



Nadala 2009

Any 43

09

Xarxes de comunicació a Catalunya





Fundació
Lluís Carulla



Nou Museu de la Vida Rural,
l'Espluga de Francolí, 2009.

Amb aquesta nadala la Fundació Lluís Carulla felicita les festes i agraeix les aportacions voluntàries de les persones que fan possible la dotació dels Premis Baldiri Reixac d'estímul i reconeixement a l'escola catalana.

La generositat de tants amics ha fet que la dotació dels premis hagi anat creixent any rere any fins a assolir els 115.200 euros de la convocatòria per al curs actual, i els fa els més ben dotats i importants en l'àmbit educatiu.

 Fundació
Lluís Carulla

**Xarxes de comunicació
a Catalunya**
Nadala 2009. Any XLIII

Fundació Lluís Carulla

Aribau 185 3r
08021 Barcelona
Tel. 93 209 09 48
info@fundaciolluisacarulla.cat
http://www.fundaciolluisacarulla.cat

Imatges

Coberta

Pont del tren d'alta velocitat sobre
l'autopista AP-7, Girona, 2009.
Ramon Manent

Autopista AP-7, Bellaterra,
Cerdanyola del Vallès, 2009.
Ramon Manent

Contracoberta

Port de Barcelona, 2009.
Ramon Manent

Aeroport de Lleida-Alguaire,
2009, Ramon Manent

Interior

Ramon Manent

Alfa Omega

Josep Gaspar i Serra,
Arxiu Nacional de Catalunya
Ramon Rosich

Jordi Vidal

Prats i Camps

Rafa Gil

El Temps

Institut Ignasi Villalonga
d'Economia i Empresa

Coordinació de continguts

Ramon Tremosa

Producció editorial

Jordi Quer

Correcció lingüística

Esmena correccions
esmena@telefonica.net

Disseny

Jordi Casas

Maquetació

Vània Rosell

Impressió

Treballs Gràfics S.A.

ISBN: 978-84-7226-930-9

Dipòsit legal: B-42.329-2009

Cap part d'aquesta publicació,
incloent-hi el disseny de la coberta, no
pot ser reproduïda, emmagatzemada
ni transmesa de cap manera ni per cap
mitjà (elèctric, químic, mecànic, òptic,
de gravació o bé de fotocòpia) sense
autorització prèvia de la Fundació
Lluís Carulla.

Encreuament entre AP-7 i
A-2, Papiol, Baix Llobregat,
2009.

Nadala 2009

09

Xarxes de comunicació a Catalunya

**Fundació Lluís Carulla
Any XLIII**



Catenàries,
Vallès Oriental, 2009.

Introducció p. 12

**Infraestructures:
la columna
vertebral
d'un país**
Ramon Tremosa

Continguts

1

p. 15

Les infraestructures de transport a Catalunya durant el segle XX

Alfonso Herranz

2

p. 29

Infraestructures de transport, sòl industrial i localització de l'activitat productiva a Catalunya

Joaquim Solà

3

p. 45

Trens, ports i aeroports

Joaquim Coello

4

p. 55

Aeroports, impacte sobre el territori i importància de la gestió

Germà Bel





Escultura *Laia l'arquera*, Mataró,
entrada per N-II, 2009.

Continguts

5

p. 67

**Transport
i energia**
Santiago Montero

6

p. 81

**L'eix mediter-
rani, «sharing a
partitioned land»**
Josep Vicent Boira

7

p. 93

**Epíleg:
Les infra-
estructures
de Catalunya**
Joaquim Nadal

8

p. 97

**Memòria de
l'any 2009**



Infraestructures: la columna vertebral d'un país

Ramon Tremosa i Balcells
Departament de Teoria Econòmica
Universitat de Barcelona

La literatura econòmica universal és unànime quan assenyala l'estreta relació existent entre les infraestructures i el creixement econòmic d'un territori, fins al punt que sense una bona provisió de carreteres, autopistes, ferrocarrils, ports i aeroports un país no pot créixer econòmicament. Expressat d'una manera més tècnica, és la dotació de l'estoc de capital d'un país (que és el resultat de l'acumulació de successius fluxos anuals d'inversió neta, tant pública com privada) el que permet la creació i la generació del producte interior brut d'aquest país. Sense estoc de capital, per tant, no hi ha flux de renda i de riquesa possible. Per això, en la darrera guerra d'Europa, la intervenció dels Estats Units contra Sèrbia per desencallar el conflicte de Kosovo va ser tan incruenta com eficaç: sense víctimes civils i bombardejant només una part notable de l'estoc de capital serbi (ponts, trens, carreteres, fàbriques d'armes...), en pocs dies es va aconseguir el final del conflicte esmentat i es va deixar fora de combat l'economia sèrbia durant molts anys.

El centralisme a l'estat espanyol s'ha modernitzat amb la democràcia i ha culminat la materialització d'una xarxa radial d'infraestructures de transport (el disseny perfectament centrat a Madrid de la xarxa radial de l'AVE, compartida pels dos grans partits espanyols, n'és el millor exemple). I el centralisme dels alts funcionaris de l'estat espanyol del segle XXI manté encara, com a relíquia del passat única en el món avançat, un model de gestió dels aeroports i dels trens que és exactament el mateix que Franco va deixar en el seu llit de mort: un model centralitzat, reservat únicament al govern central, i que encara ignora els governs regionals i locals i el sector privat (AENA és l'últim model soviètic de gestió aeroportuària del món desenvolupat). Qui regateja les infraestructures que els catalans necessiten per prosperar sap molt bé el que es fa: sense elles no hi ha creixement econòmic possible, i, per tant, la llengua, la cultura i la nació catalanes entraran en decadència perquè l'economia hi haurà entrat abans. I és que a tots els països hi ha hagut sempre una clara relació entre cicle econòmic i cicle nacional:



sense la revolució comercial de l'edat mitjana Catalunya no hauria nascut com a nació gòtica i romànica; i sense la revolució industrial del segle XIX, després de segles de decadència econòmica i d'inaïtat nacional, no hauríem tingut la renaixença cultural i política del segle XX, de les inèrcies de la qual encara vivim avui.

Quan s'imposen a l'estat espanyol des de l'exterior criteris d'eficiència econòmica en la provisió d'infraestructures, els catalans en sortim ben parats: sense el condicionament de les inversions del Banc Mundial al règim franquista, als anys seixanta del segle passat, avui potser encara no tindríem l'autopista AP-7 de la Jonquera fins a Alacant, autèntica columna vertebral dels països de llengua catalana. És per això que caldria condicionar futurs ajuts europeus a l'estat espanyol a la construcció del tren de mercaderies d'amplada europea a casa nostra, un tren que ha d'unir els ports catalans i valencians amb els mercats europeus i que ens convertiria en l'Holanda del sud. És un simple i barat canvi de via de Portbou en avall al qual, en

democràcia, cap govern espanyol no ha dedicat ni un euro, i per això encara avui la península Ibèrica és una illa ferroviària a Europa: els alts funcionaris de l'estat saben molt bé fins a quin punt aquest tren europeïtzaria definitivament la nostra economia. Aquesta és una de les paradoxes del fals federalisme de l'Espanya autonòmica: en democràcia s'ha culminat el vell somni de Franco, que Germà Bel sintetitza molt bé dient: «Espanya finalment capital París.» Madrid només ha emergit com a gran megalòpoli espanyola quan ha culminat els dissenys radials d'infraestructures i n'ha monopolitzat la gestió.

Un país només és lliure si pot decidir el disseny de les infraestructures que necessita i el control de la seva gestió. Necessitem infraestructures pensades en clau global per aprofitar oportunitats que avui ja són globals. En el segle XXI la nova geografia econòmica global ens ofereix oportunitats de primer nivell, gràcies a la recuperació del valor estratègic en el comerç marítim mundial de la mar Mediterrània. El futur només serà nostre si podem decidir i disposar de les nostres infraestructures.





Les infraestructures de transport a Catalunya durant el segle XX

Alfonso Herranz Loncán

Doctor en Història Econòmica per la London School of Economics i professor titular del Departament d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de Barcelona. Membre del Centre d'Estudis Antoni de Capmany d'Economia i Història Econòmica.

les grans rutes de transport europees, a través de l'eix del Roine. En aquest sentit, la construcció d'infraestructures a Catalunya s'ha vist marcada per un conflicte entre la necessitat de facilitar la mobilitat en aquest eix central i la importància atorgada al caràcter radial de les xarxes espanyoles i a la connexió directa entre Barcelona, l'interior peninsular i Madrid. Però, així mateix, les necessitats de transport de l'eix mediterrani també han entrat sovint en conflicte amb els esforços per corregir l'abandonament secular de les àrees perifèriques del país.

El sistema català de transport al principi del segle xx

Aquesta multiplicitat d'objectius va caracteritzar la planificació i la construcció d'infraestructures de transport des de l'inici de la industrialització catalana. Durant les primeres etapes, en el segle XIX, la competitivitat de les economies europees va dependre de la seva habilitat per dotar-se d'una xarxa ferroviària suficient i d'una infraestructura portuària adequada per sostenir els fluxos comercials. Al mateix temps, des del punt de vista territorial, va ser també essencial la construcció de xarxes secundàries (ferrocarrils econòmics o camins veïnals) que trenquessin l'aïllament de les àrees interiors i en permetessin la connexió amb els grans centres econòmics. En aquest sentit, a Catalunya, abans del 1900, els esforços inversors es van concentrar sobretot en la construcció de les grans rutes del sistema ferroviari. Construïdes fonamentalment a partir d'iniciatives privades i amb molt pocs ajuts públics, les principals línies ferroviàries catalanes estaven pràcticament enllestides a l'arrencada del segle XX. La xarxa constava, bàsicament, de dos grans eixos, el mediterrani i el de Barcelona a Lleida i Saragossa, que es creuaven a la ciutat de Barcelona i la convertien en el seu centre organitzador (tot definint un segon subcentre en l'àrea de Reus i Tarragona).

Les infraestructures són el suport físic de l'activitat econòmica i un requisit indispensable per al desenvolupament econòmic. Mantenir un nivell d'inversió en infraestructures elevat i sostingut al llarg del temps és imprescindible per tal de garantir-ne, en primer lloc, la construcció i, en segon lloc, el manteniment i l'adaptació als canvis tecnològics. El dinamisme i la intensa transformació de l'economia catalana al llarg de l'últim segle han tingut el seu reflex en una constant demanda d'ampliació i modernització de la dotació d'infraestructures del país, que no sempre ha trobat una resposta adequada. La història de les infraestructures de Catalunya durant el segle XX es pot dibuixar com una llarga tensió entre necessitats i disponibilitats, que, de fet, en alguns moments puntuals ha arribat a amenaçar la continuïtat del creixement econòmic.

En el cas del transport, la tensió entre dotacions i necessitats d'infraestructures ha estat marcada per dos condicionants: d'una banda, la disponibilitat o no de recursos per finançar la inversió i, d'altra banda, l'existència de models alternatius pel que fa al desenvolupament espacial de les xarxes. Amb relació a aquest últim aspecte, l'evolució de les xarxes catalanes de transport ha estat marcada per la centralitat econòmica de l'eix mediterrani, lloc d'ubicació de les principals aglomeracions de població i activitat i principal via de comunicació de la Península amb



Tren a l'estació de Granollers, principis del segle XX.

La xarxa ferroviària catalana tenia algunes disfuncions importants, que en reduïen l'eficiència i la rendibilitat social. En primer lloc, el règim escollit pel govern central a mitjan segle XIX per construir i finançar els ferrocarrils espanyols (concessió a empreses privades mitjançant subhastes i subvencions públiques per quilòmetre construït), combinat amb la successió de dues bombolles especulatives al llarg de la segona meitat del segle (la més important entre els anys 1855 i 1866, i una de més petita entorn del 1882), es va traduir en la construcció d'una xarxa fragmentada entre diferents companyies, amb greus problemes financers a causa de la insuficiència dels recursos públics i amb alguns trams clarament redundants, com la segona línia de Saragossa, que duplicava pel sud la connexió amb l'interior peninsular. En segon lloc, l'error comès pels primers reguladors del sistema ferroviari espanyol d'escollir un ample de via diferent de l'adoptat per la major part de les economies europees es va traduir en la impossibilitat d'integrar la xarxa catalana amb la francesa i en la necessitat que el tràfic internacional hagués de patir greus costos de transbordament a la frontera.

Tanmateix, les línies ferroviàries catalanes i, més concretament, les que recorrien l'eix mediterrani constituïen al principi del segle XX una de les parts més rendibles de tota la xarxa ferroviària espanyola, amb nivells d'utilització que, si bé quedaven molt per sota de la mitjana europea i no permetien oferir grans remuneracions als accionistes de les companyies concessionàries, eren molt més alts que a la major part de l'estat. En aquest sentit, els primers anys del segle, fins a l'esclat de la Primera Guerra Mundial, poden considerar-se com els anys daurats de la història dels ferrocarrils catalans, i durant aquest període les línies catalanes, especialment les que anaven paral·leles al litoral, van estar entre les més rendibles de les dues grans companyies ferroviàries espanyoles (MZA i Nord).

Paral·lelament, a partir de les últimes dècades del segle XIX va tenir lloc un procés d'intensa modernització del sistema portuari català. El port de Barcelona constituïa el nucli fonamental d'aquest sistema, concentrant la pràctica totalitat del tràfic internacional i entorn del 90% del moviment de cabotatge de Catalunya. Aquest port va experimentar entre els



Estació de França,
Barcelona, en un gravat
de principis del segle XX.

Primer tren de la línia
Barcelona-Mataró,
1848.

anys 1900 i 1911 una espectacular expansió de les seves instal·lacions, i va assolir com a resultat unes dimensions, que ja no s'alteraren de forma significativa fins al 1965, de més de 300 hectàrees de superfície total i 8.500 metres de molls, és a dir, sis vegades més que a la fi del segle XIX.

Cap a l'any 1900, el dinamisme de les grans infraestructures de transport com el ferrocarril o els ports contrastava amb l'abandonament en què romanien les xarxes secundàries, que havien de vincular les comarques de l'interior amb els grans centres econòmics del país. La situació era especialment greu a la província de Lleida i, sobretot, a les comarques pirinenques de l'Alta Ribagorça, els dos Pallars i l'Alt Urgell, que patien una situació de total abandó i aïllament. El 1900, poblacions tan importants com la Seu d'Urgell o Puigcerdà encara no tenien connexió per carretera, i deu anys després es comptabilitzaven a Catalunya 518 capitals municipals (d'un total de 1.087) que no tenien accés a la xarxa. A més, moltes de les carreteres secundàries construïdes en els decennis anteriors estaven a mig fer i sense perspectives d'acabar-se a curt termini.

Anunci a la premsa de Ford Motor Ibèrica, 1933.

Cotxes i autobusos a la ciutat de Lleida, anys vint.

Els anys d'entreguerres: la crisi ferroviària i l'aparició de l'automòbil

La Primera Guerra Mundial va representar un trencament total amb la situació anterior i va marcar l'inici de la fi de l'era dels ferrocarrils. La inflació de costos en els anys de la guerra i la sobreutilització de la xarxa ferroviària durant el conflicte es van traduir en un deteriorament creixent de les seves infraestructures i del material mòbil, que van arribar als anys vint en un estat lamentable. Però, a més, el final de la guerra va donar pas a una nova etapa des del punt de vista de les tecnologies del transport, que va tenir en l'automòbil el seu protagonista. A partir d'aleshores, la història del transport va ser la crònica de la llarga decadència del sistema ferroviari enfront de la carretera. Així, si durant els anys vint el boom econòmic i les massives subvencions estatals van aportar una certa tranquil·litat a les companyies ferroviàries, a partir dels anys trenta, l'enfonsament del seu tràfic i dels seus resultats financers ja no s'aturaria.

Malgrat això, durant els anys d'entreguerres van sovintejar les propostes de noves línies ferroviàries, estimulades normalment des del sector públic i adreçades a portar el ferrocarril a àrees que fins aleshores n'havien quedat marginades. Els projectes de rutes transpirinenques van ser la peça clau en aquesta voluntat d'expansió de la xarxa, encara que les escasses perspectives de negoci i els elevats costos de construcció d'aquestes línies no van permetre dur a terme tots els projectes plantejats. El tram de Lleida a Balaguer de la línia de la Noguera Pallaresa (inaugurat el 1924) i la línia de Ripoll a Puigcerdà (inaugurada el 1922 i electrificada el 1929) són els testimonis que han quedat d'aquesta voluntat d'expansió. Al mateix temps, les grans companyies es van esforçar per millorar les seves infraestructures princi-



pals amb el desenvolupament dels enllaços entre xarxes a la ciutat de Barcelona, l'electrificació i el desdoblament d'algunes de les seves línies, i la construcció de nous ferrocarrils de via estreta, com els de Barcelona a Terrassa, a Sabadell i a Manresa.

Tanmateix, en aquesta època, l'atenció del sector públic es va girar clarament cap a la carretera, amb dues línies d'actuació fonamentals. En primer lloc, es va fer un esforç de millora de les principals rutes, representada pel «Circuit de Fers Especials». Aquest pla, associat a la política de promoció turística de la Dictadura de Primo de Rivera, va



Barcelona, revista
Los deportes, 1910.

Maria Pepa Colomer,
la primera aviadora
catalana, anys trenta.

permetre l'adaptació dels dos grans eixos de la xarxa catalana (el mediterrani i el de Barcelona a Lleida i Saragossa) al trànsit de vehicles a gran velocitat. En segon lloc, es va desenvolupar una decidida política d'ampliació de la xarxa secundària. Aquesta política ja fou iniciada per la Mancomunitat, que va aconseguir que la longitud de les carreteres provincials i veïnals s'ampliés considerablement en la seva curta trajectòria. El seu esforç va tenir continuïtat durant la Dictadura i, sobretot, durant la Segona República, els governs de la qual van portar a l'extrem l'aposta per les carreteres, amb la famosa frase, diuen que de Prieto, «ni una pesseta més per a ferrocarrils». Com a resultat global d'aquests esforços, la xarxa catalana de carreteres de l'estat es va duplicar entre el 1907 i el 1935, i la longitud de les xarxes provincials i veïnals es va multiplicar per un factor de 3,6 durant el mateix període. Tanmateix, aquests avenços, encara que van ser significatius, no van poder compensar del tot les mancances heretades del passat. Cap al 1935, la xarxa de carreteres catalana encara era una de les menys denses d'Europa, especialment a les comarques de l'interior. Catalunya comptava aquell any amb uns 240 metres de carretera per km²

L'últim canvi important de l'època d'entreguerres va ser el desenvolupament de les primeres inversions en transport aeri, amb l'establiment d'un primer aeròdrom a Barcelona el 1916, els primers vols regulars entre Barcelona i Madrid el 1929, i la construcció d'aeròdroms addicionals a Sabadell, Figueres i Reus.

Pagès portant llenya amb un ase, a la comarca de les Garrigues, anys setanta.



de superfície, xifra que contrastava clarament amb els 1.126 de França, els 750 d'Àustria o els 485 del Regne Unit. Les carreteres catalanes, a més, estaven repartides molt desigualment en el territori, ja que Barcelona comptava amb una densitat de 320 metres per km², mentre que a Lleida amb prou feines es passava dels 150. D'altra banda, el 1935, encara 171 capitals municipals catalanes (més de la meitat d'elles a les comarques de Lleida) no tenien accés a la xarxa de carreteres.

L'últim canvi important de l'època d'entreguerres va ser el desenvolupament de les primeres inversions en transport aeri, amb l'establiment d'un primer aeròdrom a Barcelona el 1916, els primers vols regulars entre Barcelona i Madrid el 1929, concedits a la companyia CLASSA, i la construcció d'aeròdroms addicionals a Sabadell, Figueres i Reus durant els anys trenta. Aquest mitjà, tanmateix, hagué d'esperar a la segona meitat del segle xx per començar a exercir un paper realment rellevant en el sistema català de transport.

Del 1936 al 1959: les destruccions bèl·liques i la misèria inversora del primer franquisme

La Guerra Civil va comportar la pèrdua o el deteriorament de bona part de l'estoc d'infraestructures del país. Les destruccions provocades per la guerra van ser especialment intenses a Catalunya, atès que el territori es va mantenir gairebé durant tot el conflicte sota control republicà, cosa que va fer que les accions bèl·liques s'hi prolonguessin més temps. D'acord amb la informació publicada per la *Revista de Obras Públicas* en un número extraordinari de l'any 1941, les províncies espanyoles on les carreteres van quedar més danyades a causa de la guerra van ser Girona, Barcelona i Lleida, juntament amb Terol i Castelló. Els ports de Barcelona i Tarragona van patir també els efectes de la contesa, atès que van ser un dels objectius més buscats pels bombardeigs franquistes. En el cas del ferrocarril, les línies de Barcelona a Saragossa,

Cap als anys vuitanta, la importància del ferrocarril havia quedat reduïda a un minso 3% del tràfic interior i a un 5% del tràfic internacional de mercaderies, uns percentatges molt baixos en comparació dels d'altres països europeus, i que mostren com la xarxa ferroviària catalana va acabar convertint-se en una infraestructura obsoleta i inflexible.

de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses i d'Almansa a València i Tarragona van concentrar gairebé un terç de totes les destruccions que va patir la xarxa de la Companyia del Nord. I, de fet, les antigues companyies concessionàries de ferrocarrils van quedar, en acabar la guerra, en un estat tan precari, a causa de la pèrdua de material i la manca de recursos financers, que el rescat de les concessions ferroviàries per part de l'estat i la creació de l'empresa pública RENFE van ser l'única sortida possible.

Durant els anys quaranta i cinquanta, la misèria inversora del primer franquisme tot just va permetre reconstruir de forma parcial la situació d'abans del conflicte, però aquestes dues dècades van ser anys totalment perduts des del punt de vista de l'expansió i la millora de les xarxes catalanes. En el cas del ferrocarril, si bé es van finalitzar alguns trams secundaris, com el de Balaguer a la Pobla de Segur (inaugurat el 1951 com a part de la ja esmentada línia transpirinenca de la

Noguera Pallaresa, que mai no es va acabar), o el de Valdezafán a Sant Carles de la Ràpita (inaugurat el 1942 i tancat 30 anys després), el desdoblament de vies va ser nul fins als anys seixanta, i els esforços d'electrificació de la xarxa van ser molt insuficients. Pel que fa als elements de transport o als sistemes tècnics, només es van prendre les mesures imprescindibles per garantir el tràfic, però no es van poder substituir uns actius heterogenis i cada dia més antiquats i deteriorats, ni va ser possible reduir la dependència totalment anacrònica del carbó, que es feia palesa en el fet que, encara l'any 1964, el 73% de les locomotores de RENFE fossin de tracció a vapor. La pobresa inversora va ser similar en el cas de les carreteres, de manera que al principi dels anys seixanta el valor de l'estoc català d'infraestructures viàries encara no havia recuperat el nivell assolit abans de la Guerra Civil.

Creixement econòmic i transformació del sistema català de transport a partir del 1959

Igual que en tants altres aspectes de la història econòmica catalana, també a l'àmbit de les infraestructures el Pla d'Estabilització del 1959 va significar l'inici d'una nova etapa. A partir del principi dels anys seixanta es va fer un esforç sistemàtic d'avaluació de les necessitats d'inversió en infraestructures que plantejava el procés de creixement econòmic català, i es van establir una sèrie de prioritats pel que fa a la construcció de carreteres, ports, aeroports i, de forma secundària, també ferrocarrils. Tanmateix, el dèficit infraestructural, que ja era molt important el 1959 per la penúria inversora de les dues dècades autàrquiques, es va perllongar en el temps, atès que el subdesenvolupament de la hisenda pública franquista no va permetre que la inversió pogués seguir el ritme del frenètic procés de transformació econòmica dels anys seixanta i el consegüent creixement de la demanda de transport. Algunes mostres d'aquest creixement són l'evolució del parc d'au-

tomòbils de Catalunya, que va passar de 49.615 vehicles l'any 1950 a 221.537 el 1960 i a 595.762 el 1966, o el tràfic dels ports de Barcelona i Tarragona, que es va multiplicar per 2,3 i per 4,2, respectivament, entre el 1962 i el 1972. Com a conseqüència d'això, el període es va caracteritzar per l'aparició generalitzada de colls d'ampolla, que van convertir la història de la inversió en infraestructures en una mena de carrera inacabable, on les noves obres sempre arribaven massa tard per a les necessitats existents.

En el cas del ferrocarril, el dèficit inversor acumulat durant el franquisme, combinat amb la ineficiència i la manca de flexibilitat i visió comercial en la gestió de la xarxa, va suposar en la pràctica gairebé una sentència de mort. L'endarreriment tecnològic i la insuficient oferta de serveis, molt greu, per exemple, en el transport de viatgers a la xarxa de rodalies de Barcelona o als trajectes de llarga distància entre Barcelona i Madrid,

Estació de Granollers, anys setanta.



València o Bilbao, es van traduir en l'estancament dels volums i dels viatgers transportats. És cert que va haver-hi alguns avenços, com ara l'electrificació gradual de bona part de la xarxa. Tanmateix, les millores van ser clarament insuficients, i les disfuncions en la gestió del transport ferroviari el van reduir a una posició marginal en el sistema global de transport català, de la qual ja no sortí fins a l'arribada de l'alta velocitat. L'estancament en els nivells d'utilització de la xarxa ferroviària, que contrastava de forma sagnant amb l'accelerat creixement econòmic de l'època, va acabar portant al tancament gradual de nombrosos trams secundaris, en una lluita desesperada, i finalment sense èxit, per retallar el flux creixent de pèrdues que patia l'empresa gestora. Cap als anys vuitanta, la importància del ferrocarril havia quedat reduïda a un minso 3% del tràfic interior i a un 5% del tràfic internacional de mercaderies, uns percentatges molt baixos en comparació dels d'altres països europeus, i que mostren com la xarxa ferroviària catalana va acabar convertint-se en una infraestructura obsoleta i inflexible.

Ara bé, era en l'àmbit de la carretera, que va passar a convertir-se en el mitjà de transport dominant a partir dels anys cinquanta, on les necessitats de noves infraestructures eren més agudes. De fet, Catalunya, entregada de ple a un procés de creixement i industrialització accelerada, i convertida en terra d'arribada massiva d'immigrants, va ser un dels territoris de l'estat on més intensament es va sentir el caràcter inadequat d'una xarxa de carreteres heretada directament, amb molt poques millores, dels anys trenta. Les mancances de la xarxa eren especialment palpables en els grans eixos viaris del Mediterrani i de Barcelona-Fraga, que eren descrits, a l'Informe del Banc Mundial del 1960 sobre Espanya, com necessitats d'urgents reparacions i que, encara el 1966, només comptaven amb 16 quilòmetres amb doble carril. Els colls d'ampolla eren especialment visibles a l'eix mediterrani, que el Banc Mundial considerava la ruta de l'estat on era més urgent comptar amb una autopista de

nova construcció. Però els problemes de la xarxa viària catalana eren generalitzats, i cap al 1962 es calculava que un 48% de la longitud de la xarxa de carreteres de l'estat no tenia les condicions mínimes requerides per al tràfic que suportaven.

