seva funcionalitat en relació al Mediterrani Occidental. En canvi, un mercat important que podria tenir un gran futur per la dinàmica turística de la zona, com són els creuers, està molt limitat. Es corre el risc de crear una gran infraestructura poc utilitzada que condicioni l'expansió d'altres activitats.

L'aigua i l'energia han de ser considerades avui com dues infraestructures més que requereixen una planificació inexistent fins ara. Pel que fa a l'aigua, cal ser conscients de les limitacions d'aquest bé escàs al Camp per bé que sembla suficient per a les necessitats futures que, en tot cas, s'hauran d'adequar a aquesta realitat. Respecte a l'energia cal ubicar els centres productius allà on s'ha de consumir, és a dir, de forma descentralitzada, que és la forma més eficient i més respectuosa amb el medi ambient. Catalunya ha de ser conscient que els territoris on es produeixin noves demandes d'energia hauran d'assumir la seva responsabilitat de producció i que les centrals nuclears tenen una vida limitada. En el nostre cas, les tres noves centrals de cicle combinat de gas previstes al Camp, més el foment de les energies renovables i els necessaris plans d'estalvi i eficiència energètica, haurien de ser suficients per cobrir les necessitats de l'àrea i per poder plantejar la limitació de l'autorització de la central nuclear Vandellòs II que acaba l'any 2010

Les zones més allunyades de l'àrea central tenen una realitat econòmica i una pressió urbana diferent a la del nucli central. La millora de les comunicacions amb aquest nucli central és essencial per possibilitar-hi la mobilitat i l'accés a les àrees metropolitanes. Aquestes zones s'han de salvaguardar de la pressió urbana que podria derivar-se d'una fugida per les condicions de preu del nucli central. Un creixement residencial excessiu podria trencar el precari equilibri urbà i social de les comarques interiors. El Baix Penedès manté una situació diferenciada amb una relació molt més alta amb la zona metropolitana de Barcelona que no pas del nucli central del Camp.

Tot plegat apunta a un problema institucional important. Cal considerar la necessitat de que aquesta regió tingui veu pròpia en el moment en què és prioritzen les diferents actuacions a Catalunya, i per això és necessària una altra organització

territorial que doni veu al Camp de Tarragona per expressar quins són els seus interessos.

Per resumir-ho: el Camp de Tarragona ha de poder realitzar tot el seu potencial com a nucli d'una economia diversificada, reforçant la competitivitat de la seva indústria i millorant el component de qualitat del seu sector turístic, buscant un millor equilibri entre desenvolupament econòmic i preservació del medi ambient.

El I Pla Estratègic Metropolità de Barcelona: un instrument Basic per construir el futur

Francesc Santacana / Coordinador general del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

Ara fa poc mes d'un any, en la sessió del Consell General del Pla Estratègic de Barcelona del 18 de març de 2002, que va tenir lloc a la Sala d'Actes de l'Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona, es va consensuar per una ampla representació d'ajuntaments i d'institucions econòmiques, socials i sindicals de l'àmbit metropolità de Barcelona, l'inici dels treballs per a l'elaboració del 1r Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

I el 10 de març d'enguany, en sessió solemne del Consell realitzada en el Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona, s'aprovà la formulació d'aquest 1r Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Un any, durant el qual nombroses institucions i persones han participat amb il·lusió i compromís en un debat ampli i seriós sobre el futur del territori metropolità de Barcelona, sobre les seves estratègies i sobre propostes d'actuacions, per assegurar la regeneració del seu potencial de creixement des d'una visió compartida d'un mateix territori.

Aquesta sola cronologia ja ens posa de manifest que l'objecte principal de la proposta, com era el d'avançar el futur d'una de les àrees metropolitanes més rellevants de l'Europa Comunitària, ha resultat, des de posicionaments diferenciats i amplis, un repte plenament desitjat i reconegut per tots. El reconeixement explícit de la importància d'aquesta metròpolis, configurada per una xarxa de ciutats, ha estat un exercici d'indubtable valor de present i de futur que, com deia públicament l'alcalde de Barcelona, feia molt temps que no s'abordava amb rigorositat un debat metropolità com el que ha generat el Pla Estratègic durant aquest darrer any.

L'originalitat i la rigorositat de la proposta i del seu resultat també cal veure-la des de la perspectiva del mètode de com d'abordar-la. La planificació estratègica com a eina per analitzar i consensuar, des d'una visió única compartida d'un territori metropolità, el futur d'aquest àmbit metropolità.

Altres reflexions de caràcter tècnic i urbanístic ja s'havien fet abans, però sense la capacitat per reflexionar sobre models territorials, econòmics i socials, que a tall de marc de referència i de consens han de facilitar l'encaix d'altres instruments planificadors diversos per a la posada en marxa de programes i de projectes d'inversió que estructurin i cohesionin aquest territori.