La urgència de comptar amb un sistema viari de gran capacitat es va traduir en la construcció a Catalunya, durant els últims anys del franquisme i els primers de la transició democràtica, de bona part de la longitud d'autopistes construïda a Espanya durant el període. La nova xarxa viària catalana de gran capacitat es va organitzar, una altra vegada, en dos eixos fonamentals. D'una banda, l'eix mediterrani, planificat amb els objectius de millorar les comunicacions amb la zona turística de la Costa Brava i amb França. D'altra banda, l'eix de l'Ebre, que serviria per connectar l'àrea de Barcelona amb l'interior peninsular i Madrid. Malauradament, la urgent necessitat de construir aquestes vies en un context de penúria financera es va traduir en el recurs a la iniciativa privada i a sistemes de peatge. D'aquesta manera es va repetir la història

del ferrocarril un segle més tard: les rutes catalanes van estar entre les primeres a ser construïdes pel seu potencial de tràfic, però això també va suposar una important presència de la iniciativa privada i una contribució pública escassa o nul·la en la seva construcció. En conseqüència, la xarxa viària catalana es va caracteritzar per una presència de peatges molt més gran que a la resta del país ja des dels anys setanta, i aquest desequilibri es va anar consolidant amb el pas del temps i amb la gran onada de construcció d'autovies gratuïtes en el conjunt de l'estat a partir del final dels anys vuitanta. A la fi del segle xx, Catalunya comptava amb el 35% de la longitud de totes les autopistes de peatge espanyoles, però només amb el 5% de les autovies d'ús gratuït.

Més enllà de la construcció de noves autopistes, durant els anys seixanta i setanta es va intentar també millorar la xarxa de carreteres existent, encara que les actuacions es van concentrar molt, atesa la manca de recursos financers, en els trams més saturats. Per contrast, les carreteres comarcals i locals només van

Pont del Diable i autopista AP-7, Martorell.





La petroquímica de Tarragona donà un gran impuls al port de Tarragona.

experimentar millores puntuals, consistents normalment en un tractament asfàltic superficial i en un creixement molt lent de la longitud de la xarxa, però sense alteracions d'importància sobre uns traçats heretats del primer terç del segle o, fins i tot, dels últims anys del segle XIX. Una vegada més, les comarques de Lleida es van destacar per l'abandonament a què les van sotmetre les administracions públiques. Entre els anys 1935 i 1988, només es van construir en aquesta província 88 quilòmetres de nous trams de carreteres de la xarxa secundària.

Els anys seixanta i setanta van ser també un període de transformació de les grans infraestructures portuàries i aeroportuàries del país, tot intentant cobrir, encara que parcialment, les necessitats d'un tràfic en procés de creixement exponencial. En el cas del port de Barcelona, les mancances inversores es traduïen als anys seixanta en uns calats insuficients, una greu falta de magatzems i una manca de grues i material auxiliar. Aquests factors afectaven, tots ells, la utilització i el potencial d'expansió del port. Les obres dutes a terme entre el 1966 i el 1979, amb la nova gran dàrsena interior, van quadruplicar la longitud dels molls de més de 10 metres de calat i es van traduir en la construcció de terminals especialitzades. El port de Tarragona també va experimentar un ràpid procés de modernització i d'adaptació a la seva especialització en el transport de productes energètics i químics. I, finalment, l'aeroport de Barcelona, que havia anat ampliant les seves instal·lacions molt lentament durant els anys quaranta i cinquanta, també va viure un procés d'expansió i modernització molt important entre el 1965 i el 1970, amb la construcció de les pistes actuals i de nous edificis terminals, que van estar actius fins al 1992. Paral·lelament, els aeroports de Girona i Reus van anar adaptant-se a les necessitats de l'aviació civil, amb objectius fonamentalment turístics.

L'expansió del transport per carretera va tenir com a principal protagonista el corredor mediterrani, i la seva utilització creixent va acabar portant a una situació de clara congestió al principi dels anys noranta, tant a nivell interurbà com urbà, que va acabar afectant directament els accessos a Barcelona i el trànsit dins la mateixa ciutat.

En síntesi, malgrat les seves mancances, el cicle inversor del període 1960-1975 va suposar, sens dubte, un canvi espectacular en la dotació d'infraestructures catalanes de transport, que configuraven al final dels anys setanta un sistema molt diferent del de trenta anys abans. Malauradament, els esforços inversors mai no van arribar a cobrir de forma adequada les necessitats d'una economia en expansió accelerada, i, a més, a partir del 1975 la inversió en infraestructures de transport a Catalunya va reduir-se considerablement, per la crisi econòmica i el desviament dels recursos cap a altres prioritats socials, com ara l'educació, la sanitat o les infraestructures urbanes. La continuïtat, encara que a un ritme menor, del creixement econòmic català es va traduir progressivament en l'aparició de nous colls d'ampolla, que demanaven noves solucions.

La tendència al sorgiment de colls d'ampolla havia de ser especialment marcada en el cas de la xarxa de carreteres i autopistes, que constituïen el fonament essencial del transport interior i internacional a Catalunya. Així, per exemple,

pels volts dels anys vuitanta, el 90% del tràfic de mercaderies entre Catalunya i la resta d'Espanya emprava aquest mitjà. L'expansió del transport per carretera va tenir com a principal protagonista el corredor mediterrani, i la seva utilització creixent va acabar portant a una situació de clara congestió al principi dels anys noranta, tant a nivell interurbà com urbà, que va acabar afectant directament els accessos a Barcelona i el trànsit dins la mateixa ciutat, i es va convertir en un fre a la localització d'activitats en la capital catalana.

Els sistemes portuari i aeroportuari eren les altres dues potes essencials de la xarxa de transport dels anys vuitanta. El tràfic portuari català va continuar la seva evolució creixent, molt concentrada, en el cas del transport de mercaderies, en els productes energètics. I, pel que fa als aeroports, durant els anys vuitanta es va produir també una fortíssima expansió de la seva activitat, molt concentrada en el transport de persones i amb un clar protagonisme de l'aeroport de Barcelona, seguit a molta distància pels de Girona i Reus. Tant en el cas dels ports com en el dels aeroports, les necessitats de noves inversions es van fer més intenses amb el creixement gradual del trànsit internacional i de la globalització de l'economia catalana. Per contrast, el ferrocarril va continuar durant aquesta dècada la seva llarga travessia en el desert, com a mitjà minoritari, mal atès per la inversió pública i escassament competitiu.

En aquest context, el segle xx es va tancar amb l'inici d'un nou cicle inversor, que encara està en marxa i del qual resultarà un sistema de transport renovat. Les rondes de Barcelona, les noves carreteres, les ampliacions del port i l'aeroport de Barcelona, les millores en els trens de rodalies i l'alta velocitat són algunes de les dimensions d'aquesta nova onada d'inversions. Tanmateix, una vegada més, durant aquest període les indubtables millores en termes de dotació d'infraestructures s'han combinat amb les contradiccions entre diferents models d'organització i plantejament de les



Barcelona, entrada per la Diagonal, anys setanta.

Prospeccions de túnels a la serra de Collserola de Barcelona, anys setanta.

xarxes. Així, des del punt de vista d'una economia integrada a la Unió Europea, esdevé essencial la integració i l'homogeneïtzació de la xarxa de transport amb les xarxes europees (adaptant-la a uns intercanvis internacionals creixents), a través, per exemple, de la xarxa de ferrocarrils d'alta velocitat o de les autopistes transeuropees. En aquest sentit, l'eix mediterrani, amb la seva prolongació transpirinenca, es converteix en una comunicació estratègica per connectar el centre econòmic d'Europa amb el sud d'Espanya i el nord d'Àfrica, i el port de Barcelona adquireix un potencial enorme, com a possible centre de distribució internacional de mercaderies per Europa, en contrast amb la seva orientació tradi-

cional al servei d'un *hinterland* relativament reduït. Tanmateix, el paper fonamental de l'eix mediterrani des del punt de vista de l'estructuració de xarxes de transport europees s'ha vist contrarestat per la presència de models alternatius en l'estat central, amb una subordinació clara de les xarxes a la posició central de Madrid i una postergació dels grans eixos europeus a un lloc secundari. Sens dubte, encara és massa aviat per avaluar els efectes que tindrà aquesta contradicció de models sobre el futur sistema català de transport; però, com ha estat habitual al llarg de la nostra història, a Catalunya no sembla que les necessitats estiguin mai del tot ben acompanyades pels recursos i pels criteris que orienten les decisions públiques.



2

Infraestructures de transport, sòl industrial i localització de l'activitat productiva a Catalunya

Joaquim Solà i Solà

Professor del Departament de Teoria Econòmica de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat de Barcelona. *Visitor Scholar* a la Universitat de Stanford (Califòrnia, EUA). Ha estat professor en programes de postgrau, màster i doctorat a diverses universitats de l'Amèrica Llatina.

Les noves pautes de localització industrial

En el segle XIX, després de la revolució tecnològica de la màquina de vapor, la localització dels establiments industrials està molt condicionada per la disponibilitat de recursos naturals (carbó, aigua), que, juntament amb l'existència d'un mercat local important, afavoreixen la concentració de l'activitat productiva en sectors com el tèxtil i la siderometal·lúrgia. A Catalunya això es tradueix en una forta presència d'aquestes branques en el curs dels rius Llobregat i Ter, i, sobretot, en les ciutats properes a la costa, a causa de la facilitat per proveir-se de carbó per via marítima. És el cas, en primer lloc, de Barcelona, però també de nuclis com Sabadell i Terrassa.

A començament del segle XX la irrupció de l'electricitat afavoreix una certa dispersió productiva, ja que allibera les indústries de la geografia dels inputs energètics. Però és en les darreres dècades del segle, després de les importants millores en els sistemes i les xarxes de transports, quan el factor determinant de la localització passa a ser la disponibilitat de sòl industrial en una quantia suficient que

permeti a les empreses cobrir futures ampliacions i alhora estigui ben connectat amb les grans infraestructures viàries, atès que la ubicació a l'interior dels nuclis urbans –sobretot en les grans ciutats– cada cop es revela més inadequada per a la indústria moderna.

La nova localització és la que ha de facilitar l'activitat integral de l'empresa (recepció de les primeres matèries, fabricació i distribució dels productes) de la manera més eficient tenint en compte que amb els nous mètodes de producció, i especialment amb el «just a temps», l'àmbit logístic compleix una funció de primer ordre.

En aquest context les empreses intenten assolir aquella localització més propera o bé al seu mercat (que pot estar constituït pels consumidors finals o d'altres empreses), si aquest mercat es troba concentrat, o bé a les infraestructures estratègiques de distribució (centrals integrals de mercaderies, ports) i els nusos de comunicacions, si el mercat –com succeeix cada cop més– està molt repartit al llarg del territori.

En el cas català, la principal conseqüència de la nova dinàmica de localitzacions és la dispersió dels establiments productius, irradiant des dels nuclis de vella industrialització –i de manera molt destacada Barcelona–, ocupant nous espais contigus a la xarxa viària de gran capacitat (autopistes i autovies) que es construeix al país durant els darrers quaranta anys. I en aquestes àrees és on també es localitzen les grans inversions industrials d'origen extern que tenen lloc a Catalunya des de la dècada dels seixanta. D'aleshores ençà, la capital catalana, i amb menor intensitat també els municipis contigus, per raons de disponibilitat d'espai –sovint associades a requalificacions urbanístiques que transformen sòl industrial en terciari– i també d'eficiència productiva, deixen de captar noves inversions, que es desvien cap a la segona corona metropolitana.



Polígon industrial Plans de Jori, Montblanc, Conca de Barberà.

Arribats a aquest punt, convé insistir en el paper fonamental que tenen les noves infraestructures viàries del transport per carretera, que condicionen de manera molt directa la provisió de sòl industrial. Aquestes infraestructures han absorbit, amb molta diferència, la major part de la inversió –pública i privada– en la xarxa de transport durant les darreres dècades.

En canvi, el ferrocarril compleix una funció totalment secundària per a la indústria, i en comptades ocasions constitueix un factor d'atracció de nous establiments. De fet, el recurs a aquesta modalitat de transport sol ser a posteriori, amb l'adequació d'alguns trams per donar servei punt per punt a grans empreses. És el cas de la SEAT en el recorregut Martorellport de Barcelona, i d'Iberpotash, pel trasllat de les sals i les potasses des de Súria i Sallent/Balsareny, al Bages, també fins al port de la capital catalana.

A Catalunya la participació de les mercaderies en el transport per ferrocarril no arriba al 5% del total, mentre que en alguns països de la Unió Europea assoleix el 20%, com en el cas d'Alemanya. És un registre que en el nostre cas encara es posa més en evidència si considerem que

d'altres grans establiments industrials del país –la petroquímica de Tarragona, Ercros a Flix i Nissan a la Zona Franca, per exemple– utilitzen aquesta modalitat de transport de forma habitual.

Canvis en la importància industrial dels municipis catalans des dels anys seixanta del segle passat: el paper del sòl industrial

La informació estadística disponible sobre ocupats als establiments industrials (que és el lloc on es troben efectivament ubicats els treballadors) ens permet identificar la situació de l'any 1966, prèviament als grans canvis que tingueren lloc en la manufactura del Principat com a conseqüència de diversos esdeveniments econòmics (crisi energètica dels setanta, Acord Preferencial d'Espanya amb la llavors CEE el 1971 i adhesió el 1986, recessió dels noranta i deslocalitzacions de la present dècada), i també abans de la construcció de les grans infraestructures viàries (autopistes i autovies) que van contribuir de manera important a modificar la localització de l'activitat industrial catalana.

Taula 1

Principals municipis industrials de Catalunya per nombre de treballadors (1966)

	Municipi	Ocupació	% sobre el total
1	Barcelona	394.692	44,58
2	Sabadell	41.210	4,65
3	Terrassa	35.590	4,02
4	L'Hospitalet de Llobregat	21.043	2,38
5	Badalona	18.650	2,11
6	Manresa	16.122	1,82
7	Mataró	13.225	1,49
8	Igualada	12.167	1,37
9	Cornellà de Llobregat	11.149	1,26
10	Tarragona	9.034	1,02
11	Lleida	8.018	0,91
12	Vilanova i la Geltrú	7.340	0,83
13	Olot	7.254	0,82
14	Reus	6.870	0,78
15	Girona	6.631	0,75
16	Gavà	6.494	0,73
17	Granollers	6.316	0,71
18	Esplugues de Llobregat	5.499	0,62
19	Sant Adrià de Besòs	5.425	0,61
20	Vic	5.053	0,57
21	Ripoll	4.425	0,50
22	Rubí	3.815	0,43
23	Tortosa	3.481	0,39
24	Sant Boi de Llobregat	3.360	0,38
25	Figueres	3.259	0,37
26	Molins de Rei	3.133	0,35
27	Berga	3.113	0,35
28	Blanes	2.976	0,34
29	Valls	2.956	0,33
30	Palafrugell	2.696	0,30
31	Olesa de Montserrat	2.678	0,30
32	Cerdanyola	2.491	0,28
33	Santa Coloma de Gramenet	2.471	0,28
34	Vilafraça del Penedès	2.461	0,28
35	El Prat de Llobregat	2.381	0,27

Font: Censo de Establecimientos y Empleo de Catalunya, Cambra de Comerç i Indústria de Barcelona, 1968.

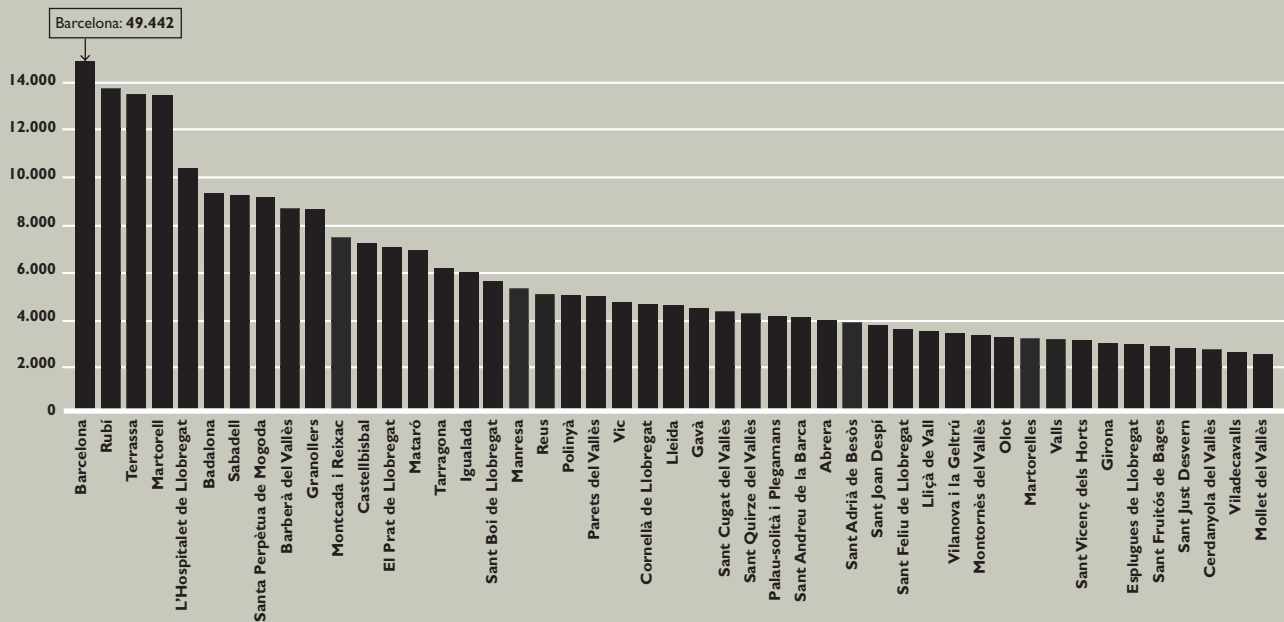
La taula 1 indica el nombre de treballadors aquell any als principals municipis industrials. Es destaca l'extraordinària importància de Barcelona, que amb prop de 400.000 persones representava quasi el 45% del total, molt allunyada de les ciutats que la segueixen, Sabadell i Terrassa. Aquest resultat és del tot consistent amb el model de desenvolupament econòmic del Principat, que s'ha caracteritzat pel fet que les successives onades industrialitzadores, impulsades per diferents sectors al llarg del temps, han reforçat, per la via de les economies externes i els efectes induïts, el paper de la capital catalana com a centre de gravetat del país.

Al final de la dècada dels seixanta i començament dels setanta del segle passat és precisament quan Barcelona assoleix el zenit pel que fa a l'ocupació industrial, i de llavors ençà la ciutat perd progressivament una part important de la seva base manufacturera. Així, el 2006, quaranta anys més tard, el nombre de treballadors industrials de la capital catalana no arribava a 50.000, és a dir, era quasi 10 vegades inferior. Això s'explica essencialment per dos motius, que són també els que han facilitat la terciarització de Barcelona en les darreres dècades.

En primer lloc, per la destrucció directa d'ocupació en bona part de les activitats industrials, conseqüència de la millora de la productivitat, d'una banda, i del tancament d'establiments no competitius en un entorn cada cop més obert, de l'altra. Aquest fet s'evidencia sobretot en les branques tèxtil i metal·lúrgica, que des dels anys seixanta experimenten una considerable regressió en la base productiva urbana.

I, en segon lloc, per la deslocalització de nombrosos establiments —de tots els sectors— cap a municipis del voltant, que en molts casos passen a ser nuclis de nova industrialització i que compleixen dues característiques: presenten una bona connectivitat amb alguna infraestructura de transport de gran capacitat i compten amb una adequada dotació de sòl industrial.

Principals municipis industrials de Catalunya per nombre de treballadors (2006)



Font: Registre d'Establiments Industrials de Catalunya (REIC).

Aquestes localitats són també les que estaran en millor disposició per captar les noves inversions externes (i en particular les de grups multinacionals) que tinguin lloc a la indústria, i per això tindran un paper fonamental en la nova geografia industrial del país.

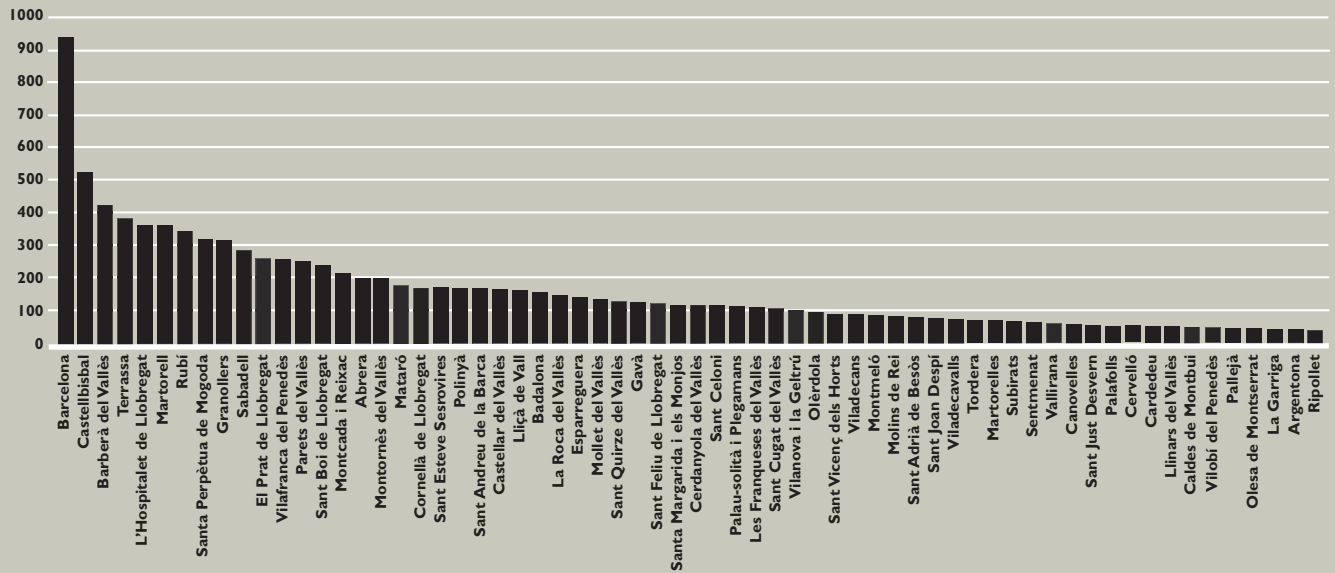
Els gràfics 1 i 2 mostren el nombre de treballadors industrials a Catalunya el 2006 i la dotació de sòl industrial per municipis, si bé en aquest darrer cas la informació només està disponible per a les localitats de les 14 comarques de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) ampliada, les 7 que constitueixen pròpiament la RMB i les 7 de l'entorn.¹ Aquesta circumstància no canvia substancialment els resultats que s'obtenen, atès que les úniques localitats amb una important dotació de sòl industrial que es deixen fora de l'anàlisi perquè no pertanyen a les 14 comarques de la RMB i el seu entorn són Tarragona i Reus.

¹ Les 7 comarques de la RMB són el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental, el Maresme, el Garraf i l'Alt Penedès. Les 7 comarques de l'entorn metropolità són la Selva, Osona, el Bages, l'Anoia, el Baix Penedès, l'Alt Camp i la Conca de Barberà.

Els gràfics evidencien una estreta relació entre la importància industrial dels municipis (segons el nombre de treballadors) i la dotació de sòl industrial (en hectàrees). Municipis que l'any 1966 tenien una posició totalment secundària pel que fa a l'ocupació industrial —o simplement eren irrelevants—, el 2006 passaven a situar-se en les primeres posicions mercès a una decidida política de provisió de sòl durant els darrers decennis. I, com ens mostraran els mapes de sòl industrial, aquestes localitats es troben adjacents a les noves infraestructures viàries que es construeixen des dels anys seixanta i que incideixen sobretot en el territori metropolità.

És el cas de Rubí, Castellbisbal, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda i Montcada i Reixac al Vallès Occidental, i de Martorell al Baix Llobregat. I, a una escala menor, de Polinyà, Sant Cugat del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Palau-solità i Plegamans i Viladecavalls, també al

Sòl industrial als municipis de la RMB i les 7 comarques de l'entorn (Ha) (2002)



Font: Barcelona Regional, a partir de diverses informacions.

Vallès Occidental, de Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Montornès del Vallès, Mollet del Vallès i Martorelles al Vallès Oriental, i de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Sant Vicenç dels Horts i Abrebra al Baix Llobregat.

Una altra localitat que també guanya ocupació industrial de manera significativa és Lleida, i entre les que no figuren als gràfics cal destacar Esparraguera i Sant Esteve Sesrovires al Baix Llobregat, Santa Margarida i els Monjos a l'Alt Penedès, Maçanet de la Selva a la Selva, Santpedor al Bages i Montblanc a la Conca de Barberà.

En sentit contrari, els gràfics 1 i 2, juntament amb la taula 1, mostren que les ciutats de vella industrialització, la majoria d'elles capitals comarcals, segueixen un procés similar al de Barcelona i perden ocupació manufacturera (de vegades també de manera espectacular), ja sigui pel retrocés dels sectors més importants o com a conseqüència de deslocalitzacions cap a l'exterior, afavorint també

el creixement dels municipis del voltant. És el cas, en primera instància, de Sabadell i Terrassa, que en aquests anys veuen disminuir en més de 31.000 i 22.000, respectivament, el nombre de treballadors industrials. Però també experimenten aquest fenomen de forma molt accentuada Manresa, Mataró, l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Cornellà de Llobregat, Igualada, Vilanova i la Geltrú, Girona, Olot i Ripoll. I, amb menor intensitat, Figueres, Tortosa, Berga, Blanes, Valls, Palafrugell i Olesa de Montserrat, per esmentar els casos més rellevants.

Aquesta dinàmica mostra que les noves implantacions industrials durant els darrers quaranta anys tendeixen a situar-se en localitats properes al nucli de la RMB, però especialment en aquelles que no comptaven amb una tradició manufacturera, i que passen a ser municipis de nova industrialització mercès a una decidida dotació de sòl: són localitats que experimenten un augment important en l'ocupació industrial en un període en què la manufactura catalana perd més de 300.000 llocs de

treball. I, com posaran clarament de manifest els mapes de sòl industrial, la pràctica totalitat d'aquests municipis es troben adjacents o molt ben connectats amb les noves infraestructures de transport de gran capacitat, ja que aquest és un factor determinant en la provisió de sòl i en l'atracció de nous establiments.

Factors econòmics i geografia industrial de Catalunya en les darreres dècades

La construcció d'infraestructures i la dotació de sòl industrial han estat els factors de caire físic que han possibilitat el desenvolupament industrial del país en les darreres dècades. Però aquests elements no haurien tingut el paper determinant que han tingut si de manera simultània uns altres factors, de caràcter econòmic, no haguessin impulsat el desenvolupament continuat de la indústria afavorint unes noves pautes de localització.

Aquí cal referir-se, en primer lloc, al creixement de les empreses establertes a la ciutat de Barcelona i el seu entorn immediat (l'Hospitalet i Cornellà pel sud, i Sant Adrià i Badalona pel nord) des dels anys

seixanta, així com als canvis en els usos del sòl d'aquests municipis, que han comportat una progressiva deslocalització d'establiments cap a altres localitats sense una pressió urbanística tan forta.

En primera instància (anys seixanta i setanta), aquesta reubicació es du a terme als municipis de les 7 comarques de la RMB ben comunicats amb el nucli metropolità, que es manté com a centre de serveis per als establiments que es deslocalitzen. Però més endavant, a partir de la dècada dels vuitanta, quan alguns dels nous espais industrials comencen a saturar-se i el preu del sòl es converteix en una variable dissuasiva, les deslocalitzacions arriben a municipis més allunyats, pertanyents a les 7 comarques de l'entorn de la RMB, i, més recentment, àdhuc en zones com les terres de Ponent, a causa de l'existència d'uns menors costos de producció.

Les deslocalitzacions d'establiments de Barcelona i l'entorn immediat tenen lloc en la pràctica totalitat dels sectors industrials, però les actuacions més destacades i amb solució de continuïtat en les noves ubicacions –bastants establiments han estat clausurats després del trasllat–

Polígon industrial a Montmeló, Vallès Oriental, 2009.



corresponen a les branques farmacèutica i de material de transport, resultant-ne afectades bona part de les principals empreses.

En el sector farmacèutic, i sense pretendre ser exhaustius, assenyalem els casos de Ferrer Internacional, Interquim i Boehringer-Ingelheim, que es desplacen a Sant Cugat, d'Almirall a Sant Andreu de la Barca, d'Esteve Química a Martorelles, de Novartis (resultat de la fusió de dues corporacions també ubicades a Barcelona, Ciba Geigy i Sandoz), a Barberà, de Grífols a Parets del Vallès, de Kern a Terrassa i d'Uriach a Palau-solità i Plegamans.

En la fabricació de material de transport el procés ha afectat establiments dedicats a la fabricació de turismes, com és el cas de la SEAT, que posà en funcionament la nova planta de Martorell; de motocicletes, segment en el qual Honda (que anys enrere havia absorbit la catalana Montesa) es desplaçà des de l'Hospitalet a Santa Perpètua de Mogoda, i de material ferroviari, amb el trasllat d'Alstom, un cop va fer-se càrrec de La Maquinista Terrestre i Marítima i Macosa, també ubicades a la capital catalana, a la mateixa localitat del Vallès Occidental.

En segon lloc, aquest procés de deslocalització d'establiments dels nuclis urbans també s'esdevé a d'altres municipis catalans de vella industrialització, especialment en aquells que llavors no comptaven amb una dotació suficient de sòl qualificat com a industrial en el terme municipal per facilitar l'expansió de les empreses existents.

Sabadell és la ciutat on aquest fenomen s'expressa de manera més intensa. De la capital vallesana es deslocalitzen empreses cap a municipis veïns en els quals —en alguns casos precisament per aquesta dinàmica— es creen polígons industrials per satisfer la nova demanda de sòl. I en pocs anys establiments originaris de la ciutat es traslladen a Polinyà, Castellar del Vallès, Sant Quirze, Barberà, Santa Perpètua de Mogoda i Palau-solità i

Plegamans, principalment. És un procés que es repeteix en altres ciutats intermèdies de l'interior del país, com ara Manresa (amb deslocalitzacions a Santpedor i Sant Fruitós del Bages), Igualada (cap a Vilanova del Camí) i Girona (cap a Salt).

En tercer lloc, l'actual geografia productiva del Principat no s'entendria sense les noves implantacions industrials de les darreres dècades. Aquí és convenient distingir les inversions de caràcter autòcton de les foranes.

Les iniciatives autòctones són les més nombroses, però majoritàriament corresponen a inversions reduïdes que s'han traduït en la constitució de moltes PIME en un ampli ventall de branques d'activitat. Els nous establiments que resulten d'aquestes iniciatives s'ubiquen normalment en l'entorn immediat de l'emprenedor (el propi municipi o municipis veïns). I, com que la major part de les iniciatives apareixen allà on ja hi ha un teixit productiu previ —una part important de les noves empreses les creen treballadors que s'independitzen—, tendeixen a reforçar la geografia industrial existent. Per aquesta raó, moltes iniciatives s'han originat a Barcelona i el seu entorn immediat, i la localització dels establiments s'ha dut a terme a la resta dels municipis de la RMB.

En les iniciatives foranes s'inclouen inversions privades provinents d'altres regions de l'estat, inversions públiques i inversions multinacionals. En aquest bloc apareixen actuacions de tota mena, a gran i petita escala, i és on trobem les principals inversions industrials a Catalunya des dels anys seixanta, en el context d'una creixent obertura de l'economia cap a l'exterior.

Les grans actuacions, ateses les seves característiques, es poden classificar en dues modalitats. D'una banda, les inversions de tipus enclavament, amb un impacte territorial bastant limitat, que han acabat configurant importants complexos industrials (macropolígons en els quals els processos productius dels



Polígon industrial a Palau-solità i Plegamans, Vallès Occidental, 2009.

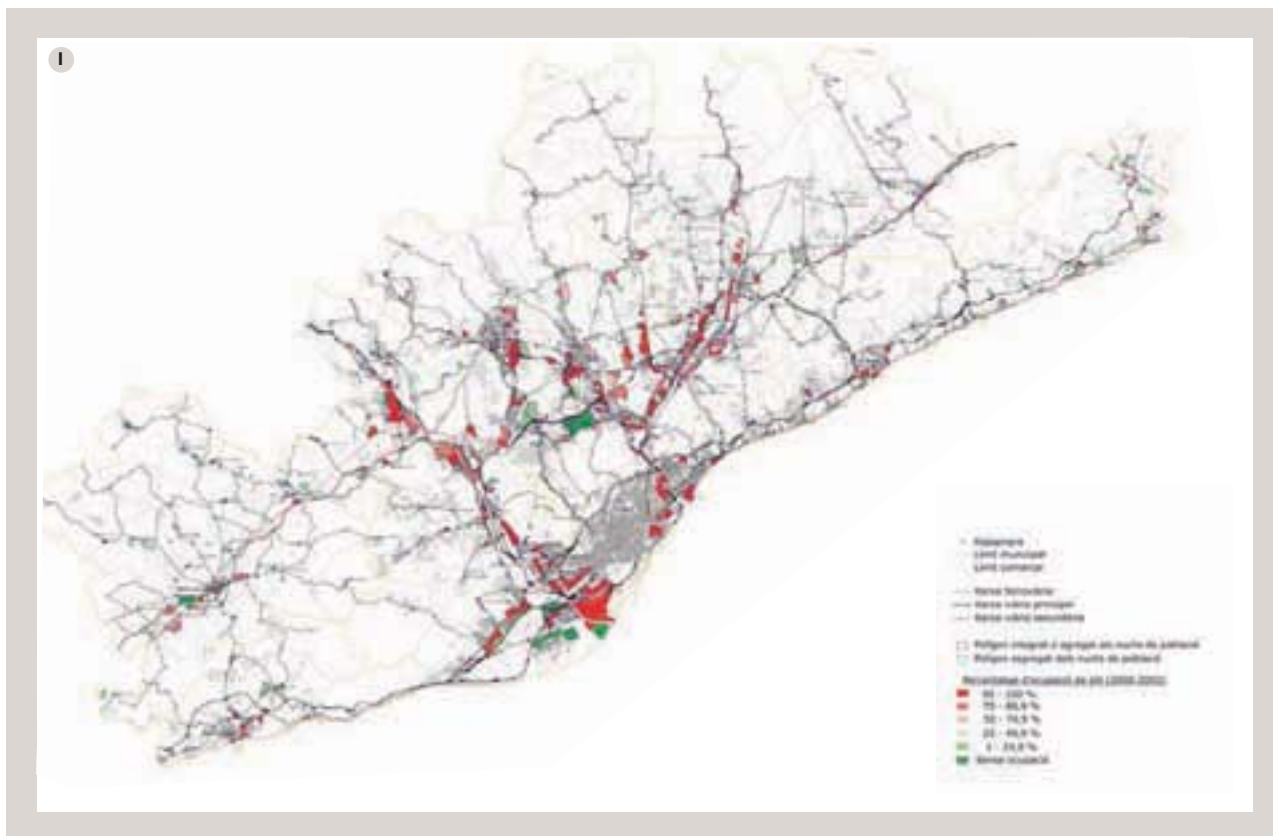
diferents establiments es troben interrelacionats, atès que operen en forma de xarxa). El paradigma d'aquesta modalitat és la petroquímica de Tarragona, en què inicialment les inversions correspongueren a grans corporacions multinacionals (BASF, Bayer, Hoechst, Dow Chemical), grans companyies privades de capital no català (és el cas d'Aiscondel), grans empreses públiques (Enpetrol, que amb les privatitzacions dels anys noranta ha esdevingut Repsol Petróleo i Repsol Química) i grans empreses privades autòctones (Cros, avui Ercros, i Carburos Metàlics).

L'altra modalitat de les iniciatives foranes correspon a les inversions multinacionals dinamitzadores del teixit industrial local complementari. Aquí els principals exemples els trobem en els establiments fabricants de béns finals de gran consum i en sectors intermedis (el paradigma dels quals és la indústria auxiliar de l'automoció), que s'instal·len a Catalunya per proveir tant un mercat

interior en expansió com, cada cop més, el mercat europeu. Corresponen al primer grup les implantacions de Sony i Sharp a Viladecavalls i Sant Cugat del Vallès en el sector de l'electrònica de consum (televisors), de Hewlett-Packard, també a Sant Cugat, en la branca de material informàtic (impressores), si bé els darrers anys l'empresa ha reconvertit la planta en un centre de recerca a nivell mundial, i la instal·lació de Yamaha per fabricar motocicletes a Palau-solità i Plegamans.

En la indústria auxiliar de l'automoció les inversions han estat induïdes per l'existència d'un potent sector final fabricant de vehicles de tot tipus (turismes, motocicletes, tot terreny, vehicles comercials i industrials), no només a Catalunya, sinó també en regions contigües (Ford a València i GM-Opel a Saragossa). Aquí les implantacions productives presenten una major dispersió territorial—sovint arran dels costos de producció—, però totes tenen en comú la proximitat d'alguna infraestructura viària de gran capacitat, quelcom imprescindible en una activitat en la qual la cadència en el subministrament de components és continuada i ajustada al màxim al temps en el context d'una cadena ininterrompuda de producció.

Entre les inversions dutes a terme a municipis de la RMB en aquest sector, es destaquen les de Valeo Climatización (Martorelles), Valeo Sistemas de Seguridad (Olesa de Montserrat), Delphi Diesel (Sant Cugat del Vallès), Autoliv Kle (Granollers) i Kostal (Sentmenat). En les comarques de l'entorn de la RMB, les de Pirelli (Manresa) i Robert Bosch (Castellet i la Gornal). A les comarques de Tarragona, les del grup Lear (Roquetes) i Frapè Behr (Montblanc), i a les terres de Girona, les de Trety (Maçanet de la Selva) i Hutchinson (Palamós). A Lleida, el principal establiment també pertanyia al grup Lear, que el va situar a Cervera, però es va clausurar l'any 2002 en traslladar-se la producció a Polònia, de manera que fou una de les primeres deslocalitzacions de multinacionals a Catalunya.

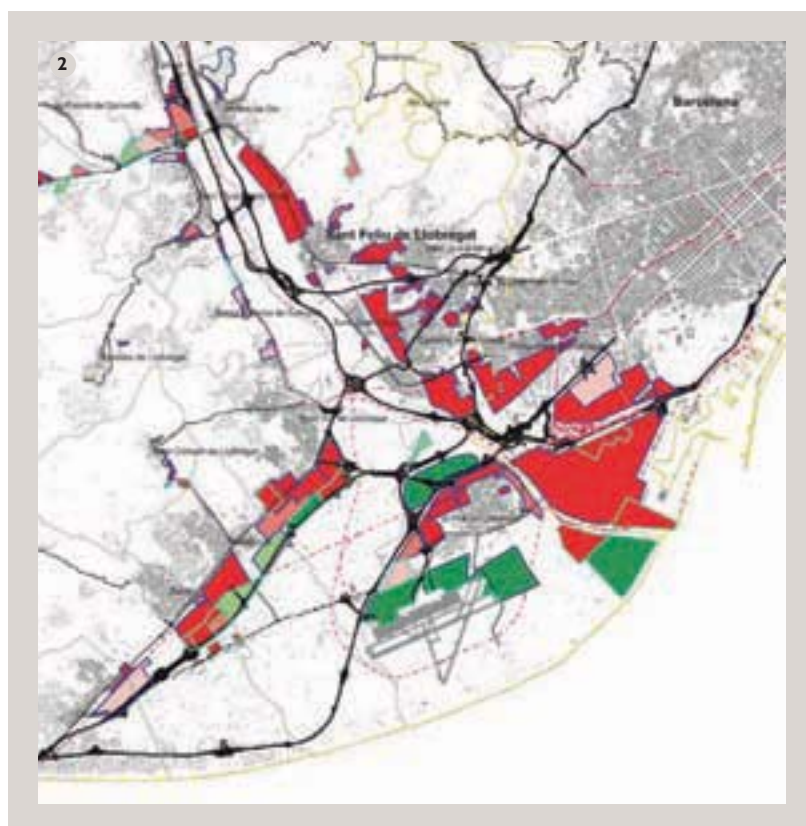


Mapa 1: Infraestructures de transport i localització industrial a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Mapa 2: Infraestructures de transport i localització industrial al sector sud de Barcelona (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.



Infraestructures de transport i localització industrial a Catalunya

A partir del que hem exposat fins ara, la millor manera d'il·lustrar la relació entre la xarxa viària de gran capacitat, les infraestructures logístiques de transport i distribució (ports i centrals de mercaderies) i les implantacions manufactureres és amb l'ajut de mapes que reflecteixin la geografia productiva i que recullin la dotació del sòl qualificat com a industrial el 2006, amb indicació del nivell d'ocupació en aquell any.

En el mapa 1 figura aquesta informació per a les 7 comarques de la RMB, i s'aprecia clarament l'estreta vinculació entre els dos aspectes que són objecte d'anàlisi. Així, es detecta una elevada concentració de sòl industrial a la ciutat de Barcelona i als municipis del seu entorn immediat (l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí i el Prat pel sud, i Sant Adrià, Badalona i Montcada i Reixac pel nord). Més enllà, les implantacions industrials pel sud mostren una distribució que segueix clarament la xarxa viària principal: l'autopista C-32 en direcció a Castelldefels, i en direcció a Martorell l'autopista AP-2, que a partir del Papiol esdevé l'AP-7, i l'autovia A-2, que transcorren paral·leles al curs del Llobregat.

El mapa també posa de manifest que la concentració industrial més accentuada té lloc al nord-oest de Barcelona, en l'àrea central de la RMB, delimitada pels municipis d'Abrera/Martorell, Viladecavalls/Terrassa, Les Franqueses/Granollers, Montcada i Reixac/Cerdanyola i el Papiol/Castellbisbal. Aquesta zona està acotada (segons l'orientació normal del mapa) per l'autopista AP-7 i l'autovia A-2 a l'oest, per l'autopista C-33 i l'autovia C-17 per l'est, per l'autopista AP-7/B-30 pel sud, i, hipotèticament, per la futura B-40 (el polèmic quart cinturó) pel nord. A més, travessen aquest sector dues altres vies de gran capacitat que tenen el seu origen/destí a Barcelona i que creuen perpendicularment l'AP-7/B-30: l'autopista C-16 (Barcelona-Terrassa

per Sant Cugat) i l'autopista C-58 (Barcelona-Terrassa per Sabadell).

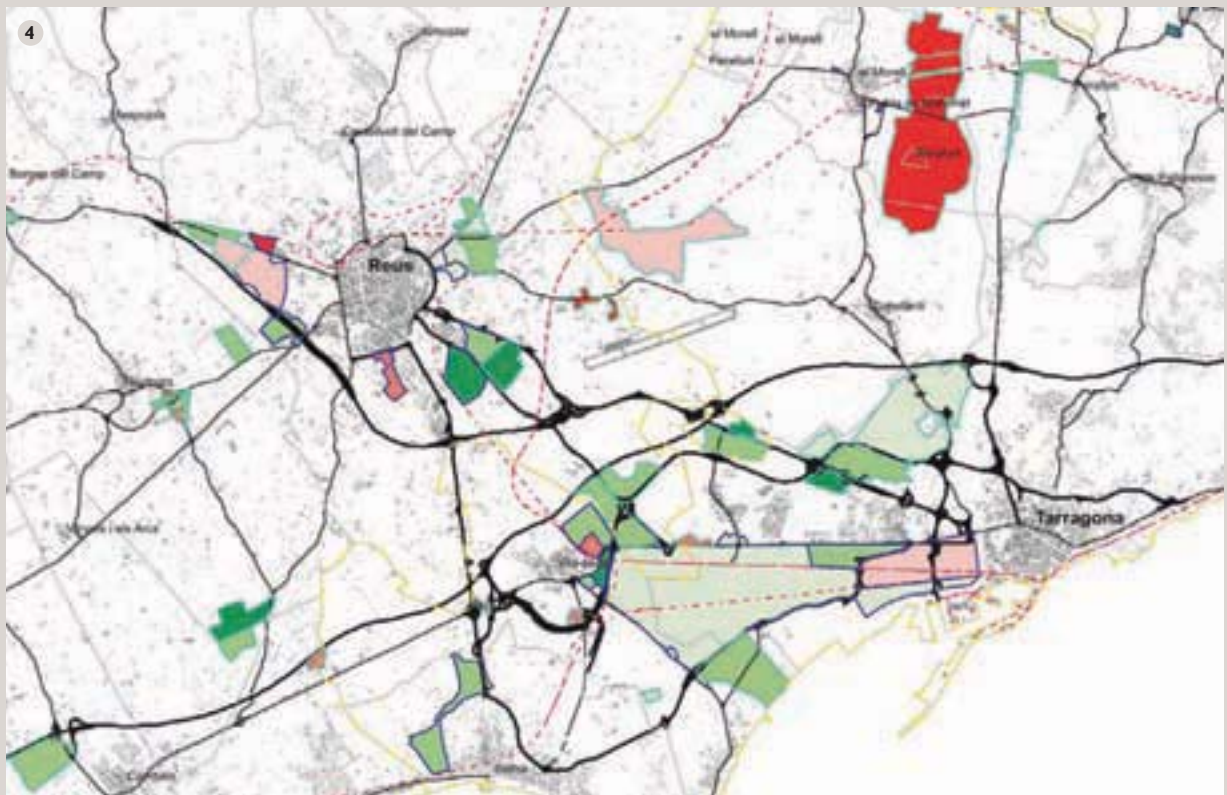
Resten fora d'aquesta àrea central, com a nuclis relativament aïllats amb una certa presència industrial, les tres capitals comarcals de la RMB més allunyades de Barcelona: Mataró, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. Aquesta darrera ciutat i els municipis del seu entorn immediat són, a hores d'ara, els que compten amb una major implantació industrial i, sobretot, amb unes majors perspectives de creixement, perquè, si bé tant Mataró (i, en general, les localitats del Maresme) com Vilanova i la Geltrú (i els altres municipis del Garraf) tenen una adequada connexió amb la resta de la RMB per vies de gran capacitat, els municipis del Maresme i del Garraf han optat des de fa anys pels usos residencials i turístics del sòl en detriment de les implantacions industrials. Es tracta d'una situació que reflecteix que la disponibilitat de sòl i una ubicació adequada en relació amb les infraestructures viàries és una condició necessària, però no suficient, per possibilitar les implantacions industrials: les estratègies dels diferents municipis sobre els usos del sòl acaben sent un factor determinant.

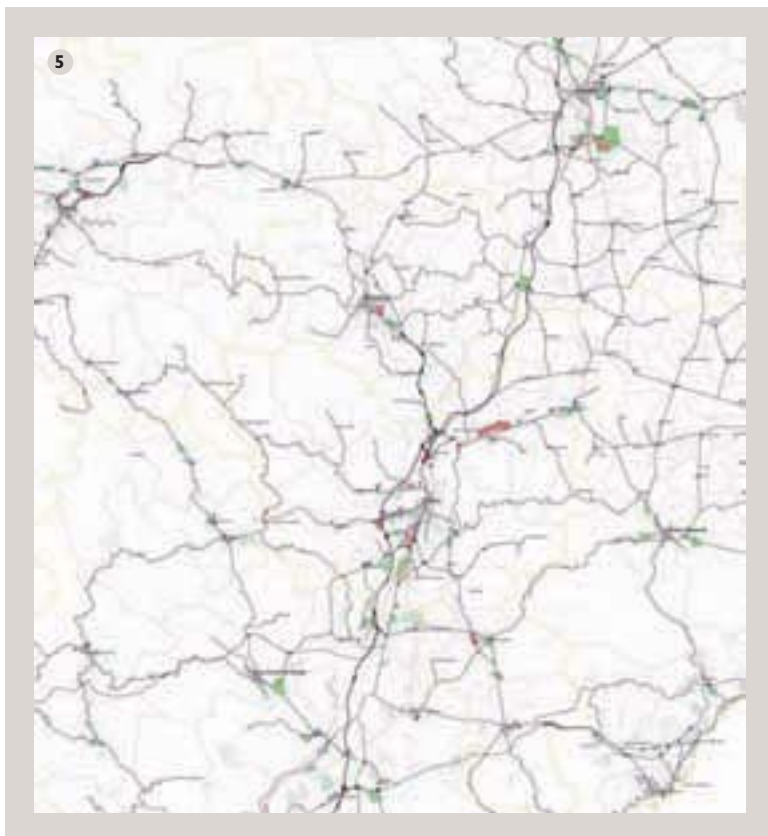
Els mapes 2 i 3 mostren la localització dels espais industrials de l'entorn de Barcelona amb un major grau de detall. El mapa 2 abasta el sector sud de la capital catalana, on es destaca el polígon de la Zona Franca, el més gran de l'estat espanyol (més de 400 ha), que acollí les instal·lacions de la SEAT, la primera empresa industrial de Catalunya (avui encara compta amb prop de 10.000 treballadors), des del 1955 fins al 1992, i on també es troba el principal establiment productiu de Nissan, la segona empresa industrial del país (amb prop de 4.000 treballadors). La disponibilitat d'una gran quantitat de sòl al costat del nucli urbà, la proximitat del port i l'accés a la xarxa ferroviària per expedir els vehicles als mercats de destí, l'existència d'una important indústria metal·lúrgica de suport als voltants de Barcelona, així com la possibilitat de proveir-se

3



4





Mapa 3: Infraestructures de transport i localització industrial al sector central de la Regió Metropolitana de Barcelona (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Mapa 4: Infraestructures de transport i localització industrial al Camp de Tarragona (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Mapa 5: Infraestructures de transport i localització industrial a les comarques de Girona (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

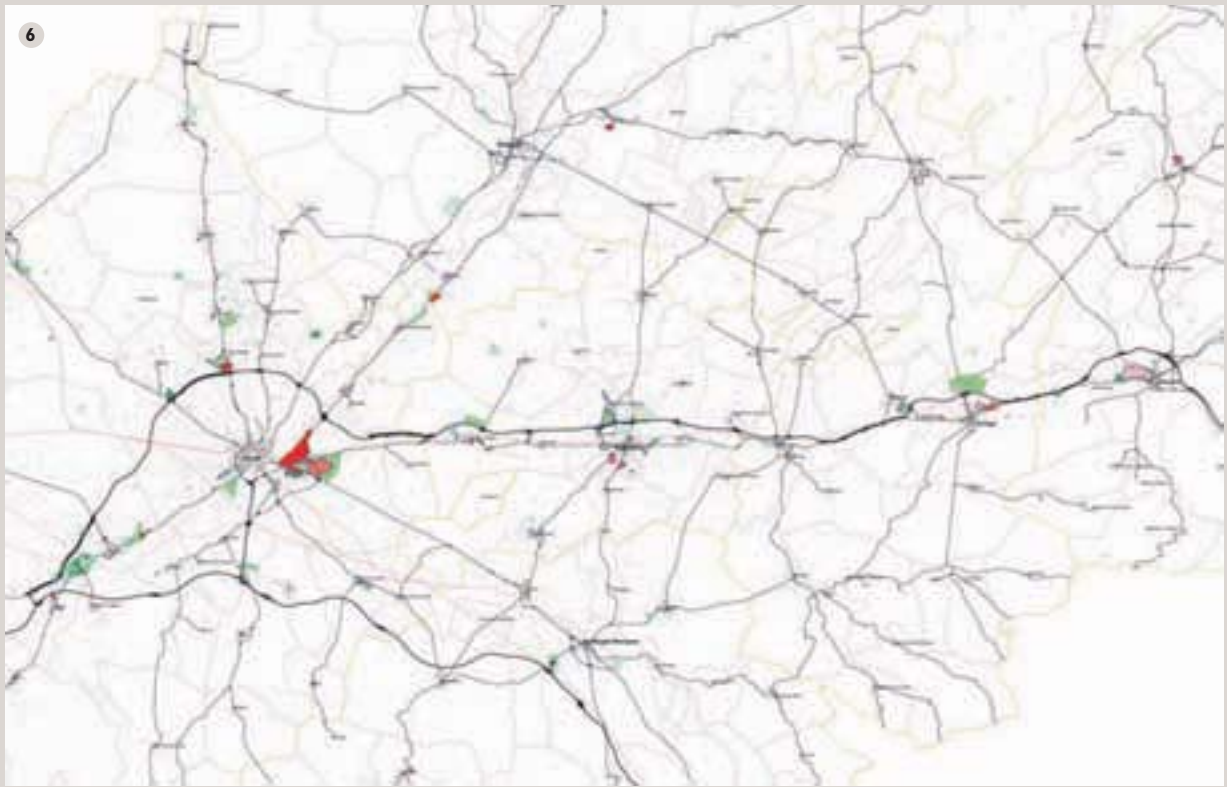
de serveis en la capital catalana, foren factors determinants per ubicar aquests grans establiments a la Zona Franca.

En el mapa 3 figura la distribució del sòl industrial en l'àrea de major concentració d'establiments productius del Principat. Novament s'evidencia una estreta relació entre la localització industrial i les infraestructures viàries que articulen el territori. El més destacable és que a les implantacions manufactureres en les ciutats de vella industrialització, com Sabadell, Terrassa i, en menor mesura, Granollers, durant les darreres dècades se sumen les que tenen lloc en molts altres municipis a recer de la construcció de la xarxa viària de gran capacitat, fins al punt que actualment al voltant de l'eix Abrera/Martorell-Les Franqueses/Granollers trobem bona part dels principals establiments industrials del país.

En el mapa 4 apareix la localització industrial al Camp de Tarragona, la segona concentració econòmica de Catalunya, on es repeteixen alguns trets del sector sud de Barcelona. Aquí el gran polígon industrial és el complex petroquímic (dividit en dos sectors, nord i sud), també situat al costat del port i amb una connexió directa amb la xarxa ferroviària, que constitueixen unes infraestructures logístiques fonamentals per al desenvolupament de l'activitat productiva d'unes empreses que es troben entre les que manipulen un major volum de mercaderies a l'engròs (ja siguin primeres matèries o productes acabats) de l'estat espanyol.

El mapa 5 mostra els principals espais industrials a les comarques gironines, una zona d'expansió, especialment en el sector químic en la zona sud i en l'agroalimentari en el nord. En aquest cas l'eix s'estén des d'Hostalric/Blanes fins a Figueres, seguint el curs de la N-II (en aquestes contrades, sense desdoblarse) i de l'AP-7, que transcorren paral·leles. Una branca d'aquest eix arriba fins a Banyoles (des de Sarrià de Ter), a recer de l'autovia que des del 1992 uneix ambdues localitats, i continua fins a Olot.