Segur que aquesta visió estratègica ha estat possible per moltes iniciatives de desenvolupament estratègic local aparegudes en aquest mateix territori durant la

darrera dècada. El mateix èxit local i internacional del Pla Estratègic de Barcelona, iniciat l'any 1988, i les més de 30 altres iniciatives d'ajuntaments de la Regió Metropolitana de Barcelona per abordar plans estratègics han estat, sens dubte, un aval de garantia per a l'èxit de la proposta.

El model té com a base singular la participació i el consens representatiu d'un ampli ventall de sectors i d'interessos d'aquesta àrea. Participació que no pot ser considerada marginal en la seva dimensió quantitativa: 36 ajuntaments, 2 entitats metropolitanes, una institució supramunicipal, els agents sindicals, les institucions i els actors econòmics i un nombre molt ampli de persones –més de 1.700, en un debat ordenat– és, sens dubte, un actiu que garanteix l'èxit de la iniciativa i ha estat el seu valor permanent al llarg de tot el procés.

Des d'una vessant territorial en resulta un territori de 600 quilòmetres quadrats amb una població que supera els tres milions de persones i que representa un dels pols de creixement econòmic més important d'Europa i el més rellevant de l'Europa mediterrània.

Les circumstàncies conjunturals i les transformacions en els escenaris socials i econòmics mundials han fet del moment una variable òptima per reflexionar estratègicament pel futur d'aquesta regió. El Pla planteja, en la seva part expositiva, la necessitat d'assegurar la transició cap al nou model de la societat postindustrial del coneixement, la creativitat i la cultura. Tot aquest territori es troba immers en un fort procés de transformació en la seva base econòmica, fruit dels requeriments que comporta la internacionalització de l'economia i dels mercats i de la necessitat d'identificar nous factors de competitivitat a escala mundial. Aquest repte és ja un requisit assumit per tots i cal posar en comú un model que ens condueixi –de manera conjunta– al progrés econòmic de totes les ciutats que el configuren.

D'altra banda, altres variables influeixen en nous reptes per assegurar un nou model social. Els canvis en les dinàmiques demogràfiques, els canvis en els comportaments socials i les tendències migratòries dels darrers anys, han estat sens dubte factors que requereixen noves reflexions i noves respostes a unes demandes socials diferents.

Tots aquests factors afecten de manera transversal tot el continu urbà que representa aquest àmbit metropolità. Es tracta de demandes que requereixen de respostes a una dimensió metropolitana la major part d'elles i, en conseqüència, el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona pretén posar a escala metropolitana l'anàlisi i algunes propostes d'actuació per pal·liar les demandes insatisfetes i per avançar en la cohesió del territori.

Del resultat del treball de tot un any se'n desprèn el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona que s'estructura en tres vectors estratègics i en una condició necessària.

Per condició necessària cal entendre un model polític, social i de gestió de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que ha de fer possible la implantació d'aquest Pla, a partir d'un model del territori metropolità que tingui present les identitats locals, però que a la vegada promogui una política metropolitana i estimuli una visió compartida per als projectes estratègics.

Els tres vectors s'estructuren en un primer de desenvolupament econòmic, basat en criteris sostenibles i d'ocupació que agrupa les propostes vinculades amb la innovació, la capacitat emprenedora, el capital humà i tecnològic, la competitivitat del territori i l'obertura al món. Un segon vector de la cultura de la convivència, la cohesió

social i la cooperació que identifica les bases per un nou contracte social pel benestar a escala metropolitana que ens permeti fer front als reptes de la convivència, la no exclusió, la conciliació entre la vida personal i laboral i la vertebració de la cultura com element estructurant. El tercer vector és el del model territorial i mobilitat que ha de respondre a la idea de ciutats de ciutats, a promoure el transport públic necessari per a la mobilitat de les persones en aquesta àrea, la reformulació de les polítiques d'habitatges, els reptes mediambientals i l'equilibri entre usos del sòl per residència i per activitats econòmiques.

A partir de l'aprovació del 1r Pla Estratègic Metropolità, entrem ja en una fase en la que conviuen els processos reflexius amb les recomanacions estratègiques. Per una banda, la Comissió de Prospectiva abordarà anualment el debat seriós sobre un o dos temes de gran impacte en el disseny del futur de les ciutats, i al mateix temps la Comissió d'Estratègia iniciarà a partir de les propostes ja formulades en el Pla la seva concreció sobre el contingut i les pautes per a les seves implantacions.

En definitiva, la reflexió estratègica metropolitana ha donat uns resultats del tot satisfactoris, tant per la participació i la implicació dels actors implicats, tan públics com privats, com per les conclusions a les que s'ha arribat i pel compromís adquirit per tots ells en la continuació i la implantació de les seves propostes. Aquest era el repte i aquest és el resultat.