6



7





Mapa 6: Infraestructures de transport i localització industrial a les terres de Lleida

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Mapa 7: Infraestructures viàries i localització industrial entorn de Vic, Igualada i Manresa (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Mapa 8: Infraestructures de transport i localització industrial a les terres de l'Ebre (2006)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

La distribució dels principals espais industrials a les terres de Ponent apareix en el mapa 6. En aquest cas també hi ha un eix molt nítid al llarg de l'A-2 des d'Alcarràs fins a Cervera, que en els darrers vint anys s'ha consolidat com una de les àrees més dinàmiques del país, sobretot en els sectors tradicionals (alimentació, metal·lúrgia i materials de construcció, principalment).

En el mapa 7 figuren les implantacions productives al voltant de tres capitals comarcals de l'entorn de la RMB que són ara ciutats de vella industrialització: Vic, Manresa i Igualada. Un altre cop les infraestructures viàries de gran capacitat són les que articulen la localització industrial. És el cas de l'autovia C-17 a Osona, de l'autopista C-16 al Bages i, de manera més apaivagada, de l'autovia l'A-2 a l'Anoia. En canvi, l'eix Transversal (C-25) en el tram Cervera-Manresa-Vic no sembla, a hores d'ara, que hagi modificat sensiblement els usos del sòl dels municipis pels quals transcorre, si exceptuem l'entorn immediat de les capitals comarcals.

Finalment, en el mapa 8 apareixen les principals zones industrials del sud de Catalunya, que se situen en el triangle Tortosa/Roquetes-Camarles-Amposta. Aquí la localització dels espais productius segueix el curs de l'autopista AP-7 i la carretera N-340 (pendent de desdoblament), que recorren paral·leles, així com de la carretera C-42, que penetra cap a l'interior seguint el curs de l'Ebre fins a Tortosa.

Conclusions

Després de les actuacions de les darreres dècades, la dotació de sòl industrial al voltant dels grans eixos viaris de la RMB està arribant al seu límit, en alguns casos per la saturació de l'espai i en altres per l'estratègia dels municipis de mantenir un equilibri en els usos del sòl. La construcció de la B-40 (el quart cinturó) podria comportar —a més d'una millora en la connectivitat entre els diferents polígons de les localitats que travessarà— algunes requalificacions urbanístiques que completessin l'oferta de sòl als dos Vallès. Tanmateix, no és previsible —ni desitjable— que aquestes actuacions tinguin lloc a gran escala. A més, els preus del sòl en aquesta àrea tampoc no afavoreixen a hores d'ara l'atracció d'un gran nombre d'establiments, si bé això pot canviar en el context de l'actual recessió industrial.

En conseqüència, les noves implantacions s'hauran de desplaçar, cada cop més, cap a les comarques de l'entorn de la RMB, ben connectades amb el nucli metropolità, i també amb la resta de la Península i l'estranger, per vies de gran capacitat. Aquesta és una situació que pot afavorir el reequilibri productiu del país després que al llarg del segle xx s'hagi reforçat en gran manera la concentració industrial a l'àmbit metropolità.



3

Trens, ports i aeroports

Joaquim Coello i Brufau

Enginyer naval de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers Navals de Madrid. MBA, IESE. Conseller delegat d'Applus+. Exdegà del Col·legi Oficial d'Enginyers Navals i Oceànics d'Espanya. Expresident de l'Autoritat Portuària de Barcelona.



Una empresa manufacturera de Barcelona i eminentment importadora i exportadora afirmava que li resulta més car transportar un contenidor a Galícia que fer-ne venir un des de Xangai.

Aquesta singularitat posa de manifest la diferència radical de l'eficiència dels diversos mitjans de transport, alguns d'ells estructurals derivats directament dels característics del sistema, vaixell, avió, camió, etc., i d'altres derivats dels factors lligats a la gestió i la competència dels sectors, lliure competència en transport marítim i carretera, monopoli o quasi-monopoli en el cas del ferrocarril.

La Unió Europea ha definit quin és actualment el cost mitjà –no pas el preu– comunitari del transport en cada un dels diferents mitjans, i els resultats són prou reveladors: tren, un 16%; transport fluvial, un 24%; carretera, un 100%; aeri, un 775%; marítim, un 3%. Els mitjans menys eficients econòmicament són els que tenen un consum de combustible més elevat i, per tant, són també els més contaminants, per la qual cosa, a la Unió Europea dels 27, contribueixen a l'emissió de gasos d'efecte hivernacle la carretera en un 71%, el transport aeri en un 12% i, només en un 0,6%, el ferrocarril, que és especialment poc contaminant pel fet que més del 80% del tràfic està electrificat, i aquesta energia és la que produeix menys emissions.

Malgrat que part d'ella sigui produïda en centrals de cicle combinat a partir de combustibles fòssils, però de combustió d'alt rendiment, la resta és òbviament d'origen hidràulic, eòlic o nuclear i, per tant, amb nul·les emissions.

Ja es veu, doncs, que el més eficient és el transport marítim perquè els vaixells no tenen competència possible com a mitjans de transport, però també per la lliure competència del sector a nivell mundial, i això és el que fa que el 90% de les importacions i les exportacions europees es facin per via marítima i que el transport intraeuropeu ja es faci també, en un 40%, per via marítima a través del *short sea shipping*, efectuat principalment amb els vaixells Ro-Ro, és a dir, Roll on/Roll off, en els quals els vehicles, camions i cotxes, entren i surten directament de les bodegues de càrrega dels vaixells amb accés rodat directe.

És una realitat que la logística és una necessitat essencial i creixent per a la indústria i una part troncal del comerç; però, d'aquesta activitat, se'n poden derivar avantatges econòmics i creació de valor que van més enllà de l'activitat accessòria i complementària que a primera vista es podria pensar que la logística representa per a la indústria i el comerç. Del pas d'una carretera o d'una via fèrria per un territori, no se'n deriven avantatges econòmics explícits, més aviat el contrari, però de tots els nuclis d'intermodalitat, és a dir, de canvi de sistema de transport, se'n deriven avantatges clars perquè es pot afegir valor al procés i, per tant, se'n poden derivar activitats econòmiques connexes.

Un port és en essència, encara que no en tots els casos, un nòdul d'intermodalitat: la mercaderia passa del transport terrestre al marítim o a l'inrevés. L'excepció la constitueixen aquells ports on la intermodalitat és només marítima, és a dir, on la càrrega passa del vaixell transoceànic al vaixell de cabotatge. Aquest ports, Gioia Tauro, Tànger-Med i Algesires a la Mediterrània, tenen la característica comuna d'estar a prop de línies principals



de navegació, en aquest cas Port Saïd-Gibraltar, i de tenir un efecte quasi nul per al territori on se situen perquè tot entra i surt per mar i no es produeix cap efecte econòmic sensible sobre el territori.

Però els ports amb canvi de sistema de transport, amb intermodalitat real, tenen com a característiques comunes el fet d'estar situats entorn de grans ciutats, de nuclis poblacionals i d'activitat econòmica importants, que creen al seu voltant centres de transformació, fabricació i distribució.

A Europa, els quatre primers ports estan a Hamburg, Anvers, Rotterdam i Bremen, i tots ells a les desembocadures de grans rius com l'Elba, l'Escalda, el Rin i el Weser, situats en centres d'alta densitat urbanística amb complicacions per a les comunicacions, l'accés i la disponibilitat d'espai que les activitats d'estocs, emmagatzematge, distribució i fabricació requereixen. Aquesta és una característica inherent als ports, que necessiten actuacions específiques que esvaeixin aquestes dificultats i permetin treure els avantatges directes que es deriven de la seva situació geogràfica.

La complexitat de l'activitat logística, que suposa el 14% del PIB mundial, es deu al fet que aquesta activitat no es pot dur a terme únicament en l'àmbit privat o en el públic; dit d'una altra manera, requereix la col·laboració d'ambdós sectors de manera inevitable. L'activitat privada, que ha de ser l'essència de l'activitat logística en una economia de lliure mercat, necessita infraestructures i serveis que únicament l'activitat pública pot proveir, i, per tant, si no hi ha una col·laboració estreta, directa i fluida entre ambdós sectors, no és possible el desenvolupament de la logística.

Si es compara l'activitat logística de Rotterdam i de Barcelona, això es pot entendre amb facilitat. El moviment de 10 milions de contenidors a Rotterdam requereix que se li dediquin vies de transport, sobretot del ferrocarril, ja que aquest és l'únic mitjà de transport, juntament amb el fluvial, amb prou capacitat,



tant pel menor impacte que té sobre el territori i el medi ambient com pel cost per quilòmetre de la tona transportada. Però és que, si es manegen 2,5 milions de contenidors a l'any, com a Barcelona, el transport que això genera suposa una circulació d'uns 5.000 camions diaris; ara bé, si el volum és de 10 milions de contenidors com a Rotterdam, no és possible tenir carreteres que puguin encabir 20.000 camions diaris. És a dir, els grans ports necessiten el ferrocarril, no únicament per eficiència o impacte mediambiental, sinó per capacitat. El govern holandès, conscient d'aquesta necessitat, ha creat recentment una línia fèrria de doble sentit i ús exclusiu per a mercaderies que neix al port de Rotterdam i arriba fins a la frontera alemanya, i que, amb una distància de només 160 km, ha tingut un cost de 6.000 milions d'euros (M€) per raó de la densitat i la fragilitat del territori que travessa. La ubicació del port de Rotterdam sobre la desembocadura del Rin permet, a més, disposar d'una via fluvial per al transport a les zones densament poblades de Saxònia i Baden Württemberg, centre de l'activitat industrial alemanya.

A Barcelona no hi ha cap riu que connecti el port amb el territori, i no hi ha cap política d'utilització del ferrocarril cap a Europa o cap a l'interior de la Península, malgrat l'avantatge que suposa la recent construcció de les vies del TGV, que han deixat capacitat lliure a les línies existents d'ample ibèric. La possibilitat de connectar Barcelona amb la frontera per una via d'ample europeu, que suposa una mínima inversió d'uns 150 M€, tampoc no s'ha iniciat perquè no hi ha hagut la convicció pública del govern central sobre la necessitat d'aquesta infraestructura.

Coses tan senzilles com permetre que els trens de mercaderies puguin tenir la llargada estàndard europea de 750 m, en lloc dels 400 m que tenen a la xarxa espanyola, ni tan sols s'han planificat. Aquest canvi d'estàndard reduiria els costos de transport i augmentaria la capacitat de la xarxa en un 90% amb inversions mínimes, perquè implica únicament la construcció d'apartadors d'aquesta llargada sobre les vies principals que permetin l'avançament dels trens lents pels ràpids. Aquest sistema, en el trajecte de Madrid a Barcelona, es pot fer amb una inversió de només 30 M€. Aquesta actuació que no s'ha fet redueix la capacitat i encareix el servei de manera innecessària o, com a mínim, de manera totalment ineficient perquè la ràtio cost/benefici de la inversió és extraordinàriament baixa.

Aquest exemple és com un clixé en blanc i negre del que s'ha de fer i s'ha fet a Rotterdam, i del que s'ha de fer i no es fa a Barcelona. És evident que aquí la política governamental de manca d'inversió i de lideratge en suport de l'activitat logística fa que es perdi inexorablement una oportunitat que és singular per la ubicació de que disposa Barcelona en relació amb el comerç d'Àsia a Europa, que avui circula tot per la Mediterrània a través del canal de Suez i que suposa per als vaixells tres dies menys de navegació si descarreguen a València o Barcelona que si ho fan a Rotterdam o Hamburg.

Si es manegen 2,5 milions de contenidors a l'any, com a Barcelona, el transport que això genera suposa una circulació d'uns 5.000 camions diaris; ara bé, si el volum és de 10 milions de contenidors com a Rotterdam, no és possible tenir carreteres que puguin encabir 20.000 camions diaris. És a dir, els grans ports necessiten el ferrocarril.

Hi ha sovint queixes en els mitjans de comunicació i en els àmbits ciutadans pel que fa a la dificultat que suposa la ubicació d'un port important com és Barcelona a les proximitats de la ciutat, i la solució simplificadora i de curta volada és que hem de laminar i condicionar el creixement del port per no afectar la ciutat, sense buscar la manera de fer viable una activitat econòmica i una font de riquesa que només es justifica per la seva proximitat al port i, per tant, per la seva ubicació territorial.

Determinats projectes requereixen unitat d'acció per millorar-ne la coordinació i extreure'n les sinergies necessàries. Barcelona és un punt d'origen de transport, però també és un punt de pas de les mercaderies que des d'Espanya i des del nord d'Àfrica es duen cap a Europa. En l'àmbit ferroviari hi ha a Barcelona tres estacions de mercaderies: la del Morrot, al port, i la de Can Tunis, contigua a la Zona Franca, ja en funcionament, i la nova del port, a l'antiga llera del Llobregat. Totes tres es connecten amb la xarxa ferroviària per un únic punt, i és lògic pensar que la coordinació en la seva

explotació permetria optimitzar-ne tant la utilització –possiblement en la del Morrot ja no té sentit de fer-ho per la mala situació i les petites dimensions– com el tràfic ferroviari en direcció a Europa i a la Península. Però això requerriria una acció conjunta del Port, d'ADIF i de RENFE, la qual cosa és lluny de succeir ateses les respectives competències, que resulten disperses, divergents i poc coordinades per manca de planificació i acció global.

Si es compara la disponibilitat i l'explotació de l'espai entorn del port i l'aeroport, que permetria l'assentament d'empreses amb avantatges logístics evidents, tal com passa entorn dels ports d'Anvers o de Rotterdam, on hi ha disponibilitat de milers d'hectàrees que han permès la instal·lació d'una gran activitat industrial, ens trobem que a Barcelona aquest espai és molt menor –de set a deu vegades menor, segons els casos, en relació amb els ports del nord d'Europa– i que està administrat per tres administracions diferents, Consorci de la Zona Franca, Port i Aeroport. Això hauria de portar a dues accions rectificatives que pal·liessin les actuals dificultats: un únic explotador, com ara el Consorci o el Port, i la possibilitat d'augmentar l'espai disponible desplaçant l'aeroport sobre el mar i permetent que l'espai actual de les pistes d'aterratge fos utilitzat com a zona d'expansió logística i industrial, la qual cosa generaria més de 1.000 hectàrees disponibles per a activitats logístiques; i la localització de l'aeroport en una illa artificial i separada de la costa, amb pistes paral·leles a aquesta mateixa costa, que permetria un accés aeri sense dificultats ni interferències acústiques sobre les poblacions veïnes i, per tant, amb tràfic nocturn, la qual cosa permetria, al seu torn, potenciar la càrrega aèria amb sinergies evidents amb el port i en les àrees logístiques i industrials de l'entorn.

Pot semblar que una proposta de moure l'aeroport del lloc que ara ocupa, just quan es fa la inauguració de la nova terminal T1, és simplement un absurd i un malbaratament. Les infraestructures

s'han de planificar per a un període de 30 a 50 anys, i, en conseqüència, els canvis i les actuacions s'han de fer amb aquesta visió. Si aquesta proposta fos adoptada, res no impediria que la pista d'aterratge de mercaderies i els serveis aeroportuaris, els magatzems, les tasques d'arribada i expedició terrestre, etc., se situessin a la nova illa artificial sobre el mar mantenint l'emplaçament de les terminals de passatgers i les pistes actuals, que haurien de tenir un ús prioritàriament per al passatge, per a vols tant domèstics com internacionals i intercontinentals. Això permetria tenir de seguida vols nocturns, essencials per a les mercaderies, i més capacitat de pistes.

En la mesura que aquest tràfic creixés, les millores i les ampliacions s'haurien de fer sobre la nova illa. Sens dubte, en un període de 30 anys, potser menys, segons l'èxit del mateix aeroport, el trasllat es podria fer i permetria alliberar un espai per al creixement del parc empresarial, tant logístic com industrial o de serveis relacionats, que seria extremament útil i sinèrgic amb el port i el mateix aeroport.

És una constant la insuficient visió a llarg termini de la planificació d'infraestructures; però, quan es fa aquesta

planificació, permet avaluar el desenvolupament i el creixement de les infraestructures i acomodar-los a les necessitats que el servei demanarà en el futur, de manera que permetin que les inversions, sempre altes, siguin aprofitades íntegrament. Els exemples de l'Exposició del 29, el pla Cerdà i l'Eixample, el creixement del port cap al sud i els Jocs Olímpics són proves que demostren per la via dels fets que la planificació és essencial per al bon aprofitament de les inversions públiques.

És un motiu de sorpresa comprovar que el Ministeri de Foment, tret de moments que són puntuals i excepcionals, no disposa en general d'una Secretaria d'Estat de Planificació. Aquesta mancança té conseqüències de llarg abast pels motius exposats i explica potser la raó per la qual ens falta sovint visió de futur en el desenvolupament de les nostres infraestructures.

Cal reconèixer que aquesta actuació integral no és fàcil d'emprendre i que requereix unes competències de gestió de què no disposa l'administració autònoma i una voluntat i una visió per planificar i gestionar que no existeixen al govern central. Això no obstant, és clar que una actuació d'aquest tipus permetria un impuls significatiu del port i l'aeroport i la creació d'una riquesa per l'explotació d'uns actius: la situació del port i l'aeroport en relació amb la zona metropolitana de Barcelona, de la qual poques ciutats d'Europa gaudeixen. Si aquests dos projectes, la disponibilitat d'un ferrocarril de mercaderies eficient, amb les necessàries estacions de càrrega i descàrrega, i la disponibilitat d'espai per a la ubicació d'empreses associades a l'activitat logística es realitzessin, la voluntat expressada pel Port reiteradament i contundentment d'esdevenir la porta al tràfic asiàtic al sud d'Europa, amb tot el que això comporta, es convertiria en una realitat.

Però això justifica i requereix que l'aeroport pugui gestionar-se de manera autònoma i independent sense lligams a un ens superior que té, òbviament, objectius d'un altre nivell i no centrats en l'optimització de l'aeroport en si mateix.

Avió sobrevolant el mar davant de la Zona Franca. L'autor proposa de traslladar l'aeroport del Prat sobre el mar i aprofitar l'espai per ampliar la zona portuària.





Port de Tarragona, 2009.

Podem dir el mateix, per bé que no sigui tan manifest, amb relació al port, ja que el seu grau d'autonomia és alt, encara que insuficient per participar en un projecte d'aquesta naturalesa.

Bèlgica i també Holanda, mitjançant Anvers i Rotterdam, han aconseguit crear un valor que arriba en el cas de Flandes al 6% del seu PIB i han obtingut el grau més alt d'internacionalització de la seva economia a Europa. Res no impediria dur a terme aquesta política a Barcelona i Catalunya, així com a València, i aconseguir fites similars. Però això requereix una visió econòmica de l'administració pública que avui és inexistent.

Amb relació al ferrocarril, l'esquema actual de gestió amb ADIF, que s'encarrega de les vies i les estacions, i RENFE i els operadors privats —quan n'hi hagi—,

que gestionen el transport, és inadequat perquè un gestor de vies de comunicació no pot ser un gestor adequat d'estacions que estan lligades a les pràctiques i els procediments del transport, que són habilitats que un gestor d'infraestructures no té necessàriament.

La gestió del ferrocarril s'hauria d'organitzar, com la del transport aeri i el marítim, en tres nivells diferents i independents, és a dir, una autoritat que ordeni el tràfic, una altra que gestioni les estacions, com es fa en els ports i els aeroports, i una tercera que gestioni el servei de transport, com es fa en les línies aèries i les navilieres; ara bé, si aquests serveis es barregen, com ho han fet entre ADIF i RENFE, això no permet una millor eficiència i no impulsa ni afavoreix la competència. Per a Espanya, però sobretot per a Catalunya, és essencial que aquest model regulador

s'imposi si volem explotar la riquesa potencial que suposen els ports de Barcelona i Tarragona, i, en aquest sentit, és especialment important que la gestió de les estacions –com ja ho és la del port i hauria de ser-ho la de l'aeroport– sigui autònoma, amb accionariat de capital públic, o públic i privat, i una estructura de societat anònima.

És un paradigma comprovat que, pel que fa a les infraestructures, les realitats i els projectes, com més evidents són pels seus avantatges, més difícils resulten de dur a terme. En serien bons exemples l'organització de la xarxa ferroviària espanyola d'ample ibèric per al transport de mercaderies, la creació de vies d'ample europeu per a mercaderies que connectessin Barcelona, Tarragona i València amb França, la concentració i la gestió unificada de les estacions ferroviàries de mercaderies de Barcelona, la creació d'àmplies zones logístiques de gestió única entorn del port i l'aeroport, el trasllat de l'aeroport sobre el mar, en un projecte com el d'Osaka o Hong Kong, amb avantatges operatius i mediambientals, o la coordinació del port i l'aeroport amb una actuació concentrada pel que fa al turisme i el tràfic de mercaderies.

El tràfic marítim mundial té tres components: els productes a granel, com cereals, ciment, ferro, carbó, minerals; els líquids, bàsicament petroli i gas, i les mercaderies generals, avui transportades majoritàriament (més d'un 95%) per mitjà de contenidors. En número de tones, en el tràfic marítim mundial –6.800 milions de tones a l'any–, els productes a granel suposen un 39% i creixen un 6%; els líquids suposen un 36% i creixen un 5,5%, i els contenidors suposen el 25% i creixen un 7%.

És obvi que l'impacte sobre el territori i les necessitats d'espais i serveis que té una mena de càrrega o una altra són radicalment diferents. En general, el petroli arriba als punts on hi ha refineries, com és el cas de Tarragona, i el gas, als centres de gran consum, com és

el cas de Barcelona, però els productes a granel, que requereixen unes capacitats de manipulació específiques, se situen en la proximitat de zones industrials lligades a les primeres matèries en qüestió; per tant, els ports que reben aquests productes i els líquids estan relativament precondicionats quant a la seva ubicació, però no ho estan els que reben mercaderies generals, on la competència s'estableix sobre la base del nivell de servei i d'eficàcia del port en qüestió, és a dir, segons l'accés al territori interior, i això equival a dir un bon transport fluvial i ferroviari.

Els ports de Barcelona i Tarragona estan bàsicament especialitzats en contenidors, el primer, i en productes a granel i líquids, el segon, encara que no de manera exclusiva. La col·laboració i la millor gestió per a aquests dos ports consisteixen en la coordinació i la no-duplicació d'infraestructures, estant situats com ho estan a menys de 60 milles entre ells. L'exemple de València i Sagunt és parcialment vàlid. El port de Barcelona no és gaire idoni per a productes a granel i sí que ho és el de Tarragona, i, per tant, seria lògic que la coordinació dels dos ports aportés i fomentés aquesta col·laboració en el repartiment de càrregues i la millora de les instal·lacions si es reduís l'impacte de les amortitzacions sobre l'ús d'aquestes instal·lacions per l'increment de la massa crítica de la mercaderia que hi circula.

Totes aquestes oportunitats podrien canviar substancialment el nivell de la nostra activitat econòmica i de creació de riquesa tal com s'ha fet a centres comparables a Barcelona (tret del seu avantatge d'estar, tots ells, a la desembocadura de grans rius) com Anvers, Rotterdam i Hamburg. Hi ha un risc elevat que això no es faci a Barcelona per falta de visió conjunta i de coordinació público-privada. Convindria constituir, si el projecte s'hagués de dur a terme, un ens de gestió únic al qual es deleguessin totes les actuacions de les diferents administracions.

Els ports de Barcelona i Tarragona estan bàsicament especialitzats en contenidors, el primer, i en productes a granel i líquids, el segon. La col·laboració i la millor gestió per a aquests dos ports consisteixen en la coordinació i la no-duplicació d'infraestructures, estant situats com ho estan a menys de 60 milles entre ells.

No s'han de deixar de dir i de repetir les accions que calen per dur-ho a terme, però possiblement d'aquestes accions es deriva la necessitat d'estudiar i gestionar aquestes qüestions de manera diferent, com ho han fet d'altres, amb principis de rendibilitat i eficiència econòmica, i no únicament en funció d'infraestructures moltes vegades realitzades amb independència del servei que han de fer.

Aquí, com amb molts altres projectes públic-privats, és veritat que els objectius són la primera cosa que ha de quedar clara, i, si això succeeix, les accions que se'n deriven també ho seran. Hi ha ocasions en què això s'ha aconseguit: els Jocs Olímpics o fins i tot el desviament del riu Llobregat per al creixement del port cap al sud. Però ara es necessita un enfocament ampli, global, transformador i reformador, i calen líders que puguin recollir al seu voltant les voluntats necessàries per fer aquests projectes amb l'amplitud i la convicció escaients. Tenim potser massa tendència a definir els detalls i a fragmentar les competències en lloc de definir els objectius generals i crear òrgans de gestió que permetin assolir-los. Fem-ho, mai no és massa tard.

World Trade Center,
port de Barcelona, 2009.

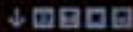




Portes 824 826
Gates
Puertas 828 830

Portes 825 827 829
Gates
Puertas

Portes 831 889
Gates
Puertas



Portes 831 889
Gates
Puertas



4

Aeroports, impacte sobre el territori i importància de la gestió

Germà Bel Queralt

Catedràtic d'Economia Aplicada a la Universitat de Barcelona. Recentment, ha estat professor visitant a les universitats de Cornell i de Harvard i a l'Institut Universitari Europeu de Florència. És coautor del llibre *Aeroports i poder*.

Tot tenint en compte aquesta perspectiva, en aquest treball es vol discutir la importància de la gestió dels aeroports per aconseguir el màxim impacte positiu possible de cada aeroport sobre el seu territori d'influència, i aplicar-ho al cas dels aeroports a Catalunya i, per extensió, a Espanya. Per articular aquesta discussió, primer s'analitzen les característiques més generals de l'impacte econòmic dels aeroports. Després es descriu el model de gestió dels aeroports espanyols en el context europeu. Finalment, s'apunten algunes línies de reforma de la gestió dels aeroports que podrien ajudar a millorar-ne la gestió i a aconseguir que facin la màxima aportació possible al desenvolupament del seu territori.

Introducció

Els aeroports han estat, des que es va generalitzar el transport aeri comercial, la infraestructura clau per a la mobilitat de persones a mitjana i llarga distància, de la mateixa forma que els vaixells ho són per al transport de mercaderies a llarga distància. Aquesta funció s'ha accentuat amb el temps, tot seguint –i afavorint a la vegada– el procés d'internacionalització de les economies i el procés més general de globalització econòmica, social i cultural.

La importància dels aeroports encara s'intensificarà més en el futur. Més enllà de conjuntures econòmiques concretes, el procés de creixement econòmic –basat en part en l'obertura creixent de països com la Xina i l'Índia– continuarà en el futur. En general, l'emergència d'economies de regions que fins ara havien estat endarrerides augmentarà de manera molt important les necessitats de mobilitat a molt llarga distància –per negocis i per turisme–. Aquesta demanda no pot ser satisfeta per fórmules relativament alternatives a l'avió, com el tren d'alta velocitat, que només és una opció competitiva respecte a l'avió en viatges de fins a unes tres hores i distàncies entorn de 600 i 700 quilòmetres, o potser una mica més en el futur.

L'impacte econòmic dels aeroports

Els efectes econòmics dels aeroports són realment importants. Tenen un gran potencial de contribució al creixement econòmic dels territoris on es troben.

Un primer efecte, el més immediat, és la creació de llocs de treball associats directament a l'activitat aeroportuària, al moviment de les persones –i també les mercaderies– que usen els aeroports. D'acord amb l'experiència internacional, entre els aeroports més grans es pot pensar que es crea un lloc de treball directe per cada 1.000 passatgers transportats, encara que aquesta relació pot variar significativament entre uns aeroports i uns altres.¹ Així, per exemple, els aeroports amb molt trànsit de connexió (com París-Charles de Gaulle, Frankfurt o Amsterdam-Schiphol) poden generar molta més ocupació en activitats comercials que els aeroports amb poques connexions, ja que les connexions generen més demanda de serveis durant el temps d'espera. Per aquest motiu, les xifres relatives de creació de llocs de treball directes poden ser més petites (en termes relatius) en aeroports amb poc trànsit de connexió.

1. Aquestes dades s'han extret del monogràfic «El nuevo Madrid-Barajas. Impacto económico», publicat a l'abril del 2006 en el *Barómetro de Economía de la Ciudad de Madrid*, pp. 111-119.



Terminal T-2, aeroport del Prat, 2009.

2. Així es pot veure a G. Bel i X. Fageda, «Getting there fast: Globalization, intercontinental flights and location of headquarters», *Journal of Economic Geography*, 8 (2008), pp. 471-495.

3. El creixement de la demanda de transport aeri per motius de turisme i oci s'ha refrenat per la intensa recessió econòmica que va començar al final del 2008. Tanmateix, es pot pensar que el canvi a una quota més gran del transport aeri en el viatge turístic és estructural, i l'augment de demanda de viatges tornarà quan torni el creixement econòmic.

4. Estudiad detalladament a G. Bel, «How to compete for a place in the World with a hand tied behind your back: The case of air transport services in Girona», *Tourism Management*, en premsa, 2009.

El moviment aeroportuari pot estar vinculat a viatges tant de negocis com de turisme i oci (per exemple, visitar familiars o amics). Pel que respecta als viatges de negoci, la connectivitat internacional és important per a l'activitat de les empreses d'un territori. Encara més, l'existència d'una oferta important de vols de llarga distància que connecti adequadament l'àrea urbana amb la resta del món té una influència significativa en la decisió de les empreses multinacionals quan instal·len les seves seus, particularment en els sectors vinculats a l'economia del coneixement.²

En efecte, els sectors d'alt valor afegit són generalment sectors que es caracteritzen per desenvolupar activitats intensives en coneixement. Entre aquestes activitats, s'inclouen la indústria de mitjana i alta tecnologia, com ara el sector farmacèutic, la microelectrònica, la informàtica, l'aeronàutica o els instruments mèdics, d'òptica i precisió. També es consideren activitats d'alt valor afegit les finances, les assegurances, els serveis a les empreses (auditors, consultors, serveis legals, economistes, informàtics, recerca i desenvolupament, etc.), els serveis mèdics i educatius avançats, i les seues corporatives de qualsevol empresa. Cal destacar que aquest tipus d'activitats solen requerir

treballadors d'alta qualificació i oferir salaris elevats.

D'altra banda, l'accessibilitat és un atractiu turístic de primera magnitud, i els aeroports donen accessibilitat als turistes que usen transport aeri, que són la gran majoria en el cas de l'accés a illes o a zones continentals perifèriques. Aquest potencial ha estat molt reforçat en els darrers anys pel desenvolupament del model de negoci de les companyies low cost, que ha induït a un creixement espectacular, en la present dècada, dels viatges per motius turístics o d'oci.³ Un cas molt notable d'impacte entre aeroport, línia aèria de baix cost i demanda turística és el de Girona.⁴

Com a conseqüència de tots aquests factors (creació de llocs de treball directes, atractiu empresarial, accessibilitat turística...), l'impacte agregat dels aeroports sobre l'economia d'un territori és molt gran. En aquest sentit, a l'impacte directe cal afegir l'impacte indirecte (conseqüència del desenvolupament d'activitats logístiques en l'entorn de l'aeroport) i l'impacte induït (conseqüència de la despesa generada pels treballadors associats a les activitats directes i indirectes). Tot considerat, la creació de llocs de treball supera sovint els 3.000 empleats per cada



Check-in a la terminal T-2, aeroport del Prat, 2009.

5. «El nuevo Madrid-Barajas. Impacto económico» cit., p. 114.

6. Aquest és el resultat que es troba en els treballs de J. K. Brueckner, «Airline traffic and urban economic development», *Urban Studies*, 40 (2003), pp. 1455-1469, i de R. K. Green, «Airports and economic development», *Real Estate Economics*, 35 (2007), pp. 91-112. L'efecte de les mercaderies no és tan evident –d'acord amb les estimacions de Green–, potser pel seu menor pes en el transport aeri, i especialment en els aeroports més metropolitanos.

7. El grup BAA cotitzava al mercat de valors fins que en va ser exclòs el 2006 arran de l'adquisició que va fer-ne Ferrovial.

milió de passatgers transportats. Així, per exemple, en el cas de l'aeroport de Madrid-Barajas, algunes estimacions indiquen que la seva activitat genera en total 195.000 llocs de treball en la regió de Madrid, amb un pes del 6,7% sobre l'ocupació total.⁵ En general, hi ha treballs que han trobat una evidència clara que l'activitat de passatgers en un aeroport és un indicador molt fort de creixement urbà a la zona on l'aeroport està situat.⁶

Així mateix, el trànsit que un aeroport pot arribar a generar depèn, en gran part, de la dimensió demogràfica i econòmica de la ciutat i la regió de referència, de la seva localització geogràfica, i també del seu atractiu turístic i per fer negocis. A part d'això, la funció que aquest aeroport exerceix en termes de la canalització de trànsit de les grans companyies aèries (vols de connexió) també influeix de forma significativa a l'hora de generar un volum de trànsit per sobre del que pot generar la pròpia demanda local. Per aquest motiu, és convenient revisar quines són les principals característiques dels aeroports europeus més importants pel seu volum de trànsit.

Què fan i com es governen els principals aeroports europeus?

En aquesta secció es presenten les principals característiques de trànsit (obtingudes de les pàgines web dels respectius aeroports/societats gestores) i de governança dels principals aeroports europeus, que presentem agregats pels països en què es localitzen.

Gran Bretanya

El mercat britànic és el que registra –amb diferència– un major volum de trànsit. L'aeroport de Londres-Heathrow, el més important d'Europa, és gestionat pel grup BAA, que també gestiona a Anglaterra els aeroports de Londres-Gatwick, Londres-Stansted i Southampton, així com els de Glasgow, Edimburg i Aberdeen a Escòcia. BAA és de propietat totalment privada.⁷ Els passatgers a Londres-Heathrow, l'any 2008, van ser 66,9 milions, amb una reducció de l'1,4% respecte al 2007. A l'agost del 2008, l'autoritat britànica de defensa de la competència va demanar que BAA venqués dos dels seus tres aeroports a Londres i un dels dos més grans a Escòcia.

De fet, des de la tardor del 2008 BAA va posar a la venda l'aeroport de Gatwick, operació que ha estat dificultada per la situació dels mercats financers. Londres-Gatwick és precisament el segon dels grans aeroports britànics, i el vuitè en volum de trànsit a Europa. Els passatgers, el 2008, van ser 34,2 milions, amb una reducció del 2,8% respecte al 2007. La resta dels aeroports britànics que no són propietat de BAA són gestionats per altres empreses privades com TBI (Luton i Belfast), i una minoria tenen gestió de caràcter local i pública (com Manchester).

8. Fraport gestionava també a Alemanya l'aeroport regional Frankfurt-Hahn, però va renunciar a la gestió d'aquest aeroport a l'inici del 2009.

Dispensadors de bitllets de la nova terminal T-1, aeroport del Prat, 2009.

Duty free a la nova terminal T-1, aeroport del Prat, 2009.



Alemanya

El mercat alemany és el segon d'Europa, empatat pràcticament amb l'espanyol per volum de trànsit. El principal aeroport és el de Frankfurt, gestionat per la companyia Fraport AG.⁸ Les principals entitats propietàries són les administracions territorials: l'estat de Hesse (31,6%) i la ciutat de Frankfurt (20,2%). A més, hi ha una varietat d'accionistes privats institucionals i individuals, que posseeixen el 48,2% de la propietat. Els dos accionistes privats més grans són Julius Bär Holding AG (10,35%) i la companyia aèria Lufthansa (9,9%). Les accions de Fraport es negocien al mercat de valors de Frankfurt. Els passatgers, el 2008, van ser 53,5 milions, amb una reducció de l'1,3% respecte al 2007.

El segon aeroport d'Alemanya i setè d'Europa és l'aeroport de Munic, gestionat per Flughafen München GmbH. Els propietaris d'aquesta companyia són l'estat de Baviera, amb el 51% del capital, el govern federal, amb el 26%, i la ciutat de Munic, amb el 23%. Els passatgers, el 2008, van ser 34,5 milions, amb un creixement de l'1,5% respecte al 2007. La resta dels aeroports alemanys són gestionats a nivell territorial, amb participació del sector privat en alguns dels casos.

Espanya

L'aeroport de Madrid-Barajas és gestionat per AENA, que és propietat de l'administració general de l'estat. Els passatgers, el 2008, van ser 50,8 milions, amb una reducció del 2,4% respecte al 2007. Aquestes xifres el fan el quart aeroport per volum de trànsit a Europa.

L'aeroport de Barcelona-El Prat és gestionat també per AENA. Els passatgers, el 2008, van ser 30,2 milions, amb una reducció del 8,2% respecte al 2007. Aquesta reducció de trànsit va ser la més important entre els grans aeroports europeus l'any 2008, però no ha perdut la posició de novè d'Europa en volum de trànsit. AENA també gestiona la resta dels aeroports comercials espanyols.



El flamant aeroport de Lleida-Alguaire, 2009.

França

A la ciutat de París hi ha els dos principals aeroports francesos. París-Charles de Gaulle és gestionat per la societat Aéroports de Paris –ADP–, que també gestiona els aeroports d'Orly i Le Bourget (ambdós a París). El principal propietari d'ADP és l'estat francès, amb el 68,4% del capital. La resta és propietat d'inversors privats minoritaris. ADP es negocia al mercat de valors de París. Els passatgers a París-Charles de Gaulle, el 2008, van ser 60,9 milions, amb un creixement de l'1,6% respecte al 2007. És, per tant, el segon aeroport d'Europa per volum de trànsit.

L'altre gran aeroport francès és París-Orly, gestionat també per ADP. El seu trànsit, el 2008, va ser de 26,2 milions (el desè d'Europa), amb una reducció del 0,9% respecte al 2007. La resta dels aeroports francesos (excepte París-Le Bourget, gestionat també per ADP) són gestionats a nivell local, generalment amb un paper predominant de les cambres locals de comerç.

Itàlia

El principal aeroport italià, i sisè europeu, és el de Roma-Fiumicino, gestionat per la societat Aeroporti di Roma (ADR), que gestiona també l'aeroport de Roma-Ciampino. La societat ADR és propietat del grup privat Gemina SpA (95,8%), diverses entitats territorials (3%) i altres inversors minoritaris privats (1,2%). Els passatgers a Roma-Fiumicino, el 2008, van ser 35,2 milions, amb un creixement del 7% respecte al 2007.

L'aeroport de Milà-Malpensa és el segon d'Itàlia i l'onzè d'Europa. És gestionat per la societat SEA Group, que gestiona també l'aeroport de Milà-Linate. L'accionista majoritari de SEA és la ciutat de Milà (84,6%), i també en té una participació significativa la província de Milà (14,5%). El 0,9% restant està distribuït entre inversors menors, públics i privats.

Els passatgers a Milà-Malpensa, el 2007, van ser 23,9 milions, amb un creixement del 9,7% respecte al 2006. La resta dels aeroports italians són gestionats a nivell local, amb combinacions diverses entre sector públic i privat.

Holanda

El mercat aeri holandès és el més petit entre els principals d'Europa. Una part molt gran del seu trànsit es concentra a l'aeroport d'Amsterdam-Schiphol, cinquè d'Europa per volum de trànsit. Amsterdam-Schiphol és gestionat per Schiphol Group, que també gestiona a Holanda els aeroports regionals de Rotterdam, Eindhoven (51%) i Lelystad. Schiphol Group és propietat de l'estat holandès (75,8%), de la ciutat d'Amsterdam (21,8%) i de la ciutat de Rotterdam (2,4%). Els passatgers, el 2008, van ser 47,4 milions, amb una reducció del 0,8% respecte al 2007. La resta dels aeroports holandesos són gestionats a nivell local, mitjançant empreses privades (com el de Maastricht) o públiques locals/provincials (com el de Groningen).

L'aeroport de Girona-Costra Brava, 2009.



9. Una explicació detallada de les característiques dels models de gestió als països de la Unió Europea es pot trobar a G. Bel i X. Fageda, *Aeroports i Poder*, Barcelona: Edicions 62, 2007.

Aquesta revisió de les principals característiques de trànsit i governança dels grans aeroports europeus als principals mercats aeris mostra amb claredat que el dilema entre gestió integrada i gestió individual està clarament resolt a favor de la gestió individual en els països comparables del nostre entorn. Els aeroports es gestionen sistemàticament de forma individual a Alemanya, Itàlia i França. En alguns casos els aeroports estan agrupats, com a grups d'àmbit local, a grans àrees metropolitanes. Així passa a París (Charles de Gaulle, Orly i Le Bourget), amb control del govern central sobre la gestió. També succeeix a Roma (Fiumicino i Ciampino) i a Milà (Malpensa i Linate), on són les administracions locals –municipals sobretot– les de referència.

A la Gran Bretanya, el grup BAA concentra una quota molt gran del trànsit del país. Això ha portat, de vegades, a assenyalar aquest grup com un exemple de gestió integrada. Tanmateix, la gestió dels diversos aeroports de BAA era diferent, i també ho era la regulació a la qual estaven sotmesos. A més, la recent orientació impulsada per les autoritats britàniques de defensa de la competència aclareix encara més les característiques de gestió individual a Gran Bretanya. En el cas del Schiphol Group a Holanda, tot i gestionar una part important dels aeroports del país, cal observar que es tracta d'un mercat aeroportuari relativament menor comparat amb la resta dels països considerats, i en el qual Amsterdam concentra quasi tot el trànsit. El model de gestió individual és l'habitual en altres mercats desenvolupats i de gran dimensió com els Estats Units, el Canadà i Austràlia, així com en molts dels països amb mercats aeris de menor dimensió a la Unió Europea.⁹

En un marc en què el model individual de gestió és el generalment aplicat, no hi ha tanmateix una resposta sistemàtica i generalitzada a les fórmules concretes que s'utilitzen per a la gestió dels aeroports. En l'eix públic/privat, trobem una gran diversitat de solucions, des de la

pura pública a la pura privada, tot passant per diverses composicions d'empreses gestores de característiques mixtes. En l'eix jurisdicció central/jurisdiccions territorials com a administració de referència, trobem generalment una preeminència de les administracions locals, tot i que existeixen també casos rellevants de presència regional a Alemanya i, en menor mesura (en mercats semblants a l'espanyol), de l'administració central.

10. Per exemple, G. Bel i X. Fageda, *Aeroports i Poder cit.*, i G. Bel i X. Fageda, «La reforma del model de finançament i gestió dels aeroports a Espanya: lliçons de l'experiència internacional», *Revista Econòmica de Catalunya*, 57 (2008), pp. 11-26.

11. És procedent esmentar que la separació de control del trànsit i gestió dels aeroports és l'únic aspecte en què les primeres línies de la reforma anunciada pel govern central avancen cap a un model equiparable amb els del nostre entorn. Vegeu G. Bel, «La reforma inexistente», *La Vanguardia*, 2 d'agost del 2008.

La necessària reforma del model de gestió dels aeroports a Espanya

El model de gestió dels aeroports a Espanya és excepcional entre els països comparables del nostre entorn. En altres llocs¹⁰ s'ha discutit a bastament la conveniència de portar a la pràctica una reforma que faci possible la gestió individual dels aeroports espanyols, i els beneficis que es poden derivar d'una reforma d'aquest tipus. En aquesta secció es discuteixen les qüestions fonamentals que

ha de contestar la reforma del model de gestió per millorar l'eficiència de les parts i del conjunt del sistema. En el que segueix s'aborden algunes qüestions de gran rellevància: és transcendental la titularitat dels actius? Qui fixa les tarifes? Com s'articula la solidaritat? Qui decideix les inversions? Qui es fa càrrec de la política comercial?

En primer lloc, és necessari separar la gestió dels aeroports de la gestió de la navegació aèria. El control del trànsit aeri, que regula les operacions dels avions des que s'enlairen fins que aterren, hauria de continuar tenint l'administració central com a nivell de referència. Encara més enllà, seria molt convenient avançar en la centralització progressiva del control del trànsit a nivell de la Unió Europea. El fet és que la fragmentació de l'espai aeri europeu comporta uns nivells de congestió molt més elevats que els que es produeixen —en termes comparatius— als Estats Units, país-continent que gaudeix d'un sistema centralitzat del control del trànsit, a la vegada que gaudeix d'un model individual de gestió dels aeroports.¹¹

La titularitat de les instal·lacions i els actius físics no és una qüestió central en els sistemes de gestió individual. En països com França i Itàlia la propietat dels actius és del govern central, com també succeeix en els 26 principals aeroports del Canadà. Els governs locals són propietaris dels actius a països com Alemanya i els Estats Units. En el cas d'Alemanya també hi ha una participació important dels governs regionals en la propietat dels actius. En canvi, la propietat privada dels aeroports es dona en la majoria dels aeroports de la Gran Bretanya, així com a Austràlia. Així doncs, la titularitat dels aeroports podria continuar en l'àmbit de l'administració central, en un marc en què els contractes o les concessions de gestió siguin suficientment llargs en el temps perquè el manteniment de la titularitat estatal no distorsioni l'autonomia de la gestió.

El model de gestió dels aeroports a Espanya és excepcional entre els països comparables del nostre entorn. S'ha discutit a bastament la conveniència de portar a la pràctica una reforma que faci possible la gestió individual dels aeroports espanyols, i els beneficis que es poden derivar d'una reforma d'aquest tipus.



Aeroport de Reus, 2009.

Les decisions sobre la forma d'abordar la gestió de cadascun dels aeroports es podrien traslladar a consorcis compostos pels diferents nivells de govern, i podrien incorporar organismes sense ànim de lucre, com, per exemple, les cambres de comerç. És desitjable que les administracions locals tinguin una presència preminent en aquests consorcis, encara que la realitat espanyola obliga a prendre en consideració també les administracions regionals.

Tanmateix, no tindria gaire sentit tècnic ni funcional que l'administració central tingués presència en aquests òrgans. De fet, ja hi hauria altres elements de la reforma que preservarien la capacitat d'actuació i de supervisió del govern central: control de la navegació aèria, manteniment de la titularitat de les instal·lacions, exercici de les potestats reguladores que es considerin oportunes i gestió dels fons de subsidi per als aeroports designats per rebre'ls (més avall es desenvolupa aquest punt més detalladament), entre altres.

Els consorcis responsables de la gestió podrien establir contractes de gestió amb empreses gestores que podrien ser públiques, mixtes o privades. Això es definiria en funció de la voluntat dels consorcis i

també —en la pràctica— en funció de la disponibilitat d'empreses privades respecte a cada aeroport. Tot i que els marcs legislatiu, institucional i regulador haurien de ser semblants per a cadascun dels aeroports, les característiques específiques de les empreses gestores no necessiten ser idèntiques en tots i cadascun dels casos. Seria recomanable establir un ampli grau de discrecionalitat en aquest sentit a favor dels consorcis responsables per la gestió.

L'empresa gestora de l'aeroport hauria de tenir necessàriament assignades una sèrie de funcions. En primer lloc, la fixació de les taxes que han de pagar els usuaris dels serveis aeroportuaris. Aquesta potestat podria estar limitada per la regulació de tarifes eventualment exercida a nivell central, així com per les orientacions establertes pel consorci del qual dependria la gestió de l'aeroport. Tanmateix, cal tenir present que l'experiència internacional recent (i. e. Austràlia i la Gran Bretanya) suggereix que la regulació de tarifes no necessita ser excessivament restrictiva, fins i tot en els casos en què les empreses gestores són totalment privades. La regulació preventiva pot ser moderada, atesa la interacció entre els representants dels



Avions a la terminal T-1,
aeroport del Prat,
Barcelona, 2009.

interessos locals/regionals i les empreses privades. Així mateix, la possibilitat d'establir restriccions en el cas que es produeixin pràctiques de tarifació monopolística pot ser un element per dissuadir abusos potencials.

L'empresa gestora ha de poder decidir sobre les inversions. Aquestes inversions han de dependre de la decisió de les empreses gestores dels aeroports en el marc de les orientacions estratègiques definides pels consorcis. En termes dinàmics, hauria de tenir-se en compte que, quan s'apropi el final del contracte de gestió o de concessió, les inversions haurien de ser acordades amb l'administració o l'organisme responsables de la renovació de la concessió o del contracte per evitar ineficiències. D'altra banda, i en la mesura que existeixin aeroports designats per rebre subvencions que en permetin l'operació, les inversions en aquests aeroports haurien de ser acordades entre les seves empreses gestores/consorcis responsables i els responsables de l'administració que gestiona els fons disponibles per a la subvenció.

La política comercial, és a dir, les activitats de promoció dels serveis oferts per l'aeroport, ha de quedar en mans dels gestors de l'aeroport. Especialment, les relacions amb les companyies aèries a nivell d'aeroport. Diferents companyies adopten diferents objectius per a cada aeroport. És necessari que cada aeroport pugui tenir una política comercial pròpia, i que aquesta política comercial respongui als objectius i els interessos del territori en el qual l'aeroport està situat. Aquest és un punt bàsic i ineludible en la reforma.

Finalment, els processos de reforma en la gestió dels aeroports acostumen a anar acompanyats de canvis en la regulació encaminats a establir els senyals adequats, tant per a la fixació de preus com per a les decisions d'inversió. Com s'ha mencionat més amunt de forma molt resumida, la potestat reguladora hauria de ser retinguda a nivell de jurisdicció central i hauria de ser exercida preferiblement per una agència reguladora de caràcter independent.

Aquesta mateixa agència podria ser responsable de la gestió dels fons requerits per finançar les obligacions de servei públic (OSP) instituïdes respecte a aquells aeroports que siguin designats per complir aquesta funció d'OSP, tot i que la seva operació no resulti autosuficient des del punt de vista financer.

En aquest punt, es pot assenyalar que un dels principals arguments que s'esgrimeixen contra el canvi a un model de gestió individual es refereix al caràcter solidari del sistema de caixa única i gestió centralitzada, necessari —es diu— per sostenir financerament els aeroports que no poden generar suficient trànsit per ser rendibles. Tanmateix, alguns estudis han mostrat, per al cas espanyol, que els subsidis creuats no estan seguint aquesta lògica, ni tampoc es basen en un principi de cohesió territorial.¹² D'altra banda, és molt probable que la individualització de la gestió tingui la conseqüència, com va succeir a Austràlia, de millorar l'eficiència en els aeroports de menor trànsit,

cosa que reduiria la dimensió dels subsidis requerits. En tot cas, la gestió individualitzada afavoriria la transparència en el finançament de les activitats corrents i de les inversions de capital, en la mesura que es reduiria la magnitud i l'opacitat del sistema actual de subsidis creuats.

Pel que fa referència a la disposició de fons per sufragar els dèficits en els aeroports designats amb les sigles OSP, seria preferible que aquests fons tinguessin un origen pressupostari. Tanmateix, podria ser més viable i més operatiu que, com succeeix al Canadà, s'estableixi un fons nodrit d'aportacions dels aeroports que tenen rendibilitat financera. Així doncs, si s'escollís mantenir un sistema de subsidis creuats per sostenir els aeroports deficitaris, el sistema individualitzat garantiria molt millor que el subsidi es dirigís efectivament des dels grans aeroports que exhibeixen més rendibilitat cap als aeroports petits que són realment deficitaris per la seva estructura de costos i demanda.

En tot cas, l'anàlisi comparada assenyala que hi ha diferents alternatives eficaces en la pràctica per garantir la viabilitat dels aeroports no rendibles sense que això menystingui la possibilitat que els aeroports competeixin entre si per satisfer els seus objectius de trànsit i d'atenció als interessos econòmics del territori on s'ubiquen, és a dir, per fer possible que els aeroports desenvolupin amb plenitud les seves potencialitats de contribució al creixement econòmic i al desenvolupament social dels territoris als quals serveixen.

¹² Vegeu, per exemple, G. Bel i X. Fageda, «Preventing competition because of "solidarity": Rhetoric and reality of airport investments in Spain», *Applied Economics*, 41 (2009), pp. 2853-2865.



5

Transport i energia

Santiago Montero i Homs

Enginyer industrial superior, graduat a l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrial de Barcelona el 1972. Director general de Colt España S.A. del 1989 fins al 2007 i director corporatiu del Grup Acieroid des del 2007.



Crisi mundial i energia

Molts analistes pensen que l'actual crisi econòmica, independentment de la seva profunditat financera, té almenys dos trets que la diferencien de les precedents: el creixent esgotament de les primeres matèries i l'amenaça del canvi climàtic.

Això vol dir que la sortida de la crisi, a més de l'equilibri financer, haurà de fer front a aquestes dues amenaces. És raonable preveure, amb la precaució escaient en tot pronòstic, que la crisi financera serà el catalitzador d'un canvi radical en el futur de l'organització econòmica i social del món. I aquest canvi vindrà molt de pressa.

Com serà aquest món? És probable que ben aviat hi hagi tres mil milions de consumidors a causa de la incorporació al consum de dos mil milions de persones provinents de països en via de desenvolupament. També és probable que tots junts fem encara més necessari l'estalvi en el consum de recursos primaris i que tinguem la limitació de no cremar combustibles fòssils per tal de no accelerar el canvi climàtic. Això afectarà el transport i la despesa d'energia.

La incorporació del Tercer Món al consum no és solament una qüestió de solidaritat,

sinó que ja no es pot aturar. Són països amb una mitjana d'edat molt jove que a través de la globalització han entès que ells poden participar dels beneficis dels països rics. A més, ho coneixen per Internet, per la televisió, el turisme i la immigració. Qualsevol que els hagi visitat s'ha adonat que el seu progrés és imparable.

Un cop s'ha començat el procés de la globalització, s'han instal·lat manufactures, s'han encetat empreses mixtes i s'han obert els ulls dels joves dels països emergents, ja no hi ha aturador. Hauria de venir una catàstrofe com ara la «guerra de l'opi» o una cosa semblant per impedir-ho. Esperem que la humanitat no arribi a la maldat de permetre fets d'aquesta naturalesa.

Malauradament, com sempre passa a les crisis, els dirigents mundials donen prioritat a les solucions a curt termini. Des del juliol del 2008 fins ara tots els millors esforços per fer front a la crisi es fan en el camp financer, ja que creuen que la crisi s'ha desfermat per causes financeres. Certament, el catalitzador de la crisi és econòmic, però els altres factors estan més amagats, els quals, com que són de cicle llarg, es deixen per a més endavant. Fem ara un parèntesi per referir-nos breument a la crisi financera.

Hom està d'acord que la crisi ha estat produïda pel manteniment artificiosos dels baixos tipus d'interès durant massa temps, cosa que ha distorsionat el temps del cicle econòmic clàssic. Això ha anat acompanyat dels quatre trets de la globalització: liberalització financera, liberalització comercial, comunicació global i transport a baix cost. I, per completar el còctel, s'ha afegit l'escassa i dolenta regulació financera afavorida pels ultraconservadors.

La liberalització financera i la informàtica han augmentat la «velocitat de circulació dels diners» fins a uns límits impensables anys enrere. La liquiditat depèn dels tipus d'interès, de la massa monetària en circulació, de la velocitat de circulació dels diners i, modernament, de la creació d'actius financers mitjançant la titulació de



Plaques solars al terme de les Borges Blanques, a la comarca de les Garrigues.

passius. Tot això ha produït una pluja de liquiditat artificial.

La liberalització comercial, entre altres coses, ha dut la indústria als països de mà d'obra barata, ha abaratit les manufactures, ha posat en competència el preu del treball del Primer i el Tercer Món, i ha donat grans beneficis a accionistes i dirigents de les empreses multinacionals.

La comunicació global, a través d'Internet i els mitjans d'informació, és la pota més activa del fenomen, ja que afecta les ments, especialment les dels joves. En temps real s'adonen del que passa. Hi ha una important distinció: els mitjans es poden manipular; Internet, no gaire. Això darrer té a veure amb els problemes de control de les patents.

El transport a baix cost és la pota que fa possible la globalització física. Es fa córrer la broma, que té molt de veritat, que el cost de 100 km de camió per transportar un container des d'una fàbrica dels voltants d'Osaka a Manresa és més

car que el dels 14.000 km de vaixell per anar de port a port. El transport ha crescut molt, però es basa en la crema de combustibles fòssils que produeixen l'efecte hivernacle.

La darrera pota del fenomen és l'escassa –i de vegades perversa– regulació financera tantes vegades denunciada. Només insistirem en dos fets: la persistència dels paradisos fiscals. Amb ells es fa impossible la progressivitat fiscal de tots els estats, cosa que condueix a la manca d'equitat social i impedeix el diàleg entre liberals i socialdemòcrates, en la qual s'han basat les modernes democràcies. L'altre fet és la mala regulació dels mercats de futurs que tant pes tenen per definir el preu energètic.

Els factors esmentats fins aquí, tots junts, han produït un fenomen nou en la història de l'economia: han distorsionat el cicle natural. El cicle econòmic clàssic, en fase de creixement, produeix inflació de preus, i això obliga a pujar els tipus d'interès. Aquesta vegada, la inflació s'ha

concentrat en els béns arrels i no en els productes primaris, del camp o manufacturats. El popularisme dels dirigents ha forçat a continuar amb tipus baixos entre els anys 1980 i 2008. Aquesta medicina, probablement, durarà molts anys.

Tornant al nostre tema, l'energia, ha passat per un fenomen complex. Des del 1980 hi ha hagut un increment del consum impressionant, amb canvis de preus erràtics, però en general baixos en vista dels indicis d'esgotament dels recursos. En el cas particular de l'energia petrolífera, els preus han oscil·lat molt a causa de les pressions dels lobbies, els mercats de futurs i la geopolítica. Però el seu preu, amb un sorprenent rebot a la baixa al final del 2008, probablement a causa de refluxos dels mercats de futurs, continua sent baix.

Consum mundial d'energia

Per als lectors no familiaritzats amb l'energia donarem unes quantes notes introductòries:

A L'energia és molt difícil d'emmagatzemar. El carbó, el gas natural, el petroli i l'hidrogen són matèries que, quan cremen, alliberen energia calorífica. Hom pot dir que són energia en conserva —ara en diuen «vectors»— que fàcilment es pot transformar en energia útil.

B L'energia, per aquesta mateixa dificultat d'emmagatzematge, s'acostuma a produir mentre es consumeix. La xarxa elèctrica és un exemple de la necessitat de sincronitzar ambdues activitats.

C L'energia té moltes manifestacions: calorífica, elèctrica, mecànica, etc. Es pot transformar de l'una a l'altra, amb pèrdues. S'acostuma a expressar en watts hora (unitat d'energia elèctrica, amb múltiples de quilowatt, megawatt, gigawatt, terawatt) o TEP (tona equivalent de petroli, o quantitat d'energia que produiria la combustió d'una tona de petroli, amb el seu múltiple del quilo de petroli).

D Un quilo equivalent de petroli (1 KEP) equival a 11,6 kWh.

E El consum mundial d'energia ha tingut un gran creixement, tal com es pot apreciar al gràfic annex (núm.1), fins a arribar, el 2006, a 8.084 MTEP (milions de tones equivalents de petroli).

F Del total mundial de l'energia produïda el 2006, el 77% difon anhídrid carbònic a l'atmosfera, és a dir, modifica el clima. El 16,7% produeix residus radioactius, i solament un 7% no fa cap altre mal que el visual o el territorial.

G De l'energia mundial produïda, un 30,45% es consumeix en el transport de persones i mercaderies. Quasi tota procedeix de combustibles fòssils, excepte una molt petita part d'energia elèctrica, d'origen renovable, consumida pels trens.

H Actualment, els països asiàtics continentals, amb el 52% de la població, consumeixen el 29% de l'energia. Si consumissin el mateix que la mitjana dels països de l'OCDE, el consum mundial d'energia seria el doble de l'actual.

I Els països desenvolupats tenen marge per reduir el consum energètic. Aquesta reducció té una primera fase de simple millora de processos, i una segona, més difícil, que exigeix sacrificis i canvi de models de vida.

J Els països en via de desenvolupament augmentaran molt el consum en una primera fase d'industrialització, tot i que l'escometin amb processos eficients.

K El grau de contaminació de les energies és, a grans trets, el següent:

- cremar carbó: efecte pluja àcida, efecte hivernacle i partícules de pol·lució.
- petroli: efecte hivernacle elevat.
- gas natural: efecte hivernacle (atenuat en centrals de cicle combinat regulables).
- eòliques: eficients, netes i esporàdiques. S'han de replicar amb altres centrals.¹
- nuclear de fissió: residus radioactius (millorable amb la futura transmutació).

¹ Els desenvolupaments han d'esgotar les possibilitats d'energies netes. Avui dia la més desenvolupada és l'eòlica, que, pel fet de ser esporàdica quan hi ha vent, necessita replicar-se amb centrals tradicionals, especialment les de cicle combinat amb gas natural, que poden engegar-se i apagar-se amb rapidesa i flexibilitat en funció del vent.



Gràfic 1

Consum energètic del transport de viatgers per modes.

Modes de transport	Consum per viatger (100% ocupació)	Ocupació mitjana	Consum per viatger (ocupació mitjana)
	Litre de gasolina x 100 km	% s/ realitat	Litre de gasolina x 100 km
Metro/tramvia	0,4	21	1,7
FFCC Rodalies (Deutsche Bahn)	0,7	30	2,3
FFCC Regional (Deutsche Bahn)	1,1	20	5,4
FFCC Exprés (150 km/h)	0,7	20	4,6
ICE-3 (220 km/h)	1	65	1,5
TGV (300 km/h)	1,4	65	2,2
Autobús	0,6	21	2,7
Automòbil	2,41	1,7 pl/auto	6
Avió (250 km)	6,9	66	10,5
Avió (750 km)	4,4	66	6,7

- nuclear de fusió: neta, però tècnicament no possible a 20-30 anys.
- hidroelèctrica: solament danys paisatgístics i territorials.
- biomassa i plantes vegetals: difícils d'explotar a gran escala.
- ones i mareas marines: en estudi, prometedores, però amb danys paisatgístics i marins.
- termosolars: netes i esporàdiques. Necessiten estudis annexos d'enginyeria.
- fotovoltaïques: netes, però esporàdiques i, avui dia, ineficients.

La conclusió d'aquestes dades és clara. El món, de manera natural, està abocat a augmentar significativament el consum energètic, i això condueix a un desastre ambiental. Per gestionar-ho, s'han de fer quatre coses: acceptar l'augment del consum als països emergents, reduir el consum als països rics, millorar l'eficiència energètica general i fer una substitució ràpida de les energies consumidores de matèries fòssils per energies renovables. I tot això mentre es lluiti contra la crisi econòmica. Aquesta conclusió no ha de conduir a una pregunta retòrica sobre si el món ho sabrà fer, sinó que és una constatació que, encara que pugui no agradar, no admet cap alternativa. S'ha de fer.

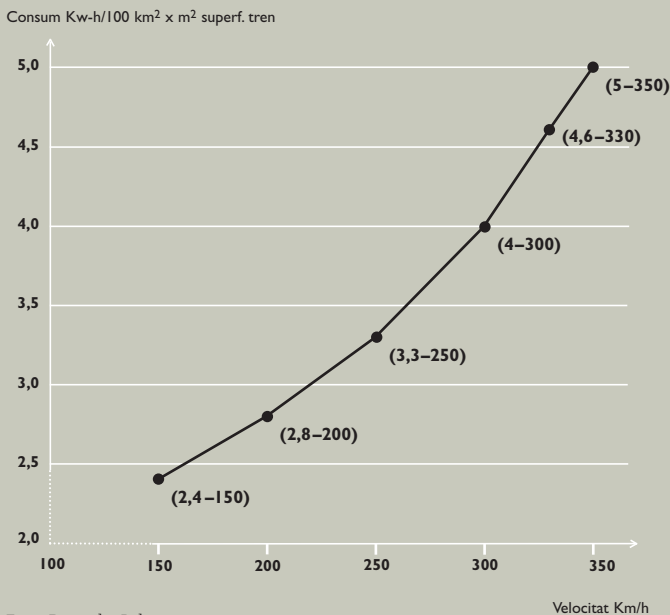
Com reduir el consum energètic en el transport?

La manera de reduir el consum energètic en el transport és utilitzar els mitjans més eficients. Per això és prioritari conèixer el consum energètic per quilòmetre recorregut, tant de passatgers com de mercaderies, de tots els mitjans de transport existents. El següent pas ha de consistir a fer les polítiques adequades per ajudar el mercat a seguir les línies de màxima eficiència, cosa que veurem, més avall, a l'apartat «Polítiques per reduir el cost energètic del transport».

Respecte al consum energètic per quilòmetre recorregut, s'han fet molts estudis. Sempre tenen la dificultat de referir-se al grau d'ocupació del vehicle i a la regulari-

Gràfic 2

FFCC Viatgers. Consum energètic de l'ICE alemany en funció de la velocitat.



Gràfic 3

Transport de mercaderies. Comparatiu entre diferents mitjans de transport.

	Vaixell	Ferrocarril	Carretera	Avió
Consum Kw-h/Km-container	0,3	0,8	4,3	10-12
Punt a punt	NO	NO	SÍ	NO
Fiabilitat	Alta	Baixa	Alta	Alta
Seguretat	Alta	Alta	Baixa	Alta
Velocitat	Baixa	Millorable	Alta	Molt alta
Radi	Alt	Mitjà	Mitjà	Alt

El medi ideal:
 Consumiria com el vaixell o el tren.
 Arribaria com el camió.
 S'accidentaria com el tren, el vaixell o l'avió.
 Correria com l'avió o el camió.
 Allargaria com el vaixell o l'avió.

Recomanació:
 Camió, fins a 200 km.
 FFCC, de 200 a 3.000 km.
 Vaixell, de 500 a 15.000 km.

➔ És a dir, el transport ideal és el MULTIMODAL.

tat de la marxa. Viatjar amb vehicles buits o fer parades freqüents penalitzen la despesa per viatger.

Les principals conclusions són:

1. Els transports més eficients energèticament són, per ordre descendent: vaixell, tren, autobús, cotxe i avió, sempre modulats per graus d'ocupació i distàncies recorregudes.
2. La despesa energètica del tren creix exponencialment amb la velocitat. L'alt consum dels trens de rodalies i regionals és degut a les parades freqüents.
3. Tal com expressa el quadre de característiques del transport de mercaderies segons els modes, el sistema més eficient és el polimodal, en el qual se cerca el mitjà ideal per a cada tram.

Per exemple, la màxima eficiència del container que anés des d'una població propera a Osaka fins a una fàbrica propera a Lió seria amb un recorregut polimodal: de la fàbrica al port d'Osaka amb camió; del port d'Osaka al de Barcelona o Marsella, amb vaixell; del port fins a la central bescanviadora de Lió amb ferrocarril, i de la central fins a la fàbrica amb camió.

De la mateixa manera, un empleat que visqués als voltants de Sant Celoni i treballés a Barcelona, també faria un transport polimodal: de casa a l'estació de tren a peu, amb bicicleta o amb cotxe de baix consum; fins a l'estació central de Barcelona, amb tren; fins a l'oficina, a peu, amb metro, amb bicicleta o amb cotxe de baix consum.

Tot això és incòmode i lent respecte al transport unimodal. El ciutadà, per acceptar-ho, exigirà almenys tres coses: un estalvi significatiu del cost, la millora de la comoditat del transport i la rapidesa dels canvis modals. Com que necessàriament això ha d'arribar, el més probable és que es produeixin processos semblants als que segueixen a continuació.

És previsible una forta pujada del preu de l'energia, que podria produir la necessitat real d'estalviar. Però el ciutadà solament renunciarà a l'automòbil si el preu del combustible és dissuasiu. El mitjà per aconseguir-ho, tot mantenint una certa equitat fiscal, seria augmentar encara més els impostos especials sobre l'energia fins a trobar el punt on hi hagi una necessitat d'estalvi, i compensar-ho amb reduccions d'altres impostos sobre el consum general. Això pot ser un tema recurrent en els propers anys.

La millora de la comoditat no té altre camí que fortes inversions en infraestructures i material mòbil, que es descriuen a l'apartat intitulat «Eficiència energètica dels mitjans de transport». La rapidesa vindrà gràcies a la construcció de grans bescanviadors polimodals en el cas dels passatgers i de potents centrals intercanviadores en el cas de les mercaderies, tal com veurem en l'apartat següent.

El ciutadà solament renunciarà a l'automòbil si el preu del combustible és dissuasiu. El mitjà per aconseguir-ho, tot mantenint una certa equitat fiscal, seria augmentar encara més els impostos especials sobre l'energia.

Polítiques per reduir el cost energètic del transport

a) Polimodalitat

Ja hem dit que la persona d'avui vol economia, rapidesa, privacitat i comoditat, és a dir, transport unimodal, i si és possible amb automòbil. Ja hem vist que el camí més eficaç per canviar serà a través dels preus, és a dir, la pujada del preu de la gasolina i l'amortiment del cost energètic del vehicle. Però hi ha més mesures que els dirigents socials han de prendre.

Caldrà acomplir una doble acció. D'una banda, fer pedagogia i convèncer els ciutadans; de l'altra, prendre mesures i fer inversions per reduir els inconvenients del canvi i per facilitar que els ciutadans l'acceptin. La rapidesa anirà lligada a la millora dels bescanviadors que veurem a continuació. La privacitat i la comoditat poden ser millorades si els transports col·lectius es doten de serveis que permetin aprofitar el temps del viatge, com banda ampla, connexió a ordinador, atenuació de sorolls, etc.

b) Bescanviadors polimodals

Aquest és un element clau. El bescanviador més senzill, el conegut *park and ride* anglès, encara tan escàs a casa nostra, s'ha de generalitzar. L'escassetat de sòl lliure al costat de les estacions de rodalies dels nostres pobles és el principal obstacle. Si és necessari, s'hauran de traslladar les estacions als afores, incloent-hi amplis espais per aparcar els vehicles individuals. També ajudarà a trobar espai d'aparcament, com veurem més endavant, la previsible reducció de les dimensions de l'auto del futur.

Però el gran repte són els grans bescanviadors: aeroports, ports i nodus ferroviaris. S'ha de fer un especial esment del nodus ferroviari o estació central passant. A les grans megalòpolis, on generalment neixen i moren els llargs recorreguts, els nodus ferroviaris s'han de situar als passadissos d'entrada. La raó de situar-los



Terrenys on es construirà la futura estació intermodal de la Sagrera, Barcelona, 2009.

Estació de Sants, Barcelona, 2009.

excèntricament és la necessitat de disposar d'espai per recollir, mantenir i formar combois de llarg recorregut. Són el hub on s'apleguen els viatgers de rodalies, autobús, metro i transport individual per transferir-los a itineraris de llarg recorregut i també entre si mateixos.

Els bescanviadors també s'hauran de dissenyar en funció de les necessitats que tenen els viatgers d'aprofitar el temps. S'hauran de proporcionar tots els serveis imaginables: comercials, personals, financers, de consum, i fins i tot locals per a reunions, treball i comunicació. Això vol dir que necessitaran grans espais i que estacions que avui són grans, com, per exemple, Sants, poden quedar reduïdes a simples «baixadors».

c) Noves xarxes

És recomanable que les noves inversions redueixin el pes de l'automòbil i augmentin el del tren. El ferrocarril té el problema que per la mateixa via passen els combois de rodalies, els regionals, els de llarg recorregut i els de mercaderies. Com que les parades d'aquests combois es troben, respectivament, entre 4 i 6 km, entre 30 i 60, entre 150 i 500, i entre 500 i 2000, hom pot comprendre que no poden anar per la mateixa via. Fins que els dirigents socials no entenguin que als voltants de les grans ciutats han de fer «feixos» de sis o vuit vies als principals eixos, com ja ho fan els països avançats del nostre entorn, no millorarà el transport ferroviari. Això exigeix difícils gestions urbanístiques per ampliar els espais. Però és millor que duplicar les vies per recorreguts paral·lels amb el corresponent trossejament territorial i la doble servitud de pas, tal com s'està fent ara.

d) Urbanisme

La dificultat d'utilitzar la política urbanística per millorar l'eficiència energètica és especialment complicada a Catalunya, ja que la Llei d'ordenació territorial del 1988 és molt poc adient per resoldre els problemes dels bescanviadors i les xarxes que es

necessiten. La sobirania municipal que tenen els 950 ajuntaments catalans, molts d'ells sense serveis tècnics suficients, són una rèmorra que s'ha de solucionar.

Però l'urbanisme té un altre aspecte molt interessant i que està d'actualitat. Hi ha consens entre els especialistes que la ciutat compacta és més sostenible que la dispersa. Això comença a estar un xic equilibrat pels avenços de l'aprofitament termosolar i geotèrmic, que es perfilen com les fonts energètiques del futur per als habitatges.

També s'ha de canviar el model de dotació dels serveis energètics a les llars. Si en lloc de fer-se climatitzacions individuals es fessin mancomunadament, es podria reduir la despesa de les llars al voltant del 30%. Però això és urbanisme i no transport.

La impressionant placa fotovoltaica a l'esplanada del Fòrum, Barcelona, 2009.



Eficiència energètica dels mitjans de transport

Tots els mitjans de transport futurs milloraran la seva eficiència. Aquestes millores tindran dos aspectes. L'un serà tecnològic, és a dir, hi haurà millores a l'enginyeria que no implicaran canvis per als usuaris. L'altre exigirà modificacions en el comportament dels usuaris, generalment incòmodes, com el cas que hem vist de la polimodalitat. Es fa un pronòstic, molt primari i incert, d'alguns dels possibles canvis.

a) Combustibles

Actualment, quasi tota l'energia que es consumeix en el transport prové del petroli. Tan sols el ferrocarril utilitza l'electricitat, que també en una part important té l'origen en el petroli. Hom pot dir que, del 30% del consum mundial d'energia que consumeix el transport, més d'un 25% prové del petroli. Podrà fer-se el pas a les energies netes?

La solució arribarà quan es domini el sol, el vent, les ones i la fusió nuclear per tal de produir grans quantitats d'energia. Però aquestes energies, excepte la nuclear, són esporàdiques, ja que es produeixen quan ho vol la natura, no quan hi ha demanda. Es necessitarà emmagatzemar-les i convertir-les en combustible, potser hidrogen, apte per ser cremat pels enginyers de transport.

El primer punt, dominar la natura, ja comença a fer-se. Hom comença a aprofitar l'energia fotovoltaica de la llum del sol, si bé encara amb rendiments ínfims. Més prometedora és l'energia termosolar, que es comença a produir en «horts». La que ja és profitosa és l'energia eòlica. Ja en podem produir quantitats importants, però a llocs allunyats i a hores imprevisibles. El principal inconvenient és que les centrals convencionals, poc flexibles al canvi de potència, no es poden aturar de cop quan entren en servei les eòliques. La millor solució serà aprofitar l'energia eòlica



Autopista AP-19, a l'altura del castell de Burriac, Cabrera de Mar, 2009.

redundant per carregar bateries d'automòbil, o bé transformar-la mitjançant hidròlisi en hidrogen per utilitzar-lo com a combustible de motors. L'hidrogen pot ser la «nova gasolina», si bé amb certes variacions, especialment en temes de seguretat.

Probablement l'aprofitament més adient serà en els vaixells. Per les seves característiques, tenen espai suficient per emmagatzemar el combustible i contenir les cel·les de combustible que transformaran l'hidrogen en energia i aigua destil·lada. Si això es confirma, veurem grans parcs eòlics prop dels ports, on els dipòsits d'hidrogen substituiran els de gasoil.

b) Automòbils

El cost energètic més elevat de l'auto és ell en si mateix. Construir-lo costa tanta energia com la que consumirà en els propers vint o trenta anys d'ús habitual. Això implica que se n'haurà d'allargar la vida útil fins a amortitzar al màxim la despesa de producció. És fàcil entendre que això tindrà fortes implicacions econòmiques. D'una banda, reduirà la

producció de les fàbriques, tot i que l'expansió de la demanda dels països emergents pot compensar-ho. Però, d'altra banda, la llarga durada d'utilització dels vehicles afavorirà la descentralització productiva i empresarial, amb l'aparició de molts tallers autònoms i petits. Això serà un tret molt transcendent per al futur, ja que pot trencar monopolis i distribuir millor l'activitat econòmica.

Un segon factor és que s'haurà de reduir al límit la tara o el pes del vehicle. No té sentit anar a cercar el fill al col·legi o acostar-se a l'estació de rodalies amb un auto de 2.000 quilos. Podria aparèixer un auto de 200 o 300 quilos, probablement semblant a un quad carenat, amb rodes de radi ample per reduir el fregament de rodament, amb un motor poc revolucionat, menors potències, mides aptes per entrar a places d'aparcament molt reduïdes, etc. No serà gaire rellevant, a l'efecte del que aquí ens interessa, si anirà amb gasolina, hidrogen o electricitat, ja que el que serà essencial és que consumeixi poca energia.

c) Trens

També reduiran la tara. Seran fets de nous materials, potser compòsits i alumini. És probable que millorin l'aïllament acústic i l'oferta de banda ampla a fi de facilitar el treball i la lectura durant els trajectes. Des del punt de vista de l'enginyeria, es millorarà el rendiment energètic recuperant l'energia de frenada. També és probable que la necessitat d'anar assegut exigeixi combois –i estacions– més llargs.

Un aspecte essencial serà l'estandardització dels sistemes tècnics. No és solament l'amplada de via, sinó també el corrent d'alimentació, els sistemes de control i altres paràmetres tècnics que s'han d'unificar. Europa necessita un únic sistema ferroviari, i no es pot anar a la liberalització si abans no s'estandarditza. Aquest darrer aspecte ja el comencen a entendre els polítics europeus i espanyols.

d) Vaixells

És probable que s'incrementi encara més l'ús dels vaixells per al transport. En canvi, serà més difícil acollir viatgers, encara

que se'ls millori el confort. Respecte a la resta dels aspectes energètics, a part de la propulsió amb hidrogen abans esmentada, sembla plausible que es pugui millorar la propulsió dels vaixells amb nous aprofitaments eòlics incorporats en el mateix vaixell.

e) Avions

És previsible que l'avió cedeixi part del seu mercat al tren d'alta velocitat per a mitjanes distàncies. Això ho han de tenir en compte els planificadors urbanístics per tal d'establir els bescanviadors entre avió i tren als aeroports. Si això fos així, el mercat aeri derivaria a vols de llarga distància. En aquest camp, de cara al futur, es preveu una forta lluita comercial entre els avions de 260-320 seients (Dreamliner 787 de Boeing) i els de 550-620 seients (Airbus 380). Els primers estan fabricats amb tecnologies de compòsits que n'alleugereixen el pes; però, tot i així, sembla que el seu consum per passatger serà relativament alt, ja que portaran menys viatgers que el segon. Si és així, serà molt interessant de veure si la seva versatilitat per omplir rutes de poca càrrega de viatgers pot compensar el sobrepreu energètic.

Construcció del pont del tren d'alta velocitat sobre l'autopista AP-7, Girona, 2009.



Possibles efectes en el transport a Catalunya

El descobriment d'Amèrica, en el qual els catalans van tenir més influència de la que la història reconeix, va produir efectes negatius per a Catalunya. El Mediterrani va deixar de ser el mar comercial. Fins als segles XIX i XX, l'eix del comerç ha estat l'Atlàntic Nord, entre la costa est nord-americana i els ports europeus del mar del Nord.

Des de mitjan segle XX, el nou eix principal del transport se situa entre l'Extrem Orient i Europa. Mentre l'Àrtic no es desglaci, el Mediterrani torna a ser camí de pas, i Barcelona recupera centralitat. Això va acompanyat del reforçament del vaixell per a les mercaderies i dels grans avions per a les persones. Si, a més, tenim el port de Barcelona i l'aeroport del Prat junts, és clar que, després de 500 anys, el pol econòmic barceloní torna a gaudir d'una posició central. Només manca una bona connexió ferroviària de mitjana i llarga distància per a mercaderies i passatgers.

És previsible que l'avió cedeixi part del seu mercat al tren d'alta velocitat per a mitjanes distàncies. Això ho han de tenir en compte els planificadors urbanístics per tal d'establir els bescanviadors entre avió i tren als aeroports.

També hi acompanya el treball infraestructural fet en els darrers anys. L'opinió pública catalana ja comença a saber que el port està fent una ampliació ambiciosa. Un cop acabada aquesta ampliació, la connexió marítima de mercaderies i passatgers estarà assegurada. Mancarà crear àrees d'emmagatzematge i vies de connexió, especialment cap a Europa. Aquest punt està gairebé aturat i acumula molts errors, com el de confiar que la línia d'alta velocitat ferroviària pugui ser capaç de transportar les mercaderies. Els propers anys seran crítics per recuperar temps perdut en ambdós camps.

Una altra cosa favorable és el nou aeroport del Prat. La seva funcionalitat, gràcies a la terminal entre pistes prevista per Joan Rojas, i la possibilitat d'aconseguir treballar les vint-i-quatre hores del dia si es fa una pista a primera línia de mar, poden catapultar el Prat com un potent hub aeroportuari del sud d'Europa.

També és una bona notícia que s'aprofitin els slots que posseeix Spanair per potenciar la base de connexions de Star Alliance a l'aeroport del Prat. La força comercial d'aquesta aliança, la potència de l'aeroport i les sinergies que aportarà el port fan presagiar que l'endèmic embut infraestructural català té data de caducitat. Ara és l'hora de la política territorial i de la construcció ferroviària.

La conclusió és clara: la nova geopolítica va a favor del Mediterrani; la necessitat de millorar l'eficiència energètica va a favor del vaixell; els ambiciosos plans per al port, dissenyats l'any 1983, s'estan duent a terme; l'aeroport del Prat està sortint millor del que s'havia previst i els consorcis aeris li donen una oportunitat. Vet aquí com, amagades entre crisis terribles, a Catalunya se li obren noves oportunitats. Només s'ha de resoldre el transport ferroviari i ordenar territorialment el país per organitzar el transport i la logística.



6

L'eix mediterrani, «sharing a partitioned land»

Josep Vicent Boira i Maiques

Doctor en Geografia i professor titular del Departament de Geografia de la Universitat de València. Director del Servei de Política Lingüística de la Universitat de València.



La barcelonina L'Espanya Industrial va ser present a l'Exposició Regional Valenciana del 1909.

La idea d'un eix mediterrani articulat a la riba de la Mediterrània occidental i, en especial, sobre els territoris de Catalunya i del País Valencià (i amb la possible participació d'altres comunitats i regions com ara les Balears o Múrcia o el Llenguadoc) és una idea molt poderosa. Suficientment poderosa per despertar il·lusions. I no és en absolut senzill despertar il·lusions a partir d'una cosa tan material com els interessos econòmics, com la cartografia de necessitats, com l'aliança d'objectius comuns en matèria d'infraestructures. O potser sí. La Unió Europea, amb la seua moneda, amb el seu Parlament i amb els intents fallits o encara no desenvolupats d'una Constitució o d'un exèrcit, va nàixer del fet de posar en comú un mineral ben negre i ben brut: el carbó.

Si ho pensem bé, tota societat necessita un mapa, una cartografia que la guie, que oriente el seu pas per la història... De vegades, el mapa estricte de Catalunya o de la Comunitat Valenciana ha estat suficient. Les condicions econòmiques s'ajustaven a aquesta realitat cartogràfica. O millor dit, la realitat cartogràfica era un bon espill de la realitat econòmica. Però avui, com veurem, ens cal un altre mapa. Un mapa que responga a la realitat d'una força emergent a Europa i als Estats Units: les megaregions, les agrupacions de base regional que ultrapassen els seus límits administratius per esdevenir unitats de competència econòmica i, aviat, per què no?, escenari de planificació territorial.

Sí. La idea de l'eix mediterrani és poderosa. Captiva, il·lusiona i alhora permet no separar-se de la realitat. La força de la idea consisteix a conjugar dos o tres principis actius, que, com a la química, enriqueixen i fan atractiva la fórmula. El primer no és altre que el fet de ser una idea de llarga maduració. En un sentit o en un altre, s'ha parlat d'un eix mediterrani des de fa desenes d'anys. Potser no amb aquestes paraules, però sí amb esforços que el tradueixen o el materialitzen. Fet i fet, podem trobar contactes entre la societat catalana i valenciana per posar-hi en comú preocupacions, negocis i problemes relacionats amb les infraestructures ja fa cent anys. Cent anys, com els anys que té l'Exposició Regional Valenciana del 1909 i que enguany acabem de celebrar. Aquell episodi polièdric i contradictori va tenir la virtut, entre altres mèrits, de representar, al meu parer, la primera gran cimera empresarial entre catalans i valencians. Com ja he mostrat detalladament (*València i Barcelona. Retorn al futur*, València: Tres i Quatre, 2006), l'Exposició del 1909 a València fou, entre altres coses, l'aparador on l'economia catalana es va mostrar, i per això la catalana fou l'expedició comercial de major quantitat de representants de totes les presents a la capital valenciana.

1909-2009: el fonament de l'eix mediterrani modern

La presència catalana a la València del 1909 i el 1910 i la demanda de València a Catalunya que hi vinguera són fets que mostren, al meu entendre, la realitat d'un fet evident. Fa cent anys, les dues economies (i les dues societats, en un marc, això sí, diferent) ja traspuaven interessos compartits. El 1909 es va celebrar l'Exposició Regional Valenciana, un gran certamen que havia de mostrar a Espanya i al món una nova València i que havia de portar, des de fora, el millor a la capital dels valencians. El 1910, l'Exposició d'un any abans va tenir continuació en la convocatòria d'una altra exposició, batejada com a «nacional» en aquest cas. Doncs bé, el comitè organitzador d'aquestes dues exposicions s'havia assegurat la participació de les més notables cases de la ciutat de Sabadell, dels principals empresaris de Terrassa (agrupats en l'Institut Industrial), del Foment del Treball Nacional —«donde supieron que se proponían venir a la Exposición 200 fabricantes barceloneses y 100 de Sabadell y Tarrasa,

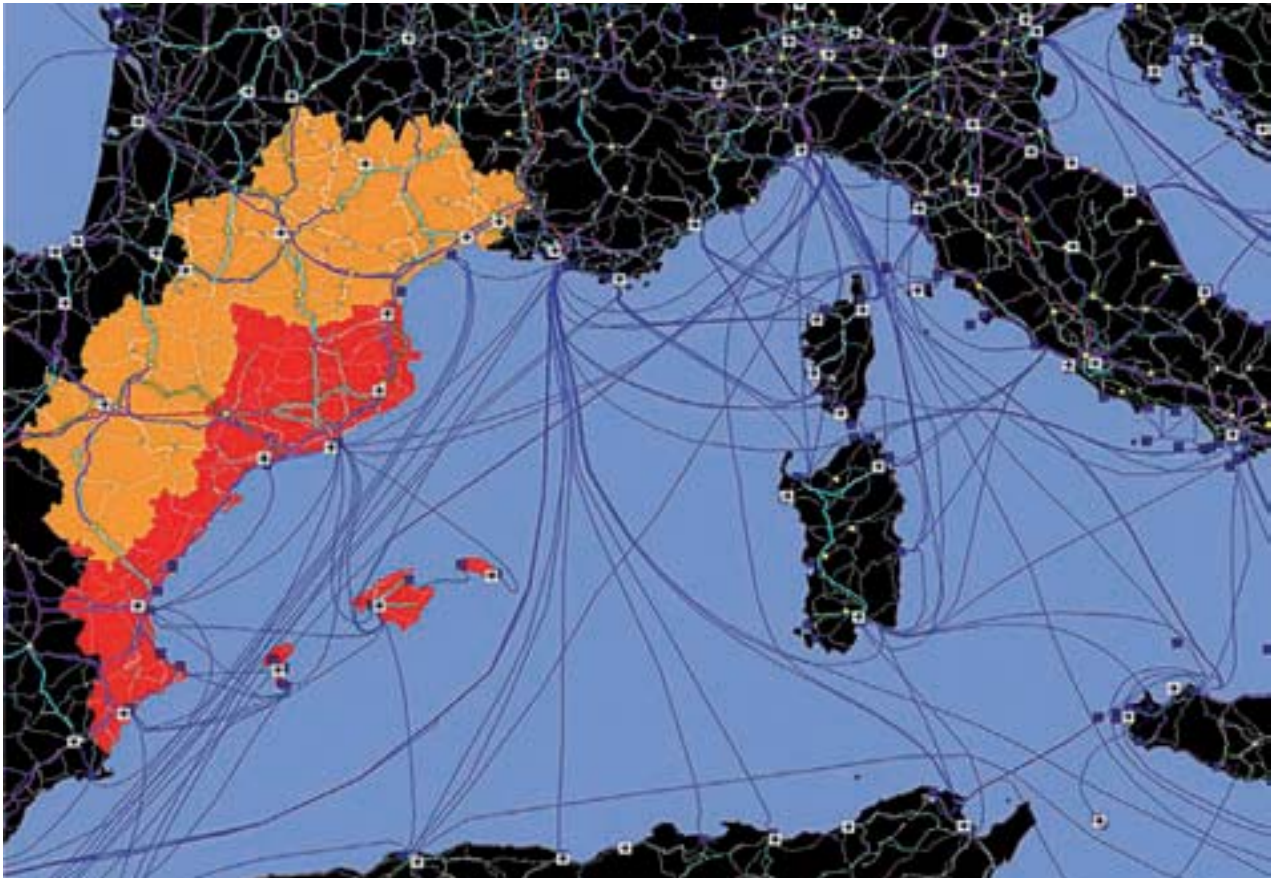
Escultura de Tomàs Trénor, primer marquès del Túria, València.



aparte de La Maquinista Terrestre y Marítima», ens diuen els documents de l'època—, de l'industrial i col·leccionista d'art Maties Muntadas i Rovira (1853-1927), comte de Santa Maria de Sants (títol concedit el 1908) i tinent d'alcalde de Rius i Taulet durant l'Exposició del 1888, que va demanar espai per muntar a València la seua instal·lació L'Espanya Industrial —la primera societat limitada cotonera d'Espanya nascuda el 1847 i que dirigia aleshores Maties Muntadas a la mort de son pare—, dels burgesos més notables de Manresa, del Cercle Mercantil de Barcelona, de l'Ajuntament de Tarragona —que va sol·licitar cent metres quadrats del Palau de l'Agricultura de l'Exposició a València per mostrar-hi els seus millors tresors— i del de Barcelona. El màxim impulsor de l'Exposició Valenciana, Tomàs Trénor (primer marquès del Túria) confirmava que les relacions entre València i Catalunya no se centraren sols en el tema econòmic. A les seues memòries, hi podem llegir: «No limitamos nuestra propaganda en Cataluña a lo puramente industrial y agrícola, pues nos dirigimos al Ayuntamiento de Barcelona pidiéndole que su Museo Municipal nos enviase algunas de sus obras maestras y la petición tuvo la más agradable respuesta: la de que se haría lo que deseábamos.»

Com hem dit, la presència econòmica catalana a la València del 1909 fou impressionant. N'he fet els números. De les 74 ciutats, pobles i viles de la resta d'Espanya d'on vingueren representants, 52 pertanyien a Catalunya, 19 a Madrid i 3 a Palma. Si analitzem sols els expositors industrials, 6 de catalans per 25 de la resta d'Espanya, i, d'agrícoles, 2 de catalans, 2 de la resta de l'estat i 3 d'estrangers. En resum, la presència catalana (60 expositors, més dos de les Balears) ultrapassava de llarg la de la resta d'Espanya, considerada, àdhuc, de forma conjunta (46). Com sempre dic, tan important com la dada quantitativa fou l'entitat de les empreses i dels empresaris catalans presents a l'Exposició Regional del 1909. Hi desfilaren des dels aparells de precisió de Dalmau fins als colors per a la indústria

La potència de la idea d'un eix mediterrani no es limita a la seua tradició. Al contrari, és una idea plenament actual. Visionària fins i tot. Segueix fil per randa les indicacions d'allò que els tècnics han batejat com una megaregió.



ceràmica de Schneider, dels tendals de Maristany als elàstics de Mataix, de l'enciclopèdia d'Espasa a la purificació d'aigües de Rubert, del cava de Codorniu als ascensors de Cardellach.

L'espill americà: «from the region to the mega-region»

Però la potència de la idea d'un eix mediterrani no es limita a la seua tradició. Al contrari, és una idea plenament actual. Visionària fins i tot. Segueix fil per randa les indicacions d'allò que els tècnics han batejat com una nova escala geogràfica i econòmica que s'està desenvolupant per al segle XXI.

És ben curiós que, en vista de tot el que hem escrit sobre l'eix mediterrani, en llegir unes paraules escrites l'any 1961 a un país tan diferent dels nostres com els Estats Units d'Amèrica, ens hi trobem reflectits. El 1961, l'editorial The Twenty Century Fund de Nova York editava un llibre que, llegit quasi cinquanta anys després, em pareix tot un clàssic. Em referisc a l'estudi del geògraf Jean Gottmann *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Amb intuïció i visió de fons, Gottmann identificava un continu urbà, econòmic i territorial a la costa oriental dels Estats Units, entre New Hampshire i Virginia i entre la riba de l'Atlàntic i els primers estreps dels Apalatxes. Concentrada en aquella franja de territori americà estava naixent una nova realitat, per sobre de les ciutats, per sobre de les àrees metropolitanes, per sobre fins i tot dels estats costaners que conformaren les primeres colònies americanes. Estava naixent una megaregió, una megalòpoli en sentit ampli de la paraula.

Llegit el 2009 (o ja el 2010), i des de Girona, Lleida, Barcelona, Tarragona, Castelló, València, Elx o Alacant, el llibre de Gottmann sembla escrit per a nosaltres. Deixeu-me fer una apressada comparació: a les dues ribes d'un mar, l'Atlàntic i la Mediterrània, com la imatge reflectida en un espill, naixia o es

desenvolupava (això sí, amb diferent escala) una geografia nova, una realitat econòmica, humana, social i àdhuc cultural que, per no tenir, no tenia ni tan sols un nom. El francès Jean Gottmann va batejar el cas d'estudi americà amb la paraula grega *megàlòpoli*. Ben bé no ha acabat sent això. Avui, aquella costa ianqui (com la llenca mediterrània) no és una gran ciutat, no és cap urbs enorme i homogènia. És quelcom diferent. Als Estats Units, entre la badia de Massachussets i la vall del Potomac va crear-se una carena de ciutats i d'àrees metropolitanes, d'estructura nebulosa, unides per infraestructures de transport de forma lineal i amb espais naturals sense urbanitzar. No debades Gottmann s'hi va referir com «the main street and crossroad of the Nation». Al nostre cas, en data semblant, la construcció de l'autopista AP-7 (de peatge, és clar) reemplaçava les antigues carreteres dels segles XIX i XX que, al seu torn, s'havien superposat als vells camins medievals i fins i tot romans. S'estava construint la via moderna, *the main street*, de la nostra megaregió.

Gottmann assenyalava, per a la megaregió del Northeast americà, dues característiques que calia afegir a les purament geogràfiques o econòmiques i que ens poden interessar. Una d'elles és que aquella gran «regió de regions», aquella agrupació d'estats, tot i la seua divisió interna administrativa, tenia una «personalitat» pròpia. «Personalitat» pot ser que siga el nivell més baix d'una escala que, passant per la singularitat, arribaria a la identitat. En aquesta gamma d'intensitats, cadascú és lliure de triar aquella que més s'adapte a la seua forma de pensar. El cas és que Gottmann ens parla, també, d'una regió amb personalitat pròpia. No cal dir que, en el cas de l'eix mediterrani, la «personalitat pròpia» (si més no!) és evidentíssima. Però el francès ens assenjala un altre tret plenament aplicable al cas que tenim més a prop. Paga la pena reproduir-ne la frase exacta: «This particular type of region is new, but it is the result of age-old processes...» Aquesta característica em sembla, en el nostre àmbit, d'una absoluta representativitat. L'eix mediterrani és una

Xarxa de ferrocarrils,
carreteres, aeroports,
ports i rutes marítimes
de l'eix mediterrani.
Font: Institut Ignasi
Villalonga d'Economia
i Empresa.

cosa nova, però és el resultat d'uns processos històrics. La combinació entre actualitat i dinàmica de fons, entre adaptació quotidiana de la idea al context canviant i herència de processos anteriors de tot tipus és la que li atorga fortalesa i vigor. «New, but age-old.»

Jean Gottmann, en observar la regió econòmica i urbana creada entre Boston i Washington, comprenia la divisió interna que la caracteritzava. Rius, badies, valls, carenes, muntanyes... Platges, espaldats, roques... Camins, vies fèrries, autopistes. Ciutats, pobles, polígons industrials. I si parlem de fronteres polítiques: deu estats, a més del districte de Columbia (deu congressos estatals, deu parlaments diríem aquí!), 117 counties (expressió difícil de traduir al català sense perdre'n el sentit), a més de moltíssimes ciutats, mitjanes i grans, pobles i llogarets. I no parlem de les rivalitats. En aquella època, els novaiorquesos estaven molt preocupats pels efectes que la industrialització de New Jersey podia tenir en la seua ciutat i el seu país, mentre els ciutadans de Boston no podien ni somniar unir el seu futur als de Baltimore, i aquests estaven enfrontats als de Providence. Vist detalladament, era un espai prou compartimentat. Però

Gottmann hi veia també els processos, les dinàmiques que, per sobre d'aquestes diferències, afectaven tot el territori. Fluxos, moviments de mercaderies, transport de persones, infraestructures compartides, orientacions econòmiques, relacions culturals i socials, identitat de problemes. Per això, a un dels seus capítols, li va posar un títol que m'agrada molt: «Sharing a partitioned land». Compartint una terra dividida, fragmentada. La frase era quelcom més que una ocurrència. Era una descripció, però crec que era també una crida. Era un lema de futur. Com en el cas de la megaregió Northeast americana, la defensa de l'eix mediterrani no tracta d'esborrar les diferències, d'anul·lar les divisions, d'homogeneïtzar l'espai. Tracta, senzillament, de mostrar que cal ser conscients de compartir responsabilitats, de la necessitat de coordinar esforços en resposta a l'articulació d'una sèrie de processos i de dinàmiques que ultrapassen els límits administratius de les nostres comunitats autònomes. Gottmann ho va deixar per escrit: «Competition and coordination together have worked toward economic integration.» És possible competir dins d'un marc global de coordinació? I tant! No seríem els únics a demostrar-ho.

Port de València, 2009.



Ens cal una nova cartografia, uns nous mapes capaços de reflectir la realitat dinàmica de l'economia, dels territoris, de les societats. I aquesta cartografia nova no serà senzillament la superposició dels límits regionals o subestats al mapa dels estats europeus.

Una nova cartografia necessària

Ens cal, doncs, una nova cartografia, uns nous mapes capaços de reflectir la realitat dinàmica de l'economia, dels territoris, de les societats. I aquesta cartografia nova no serà senzillament la superposició dels límits regionals o subestats al mapa dels estats europeus. Amb la cartografia de base regional, millorem la nostra percepció, però en realitat no hi veiem el més important. El que necessitem és un nou enfocament de la qüestió, una nova visió del territori i de l'economia. La constitució de grans regions, de corredors d'activitat, de fluxos, de relacions, alguns embastats sobre un entorn cultural semblant o compartit, dibuixen nous eixos i noves delimitacions.

Un dels problemes clau de la ciència geogràfica i de la planificació ha estat la inadaptació de la geografia dels límits administratius a la geografia dels problemes, com ens ho recorden Katz, Muro i Bradley (vegeu «Miracle Mets. Our fifty states matter a lot less than our 100 largest metro areas», *Democracy. A Journal of Ideas*, 12 [2009], pp. 22-35). Ja ho vaig dir fa uns quants anys (vegeu «Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu», *Revista Econòmica de Catalunya*, 48 [2004]): Espanya no existeix. No existeix en el sentit d'una unitat econòmica, d'una mitjana de dades econòmiques, d'una dada estadística de tendència central que resumeix la realitat dels territoris i de les economies que la componen. No és aquesta una idea tendenciosa, separatista o revolucionària. Qui primer la va plantejar fou Kenichi Ohmae, un guru de l'economia americana, en un llibre que ha fet història: *The End of the Nation State* (1995). Aquesta idea ha tornat a aparèixer als Estats Units molt recentment i de forma contundent a l'article esmentat a *Democracy. A Journal of Ideas*. Citem-ne els autors: «America doesn't really possess a national economy or even a collection of 50 states economies.» Els Estats Units no tenen, en realitat, una «economia nacional» i ni tan sols són la suma de les economies dels seus 50 estats! Aquesta tesi

va més enllà i assenyala que, en realitat, la prosperitat americana dependrà més aviat del factor local, de la base metropolitana, del component regional: «The more local prosperity of its 363 distinct, varied, clustered and interlinked metropolitan economies, dominated by the 100 largest metros –many of which cross county and state jurisdiction and incorporate multiple city centers, suburbs, exurbs and downtowns in a way that the old hub-and-spoke model of urban geography never did.» En aquest sentit, és interessant citar l'observació dels autors que, mentre que Amèrica és més metropolitana que mai, «the nation's policies and structures rarely match economic reality». Distància, doncs, entre la realitat i la política, entre les novetats emergents i les visions tradicionals del territori, de la geografia.

Aquest 2009 que s'acaba ha vist la traducció al català del llibre de Richard Florida referit a la creativitat urbana i a les economies regionals (*Les ciutats creatives*, Barcelona: Pòrtic, amb un encertat pròleg de Ramon Tremosa). Richard Florida és un altre dels referents de la divulgació de les noves formes d'organització espacial

l·ligada a la nova economia. Doncs bé, Florida, als seus escrits, no s'està de dir veritats com una casa: no estem tan sols davant un canvi d'escala o de magnitud. Estem davant quelcom diferent. Per això l'eix mediterrani no és tan sols una reinvençió, a major escala, de les àrees metropolitanes o de les grans ciutats de la zona. És una escala que aviat estarà present als mapes d'Europa, com ja està als mapes dels Estats Units: «Mega-regions are more than just a bigger version of a city or a metropolitan region», ens diu Florida. Estem, doncs, davant un canvi d'entitat, una nova forma de comprendre les relacions entre territori i economia. La megaregió té un caràcter policèntric i, seguint aquest autor, és «the new, natural economic unit». Potser siga exagerada la consideració d'«unitat natural» (de naturals, en queden ben poques coses en aquest món), però sí que sembla que siga una «nova» unitat, com ens ho ha recordat la Regional Plan Association americana amb una definició semblant («the new competitive unit in the global economy», s'afirma dins d'un estudi seminal sobre aquest tema editat el 2006). Aquest és un punt essencial, atès que no estem davant una nova escala geogràfica derivada sols de criteris quantitius, sinó que ens situem davant una entitat emergent qualitativament distinta de les anteriors.

Fet i fet, Richard Florida i els seus col·laboradors han mostrat en diferents ocasions un mapa de les megaregions a escala mundial, on l'eix mediterrani (continuat cap a França en una megaregió planetària) apareix clarament representat. Amb Lió, Barcelona, València i Alacant, aquesta megaregió ocupa la posició 26 en la classificació mundial (atenent la seua població, uns 25 milions de persones), la posició 11 quant a la classificació pel criteri de Light-Based Regional Product (LRP, un criteri basat en l'equiparació entre lluminositat nocturna i producte interior brut), la 23 en patents i la 17 en localització d'autors o científics de primer nivell.

Avui en dia, la realitat és que unes regions econòmiques de l'estat espanyol tenen més intercanvis entre si que amb altres. La realitat és que determinades comunitats autònomes de l'estat pateixen problemes semblants en camps com el finançament, la immigració o el dèficit fiscal (i altres no, o menys).

Pensar, observar, reflexionar i planificar a l'escala adequada

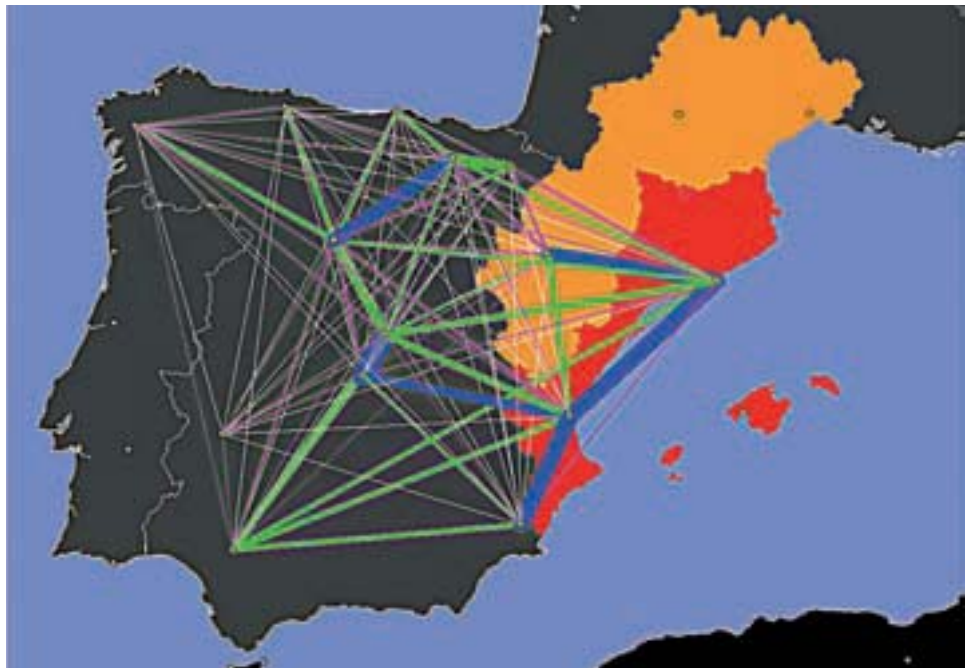
Avui en dia, la realitat és que unes regions econòmiques de l'estat espanyol tenen més intercanvis entre si que amb altres. La realitat és que determinades comunitats autònomes de l'estat pateixen problemes semblants en camps com el finançament, la immigració o el dèficit fiscal (i altres no, o menys). La realitat és que algunes societats de l'estat comparteixen reivindicacions referides a xarxes de transport i a infraestructures de comunicació que no han estat ateses pels poders centrals i que els són vitals per al futur. La realitat és que alguns territoris de l'estat s'enfronten amb problemes mediambientals pareguts derivats del fet de compartir un mateix enquadrament natural. La realitat és que algunes economies regionals de l'estat estan travessant moments difícils pel que fa a la seua base productiva tradicional i a la seua vocació exportadora. I aquestes regions o comunitats autònomes, territoris o societats, economies o pobles que coincideixen en tots aquests camps solen ser Catalunya i València. També n'hi ha altres, és clar, especialment les que es troben en aquesta

riba de la Mediterrània, però sobretot Catalunya i el País Valencià.

De la perspectiva passiva, de la senzilla descripció dels fets, de la pura enumeració de les dades quantitatives, s'hauria de passar a una visió activa, àgil i vigorosa. Com enfrontar-se amb aquesta nova escala dels problemes amb una nova escala de la governança, de la geografia política, és el repte d'aquests anys (i d'aquesta dècada) que comença. I m'apresse a dir que no estic demanant una nova estructura de govern per superposar-la a les existents, però sí que estic exigint una nova forma de governança.

Smart growth és una expressió que fan servir els nord-americans per diferenciar com haurà de ser la nova forma de créixer respecte d'un creixement antic i obsolet. Incrementar la competitivitat de les nostres economies en el món, assegurar el benestar de la nostra població, resoldre els problemes d'infraestructures que ens limiten o conservar els nostres recursos naturals i el medi ambient que ens envolta són problemes que requereixen un *smart growth*, una major eficiència de les nostres estructures polítiques i

Exportacions de mercaderies per carretera entre comunitats autònomes.
Font: Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa.



administratives. Però aquesta eficiència ha de passar necessàriament per una altra escala territorial, la megaregió. Els nostres governants no estan encara preparats. I les estructures administratives, polítiques i jurisdiccionals encara són lluny d'adaptar-se a aquesta realitat. Però, sobretot, encara hi ha una visió antiga de la realitat geoeconòmica. La manca d'una cultura federalista a l'estat espanyol i a Europa que permeta compartir esquemes de desenvolupament entre els diferents nivells de l'administració (siga central, autonòmica o local); la dificultat amb què s'afirma una realitat plural d'Espanya; l'escassa sensibilitat envers les particularitats; la pervivència d'un concepte radial de les infraestructures... Tots aquests elements són testimonis d'aquesta envellida concepció. No és un defecte, però, exclusivament espanyol. Un document publicat al diari oficial de la Unió Europea el 31 de març del 2009, el dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu (CESE) sobre el tema del món urbà (2009/C 77/27, «Per una evolució equilibrada del medi urbà: reptes i oportunitats»), és el millor estat de la qüestió

a escala europea. D'una part, al document ja es detecten les inconsistències entre estructura administrativa i dinàmica regional (punt 1.17: «Les complicades estructures administratives existents a tot Europa, que per norma general són molt antigues, no solen estar dissenyades per a les actuals polítiques regionals a llarg termini...») i, al mateix temps, s'afirma la consistència de la regió-xarxa (sic) (punt 3.8: «Les ciutats-xarxa o les regions-xarxa s'estan reforçant de forma espontània o deliberada [...]. A la nova societat urbanitzada s'observa l'aparició d'una nova realitat geogràfica consistent en zones d'influència econòmica dominants...»). Tanmateix, al punt 5.2 s'insisteix a establir «definicions consensuades pel que respecta a les grans regions i a les regions urbanes» a partir, per exemple, de la metodologia de definició de les Metropolitan Statistical Areas (MSA) americana (vigent des del 1959), quan, en realitat, aquesta escala d'anàlisi i d'estudi ha estat superada amb escreix! Avui, als Estats Units, ja trobem, si més no, tres escales per sobre de la realitat purament metropolitana (MSA): la

Tren Euromed, l'Horta Nord, 2009.



Joaquim Maldonado fou president de l'Ateneu Mercantil de València.



Combined Statistical Area, la Megapolitan Area i la Mega-region, noves realitats superiors a l'àrea metropolitana que el dictamen del CESE ni tan sols contempla!

Per això estem cridats a un combat copernicà, a un canvi revolucionari, a una tasca hercúlia, però apassionant: dibuixar les noves geografies del 2010 (i del 2020) sense el fals refugi de la cartografia del segle XIX o del XX.

O canviem de perspectiva o els fets ens canviaran a nosaltres. I no crec que, en qualsevol cas, aquest canvi forçat per les circumstàncies siga massa positiu. El 2009 ens ha deixat un dels patricis valencians més notables, un home de la burgesia culta i valencianista, Joaquim Maldonado. Deixem per a les necrològiques la seua biografia. Però, a més de fundador de la Borsa de València i de la Unió Democràtica del País Valencià (UDPV), el 1959 (tot just fa cinquanta anys), Maldonado era president de l'Ateneu Mercantil de València. Arran de la commemoració del mig segle de l'Exposició Regional Valenciana del 1909, Maldonado, en valorar l'Exposició del 1909, ens va llegar un consell que encara avui és plenament oportú:

«València supo reaccionar contra la falta de fe que se había infiltrado en nuestro pueblo, después de un largo y doloroso proceso de decadencia, iniciado principalmente a partir de la guerra de Sucesión y que había privado a Valencia de aquel impulso político que le hizo protagonista de gran Historia en su área época mediterránea. Ese pulso político que hace que los pueblos, en vez de ir a remolque de los hechos económicos, culturales o políticos, marchen delante de ellos encauzándolos, dominándolos, dirigiéndolos.»

L'eix mediterrani, la visió compartida d'un territori compartimentat, és el pols polític, econòmic, social i intel·lectual del segle XXI que farà que els pobles, els nostres pobles, en compte d'anar a remolc dels fets, els dirigisquen.

El títol d'un llibre de Karl Schlögel ens dóna peu a un comentari final. El llibre que comentem es titula *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica* (Madrid: Siruela, 2007) i mostra, amb una encertada intuïció, com les formes geogràfiques o geopolítiques, cartogràfiques també, ens donen indicis de la història que les han formades. Sí. És cert. Una anàlisi acurada de l'eix mediterrani ens informarà sobre la seua història, sobre les reivindicacions tradicionals, sobre l'agenda que ha cimentat les relacions, però la frase també té sentit a l'inrevés: en el temps, podem llegir també l'espai. I el temps actual és el de les megaregions, de les regions de regions, de les formes de cooperació i coordinació per sobre de les fronteres administratives, siguen les que siguen. Si en l'espai podem llegir el temps, també caldrà, doncs, fer una bona lectura del temps per saber quin espai és el que necessitem. I permeteu-me dir que, per a valencians i catalans, aquest és, també, l'eix mediterrani.



7

Epíleg
Les
infraestructures
de Catalunya

Joaquim Nadal i Farreras

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques
del Govern de la Generalitat de Catalunya.



Gran Via, L'Hospitalet de Llobregat, 2009.

En el tancament d'aquest 2009 podem afirmar que Catalunya es troba en una posició favorable per poder superar els dèficits acumulats en matèria d'infraestructures. Les aportacions que es contenen en aquest recull ampli acrediten l'existència d'alguns desequilibris territorials, el manteniment d'alguns dèficits i, sobretot, la continuïtat d'alguns endarreriments. Així, és ben cert que la manca, encara, de definició clara de les autoritats europees i espanyoles en matèria de transport, pel que fa a la prioritització de l'arc mediterrani, és un oblit clamorós d'una obvietat reclamada per la geografia i per l'economia des de fa moltes dècades. De fet, en el terreny teòric ningú no podria discutir que tota la producció agrícola i industrial, que es concentra en la façana marítima mediterrània de la Península, hauria de poder sortir cap al nord, amb naturalitat, per un corredor costaner que hauria de cobrir, és clar, el País Valencià i Catalunya abans d'enfilar les grans xarxes que condueixen a l'Europa central. Pel que fa als endarreriments, n'hi ha prou de constatar la contradicció en els ritmes d'acompliment entre la nova terminal de l'aeroport i les comunicacions ferroviàries amb aquesta infraestructura, o el calenda-

ri, encara imprecís, dels grans accessos al port, viaris i ferroviaris, que han de donar sortida cap al centre d'Europa a tots els productes tractats en les àrees logístiques i de transport dels ports de Tarragona i de Barcelona.

Però, malgrat aquestes evidències, puc afirmar que per primera vegada en moltes dècades hi ha motius per a l'optimisme i per començar a mirar el futur amb confiança. Primer perquè, després de molt de temps, el Govern de Catalunya ha saldat finalment un vell dèficit planificador, i ara disposem del marc legislatiu i de planificació que cobreix les infraestructures del transport terrestre (Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, juliol del 2006), les infraestructures portuàries (Pla de ports de Catalunya, febrer del 2007), les aeroportuàries (Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, gener del 2009) i les lleis i l'estructura empresarial que emmarquen l'horitzó de creixement de tots aquests àmbits. Emparats per aquest marc planificador, avui Catalunya disposa d'una cartera de projectes àmplia i sòlida, que pot donar resposta a totes les necessitats que es plantegen, tant a escala local com a una escala més àmplia. En realitat, avui hi ha totes les condicions per donar cobertura a les necessitats de mobilitat de persones i mercaderies en termes de sostenibilitat i eficàcia, com ho palesa l'aprovació del Pla de transport de viatgers per carretera (gener del 2009), i amb adequació a un patró de creixement definit pels diferents plans territorials parcials que ja cobreixen la pràctica totalitat del territori de Catalunya.

La planificació és la condició necessària, però encara no és la condició suficient. Convertir en realitats tangibles les infraestructures planificades i projectades depèn, en bona mesura, del fet de disposar dels recursos econòmics suficients per abordar amb un escreix d'inversió l'escreix de dèficit acumulat.

En aquest sentit, la signatura del Pacte nacional per a les infraestructures (16 d'octubre del 2009) formula un consens bàsic



Pont de l'AVE sobre
l'autopista AP-7,
Llinars del Vallès.

i ambicions per a la prioritització i la realització d'aquestes inversions.

També aquí hi ha motius per a un moderat optimisme, perquè finalment, després de molts anys de penúria, podem afirmar que ara ja portem tres anys consecutius amb més inversió que mai, tant en termes absoluts com en termes relatius. Atrapar el temps i el retard és ara l'objectiu primordial a què s'han d'abocar tota la societat catalana i totes les administracions en un gran projecte col·lectiu, compartit i assumit amb entusiasme per tothom. Amb entusiasme i sense reticències, a punt d'abordar assignatures pendents com l'eix pirinenc, l'acabament de la N-II, la N-340, la N-230, les solucions viàries del Maresme, els accessos ferroviaris al port i a l'aeroport, el traspàs de les rodalies i l'aplicació del corresponent Pla de millora i inversions, el desdoblament de les vies fins a Vic, la modernització de la connexió entre Barcelona i Manresa, la construcció de la línia orbital ferroviària o la construcció de la nova línia Cornellà-Castelldefels i tot el programa d'inversions en grans infraestructures que està duent a terme el Govern de la

Generalitat i que ja ha començat a donar els seus fruits, amb el primer i el segon Pla d'eixos viaris, amb les grans inversions a la xarxa de metro de l'àrea metropolitana de Barcelona i amb les obres d'ampliació i modernització de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Terrassa i Sabadell.

Amb entusiasme i sense reticències, sabent que un bon parc d'infraestructures i unes xarxes adequades de transport i mobilitat són la condició imprescindible per recuperar l'activitat econòmica, reprendre el lideratge del dinamisme empresarial, crear ocupació de qualitat i generar la riquesa i el benestar que ens són del tot necessaris per poder atendre, amb recursos suficients, els ambiciosos programes de polítiques socials que la ciutadania espera i els governs prometen. Però les promeses s'han de poder pagar, i per fer-ho és indispensable, és de vital importància, trencar l'asfíxia acumulada amb infraestructures que tot just ara es comencen a adequar, en la seva dimensió i la seva capacitat, a les necessitats d'un país de prop de vuit milions d'habitants.



MUSEU
VIDA RURAL

Museu do Açúcar de São Paulo



8

Memòria de l'any 2009

Tallada de cinta en la inauguració del nou Museu de la Vida Rural, 2009.



Enguany la Fundació Lluís Carulla ha culminat el projecte més ambiciós iniciat l'any 2004 arran del procés de relançament de la Fundació: l'ampliació i la modernització del Museu de la Vida Rural de l'Espluga de Francolí, museu inaugurat el 1988 a la casa pairal de la família Carulla. Amb la remodelació de l'edifici històric del Museu i la construcció d'un nou edifici adjacent, la Fundació Lluís Carulla ha volgut renovar el Museu de la Vida Rural aplicant-hi les tecnologies expositives més actuals i alhora adaptar el discurs museogràfic a les noves visions del món rural del segle XXI. El nou Museu de la Vida Rural no només vol ser un referent ineludible de l'etnografia rural catalana dels segles XIX i XX, sinó que pretén esdevenir un dels museus més importants en el camp de l'etnografia de la pagesia al sud d'Europa i la Mediterrània, i convertir-se en un espai de reflexió de les noves formes de la vida a pagès al segle XXI, tot posant un èmfasi especial en el replantejament del model agrícola que ha portat a la sobreexplotació de la terra. Amb l'aposta de futur del nou Museu, la Fundació Lluís Carulla ha volgut refermar, així mateix, el seu compromís amb l'Espluga de Francolí i la comarca de la Conca de Barberà.

D'altra banda, el 2009 la Fundació Lluís Carulla ha fet un pas important per tal de

reforçar l'Observatori dels Valors, endegat el 2006 amb la Càtedra LideratgeS i Governança Democràtica d'ESADE, amb l'assumpció de la realització de la part corresponent a Catalunya de l'Enquesta Europea de Valors. L'Enquesta Europea de Valors és un estudi sociològic que es realitza arreu d'Europa i que sorgeix de la voluntat d'aprofundir en el coneixement sobre l'evolució del sistema de valors de la nostra societat. Sota la coordinació de Javier Elzo, l'Enquesta Europea de Valors a Catalunya incideix en aspectes tan rellevants com la política, la família, el treball, la religió i la immigració.

Finalment, pel que fa a l'Editorial Barcino, cal destacar la publicació enguany, amb la col·laboració de la Fundació Joan Miró, del primer volum de l'*Epistolari català* de Joan Miró, el qual comprèn les cartes que l'artista va escriure entre els anys 1911 i 1945 a personalitats de la cultura catalana, la major part d'elles redactades en català i que trenquen tòpics sobre la relació del pintor amb Catalunya. Amb aquesta publicació, l'Editorial Barcino referma l'aposta de publicar obres de referència més enllà dels clàssics medievals catalans, seguint l'exemple de *Natura, ús o abús?*, la *Flora dels Països Catalans* o l'*Epistolari de Jacint Verdaguer*, tot donant a conèixer aspectes molt rellevants de la cultura catalana contemporània.

XXXIII Premi d'Honor Lluís Carulla

El Premi d'Honor, dotat amb 50.000 euros, es concedeix a persones vivents o entitats que, amb la qualitat de la seva activitat científica, cultural o cívica, hagin ajudat a enfortir la consciència de comunitat nacional i el sentit de pertinença a la cultura dels Països Catalans.

Un cop sospesats els mèrits que cal reconèixer a les persones o entitats susceptibles de ser guardonades, el jurat, format per Salvador Cardús, Muriel Casals, Àngel Castiñeira, Vicent Partal, Ramon Pla i Arxé, Maria Mercè Roca, Joaquim Triadú, Carme Valls i Vicenç Villatoro, ha atorgat aquest guardó a:

Fundació Joan Maragall Cristianisme i Cultura

Barcelona

Creada per l'Arquebisbat de Barcelona l'any 1989, ara fa justament vint anys, la Fundació Joan Maragall ha estat –i és– un espai de reflexió i de diàleg entre cristianisme i cultura. D'aquí la tria del nom, Joan Maragall, que va ser un pensador creient i laic, alhora amic de Torras i Bages i lector de Nietzsche, un símbol del diàleg entre cristianisme i cultura profundament arrelat al país. Amb l'objectiu de superar la mera juxtaposició entre el cristianisme i la cultura, amb voluntat d'aprofundir, de manera alhora receptiva i crítica, en la cultura contemporània i amb una irrenunciable fidelitat a Catalunya, la Fundació Joan Maragall realitza simposis internacionals, seminaris, cicles de conferències i cursos i convoca beques per a joves investigadors. Concedeix anualment el Premi Joan Maragall a un assaig sobre aquestes



qüestions en el marc de la Nit de Santa Llúcia; ha iniciat la col·lecció «Cristianisme i cultura», amb més de 60 volums publicats, la col·lecció «Quaderns de la Fundació Joan Maragall», amb prop d'un centenar de títols, i, també darrerament, s'ha fet responsable, juntament amb les Publicacions de l'Abadia de Montserrat, de la nova etapa de la revista *Qüestions de vida cristiana*.

XXVII Premis d'Actuació Cívica

Els Premis d'Actuació Cívica són sis guardons, dotats amb 5.000 euros cadascun, destinats a fer conèixer i distingir la tasca (generalment poc coneguda, sovint anònima, però exemplar) de persones que han actuat i actuen al servei de la nostra identitat nacional en els diversos àmbits de la vida i de la relació humana, com ara l'ensenyament, els mitjans de comunicació, les ciències, l'art, la cultura popular, la música, el teatre, l'economia, el dret, l'acció social i cívica, etc.

El jurat ha valorat les propostes rebudes i ha atorgat els Premis d'Actuació Cívica de l'any 2009 a les persones següents:

Joan Casals i Clotet

Terrassa

Músic i organista, es formà musicalment a l'Escolania de Montserrat i posteriorment als conservatoris municipals de Terrassa i de Barcelona. Estudià piano, orgue i direcció, amb els professors Josep Caminals, Montserrat Torrent i Enric Ribó, respectivament. Ha fet recitals d'orgue als estats espanyol i francès i també a la Confederació Helvètica, i habitualment pren part en el cicle Els Orgues de Catalunya. Com a organista acompanyant de l'Escolania de Montserrat ha fet gires de concerts per Europa, Àsia i Amèrica. Durant quaranta anys ha estat director del Cor Montserrat de Terrassa. Fundador de l'Escola de Pedagogia Musical Mètode Ireneu Segarra i de l'Associació d'Amics de l'Orgue, és organista titular de la catedral de Terrassa i professor titular de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Josep Clos i Margarida Roca

L'Escala

Alumnes de Joan Comas i Vicens, mestre de l'esbart Montserrat de Barcelona i fundador de Ballets de Catalunya, Josep Clos (L'Escala, 1924) i Margarida Roca (Barcelona, 1927) han contribuït a salvaguardar la identitat de Catalunya a través de les danses tradicionals i l'ensenyament de català al llarg dels anys més difícils de la dictadura de Franco. Han encaminat al llarg de seixanta anys tres generacions d'escalençs cap a la descoberta i el manteniment de la música i les danses catalanes. L'any 1948, juntament amb el compositor i músic Lluís Albert, van crear l'Esbart Dansaire, anomenat posteriorment Esbart La Farandola, amb el qual van participar representant Catalunya en diversos festivals a l'estranger com el d'Ashford, Anglaterra, el 1982, i el de la Selva Negra, Alemanya, el 1985, i des del qual han realitzat una rellevant tasca de recuperació de danses escalenques com el ball del drac, ball de pescadors, i la farandola, ball de carnaval. Josep Clos, a més a més, és autor del llibre *Esbarts escalençs: 60 anys (1948-2008)* i ha estat precursor en el camp del cine amateur.

Josep Chaqués i Noverques

Benifaió

Mestre valencià que ha fet de l'ensenyament en la nostra llengua un dels seus objectius vitals. Fa vint-i-cinc anys, quan era el director del col·legi Trullàs de Benifaió, va aconseguir que s'hi implantés l'ensenyament en valencià i, des d'aleshores, continua fent trobades a la seua comarca, com a president de la Coordinadora de Centres d'Ensenyament en Valencià de la Ribera. President fundador i membre actiu d'Escola Valenciana-Federació d'Associacions per la Llengua, ha estat una de les ànimes del premi literari escolar Sambori, iniciativa nascuda el 1998 amb l'objectiu de promoure i difondre l'ús del valencià dins l'àmbit educatiu. President de la Fundació Sambori, creada el 2004 arran de l'èxit del certamen, ha ajudat que el Sambori arribés a tots els nivells educatius, des dels xiquets d'infantil i primària fins als joves de secundària, batxillerat, les universitats, les escoles d'adults i les escoles

oficials d'idiomes. Des de fa uns tres anys, gràcies al suport d'Òmnium Cultural, el Premi Sambori també arriba a alumnes del Principat de Catalunya, de la Catalunya Nord, la Franja de Ponent i l'Alguer. Josep Chaqués, així mateix, ha estat autor, coordinador i editor de més de cinc-cents llibres de text i ha coordinat l'àrea de literatura infantil i juvenil en valencià de l'editorial Edelvives.

Rosa Maria Garriga i Llorente

Canet de Mar

Llicenciada en antropologia i sociologia, va fundar i és directora de la Fundació Assistència i Gestió Integral (AGI), organització benèfica-assistencial especialitzada en l'ajuda social a dones que pateixen violència de gènere. Des de la Fundació AGI, ha engegat programes d'integració social i suport a les dones, d'atenció a famílies monoparentals encapçalades per dones, de reinserció per a homes maltractadors, de rehabilitació d'agressors sexuals, i també programes de prevenció de la violència en la infància i l'adolescència. En el terreny cultural, ha estat directora de la revista local *Rufaca* de la Cerdanya, vicepresidenta de l'Associació Catalana de la Premsa Comarcal (ACPC), col·laboradora dels *Quaderns d'informació municipal de Llivia* i membre del Patronat del Festival de Música de Llivia.

Joan Guasp i Vidal

Consell

Escriptor mallorquí, des de molt jove ha alternat el periodisme i la literatura i ha conreat diversos gèneres literaris, com la novel·la, la narrativa infantil, la poesia i les obres de teatre, gènere en el qual ha destacat més. Entre altres, ha publicat *Les contarelles d'en Pere Ferreguí* (1979), *Kabyl* (finalista del Premi Ignasi Iglésias 1984), *Fumar d'amagat* (Premi Teatre Principal del Consell Insular de Mallorca 1987), *L'illa d'escuma rosa* (Premi Ciutat d'Olot de narrativa infantil 1988), *El cavall* (Premi Ciutat de Mollerussa de novel·la 1992), *Eclipsi per a un home sol* (Premi Sant Carles Borromeu d'Andorra per a contes 1992), *Fills de l'espera* (Premi Recull de Blanes de teatre 1992), *Concert de*



Acte de lliurament dels XXXI Premis Baldiri Reixac a escoles i a mestres i professors, a la Sala Petita del Teatre Nacional de Catalunya.

comiat (Premi Fiter i Rossell 1995), *Fills del Raiguer* (Premi Vila de Martorell de poesia, 2005) i *Irène Némirovsky* (Premi Recull de Blanes de teatre, 2006). Cultivador assidu del gènere aforístic, l'any 2000 en publicà el primer recull al llibre *Aforismes. Fogueró de Guaspire*. Habitualment, col·labora a la premsa escrita de Mallorca i d'altres indrets dels països de parla catalana.

Xavier Morgades i Vallès

L'Espluga de Francolí

Pagès espluguí que des de ben jove sentí un gran interès per la música, en la qual es formà de manera autodidàctica. Als anys setanta va ser instigador i director musical del grup de folk espluguí L'Olla Barrejada. Interessat en el cant coral i esperonat pel mestre Lluís Virgili, el 1982 va crear la Coral Espluguina, de la qual ha estat director i ànima durant els seus vint-i-set anys d'existència, al llarg dels quals la coral ha passat de 17 membres als 37 actuals. Col·laborador en múltiples iniciatives i trobades de cant coral d'arreu del Camp de Tarragona i les Terres de Lleida, ha estat també director de la coral Flor de Lis de Montblanc i la coral Veu de la Terra de Vimbodí. Així mateix, ha estat professor de cant coral a l'Escola de Música Robert Gerard de Valls i professor de música al CEIP Martí Poch de l'Espluga de Francolí. Amb el seu esforç i la seva constància, Xavier Morgades ha recuperat cants i tradicions populars i ha reeixit a encomanar el seu entusiasme per la música a molts espluguins.

XXXI Premis Baldiri Reixac per a l'estímul i el reconeixement de l'escola catalana

Aquests premis, destinats a l'estímul i al reconeixement de l'escola catalana, són dotats per la Fundació Lluís Carulla amb les aportacions voluntàries dels receptors del llibre-nadala que la Fundació trameta cada any a persones interessades per la nostra cultura. L'àmbit d'actuació és el dels països de parla catalana.

L'organització dels premis compta amb la col·laboració tècnica d'Òmnium Cultural.

L'acte de lliurament dels premis a les escoles i dels premis a mestres i professors es va dur a terme al Teatre Nacional de Catalunya el dia 25 de maig en un acte presidit per Ernest Maragall, conseller d'Educació de la Generalitat de Catalunya. I l'acte de lliurament dels premis als alumnes va tenir lloc al Casal de l'Espluga de Francolí el dia 7 de juny en un acte presidit per Ernest Benach, president del Parlament de Catalunya.

El jurat de l'edició 2008/2009 ha estat format per Carme Alcoverro, Carles Armengol, Rosa Boixaderas, Margarida Falgàs, Marcel Fité, Josep González-Agàpito, Isidre Moreso, Eulàlia Ros i Irene Seira.



Premis a les escoles

14 premis de 3.300 euros cadascun

Escola Decroly

Barcelona (Barcelonès)

Centre de Formació d'Adults Palau de Mar

Barcelona (Barcelonès)

CEIP Mare de Déu del Portal

Batea (Terra Alta)

CEIP Mossèn Cinto

Folgueroles (Osona)

CP Mare de Déu dels Xics

La Font de la Figuera (Costera)

CEIP Terres de Ponent

Lleida (Segrià)

CEIP Mestre Ignasi Peraire

Mollerussa (Pla d'Urgell)

CEIP Jacint Verdaguer

Santa Eugènia de Berga (Osona)

CEIP Sant Domènec

Santa Margarida i els Monjos

(Alt Penedès)

IES d'Auro

Santpedor (Bages)

IES Sineu

Sineu (Mallorca)

SES Sant Salvador

Tarragona (Tarragonès)

CEIP Sant Gil

Torà (Segarra)

CEIP Madrenc

Vilablareix (Gironès)

Premis a mestres i professors

Dotats amb 12.000 euros en conjunt.

Premi a un estudi, assaig o

recerca pedagògica, dotat amb 6.000 euros per a l'autor del treball guardonat i 3.000 euros de subvenció per contribuir a la seva edició:

Després de valorar les propostes presentades, el jurat ha decidit no adjudicar-lo.

Premi a una experiència

didàctica, dotat amb 3.000 euros:

Com sona l'ESO:

concerts itinerants a l'aula de música al carrer

del qual són autors Adolf Murillo, Alexis Calvo, Eduard Roselló, Vicent Bravo, Ester Carpi, Carlos Álvarez, Raül Murillo Elena Llopis i Josep Alcover

Premis als alumnes

70 premis de 700 euros cadascun.

Educació especial

Teatre: la lletra malalta

Alumnes de secundària i TVA del CEE Tècniques Educatives Especials, de Sueca
Mestres: Carol Solas, Albert Fletes, Carmen Arlandis, M. José Cano, Ricardo Sisternes, José Miquel Barreno, M. José Lícer, Vicenta Guijarro i Doris Codina

Educació infantil i cycle mitjà

El món geganter

Alumnes de P3, P4 i P5 d'educació infantil del CEIP Labandària, de Sant Andreu de Llanerers
Mestres: Montse Zarza, Vanesa Escalera, Mar Mimbreno, Isabel Lanaspá i Antònia Marsol

Els contes de la pinya

Alumnes de 2n de cycle inicial del CEIP Guillem-Sant Miquel, de Vic
Mestres: M. Carme Noguer i Eulàlia Canadell

Festes i celebracions que ens ajuden a conèixer el nostre poble

Alumnes de 1r i 2n de primària del CEIP Sant Jaume, d'Alfarp
Mestres: Àngela Ortiz, Pau Juanes i Pau Almudever.

La comunicació escrita

Alumnes de P3, P4 i P5 d'educació infantil de la ZER La Segarra, de Sant Antolí
Mestres: Eva M. Angrill, Teresa Nosas i Yolanda Alòs

Viatgem amb poesia

Alumnes de 1r de cycle inicial del CEIP de Pràctiques, de Tarragona
Mestres: Montse Fortuny, Tano Antúnez i Bea Forés

Treballem les emocions

Alumnes de P4 d'educació infantil del CEIP Farigola, de Seva
Mestra: Irene Garcia

Fem conversa

Alumnes de P3, P4 i P5 d'educació infantil de l'escola Alfred Mata, de Puig-reig
Mestres: Laura Mas, Marisa Fuster, Imma Cunill, Teresa Castells, Olga Colell, Christian Garcia, Carme Rosell i Rosa Sabio

La rinxols d'or

Alumnes de P5 d'educació infantil del CEIP Castell d'Òdena, d'Òdena
Mestres: Sònia Pons, Maite Duran i Maria Terrado

Una experiència d'art

Alumnes de 2n de primària de l'escola Gavina, de Picanya
Mestra: Creu Planells

Els petits científics

Alumnes de P3, P4 i P5 d'educació infantil del CEIP Francesc Macià, d'Òrrius
Mestres: Carme Carroza i Carme Paradell

Els colors de les emocions

Alumnes de 1r de cycle inicial del CEIP Joan Maragall, d'Arenys de Mar
Mestra: Rosa-Montserrat Rog

El nostre poble Vilanet, juguem amb els nombres, coneixem l'entorn, tot fent matemàtiques

Alumnes de 2n de cycle inicial del CEIP Enxaneta, de Valls
Mestres: Candela Amorós i Josefina Ferré

El conte de casa

Alumnes de P5 d'educació infantil del CEIP Rossend Montané, de Sant Pere Molanta
Mestres: Àngels Urgell i Mati Saiz

Cicle mitjà i superior

Acollim els arbres

Alumnes de 5è i 6è de primària de l'Aula d'Accollida del CEIP Mare de Déu de la Candela, de Valls
Mestra: Conxita Salgado

La nostra cuina

Alumnes de 5è i 6è de primària de l'escola Mare de Déu del Carme, de l'Espluga de Francolí
Mestres: Marta Farré, Cristina Campos i Teresa Roig

Un calendari molt pagès

Alumnes de 3r i 4t de primària de l'escola Vedruna, de Ripoll.
Mestres: Joana Murgou i Josep Benazet

Jaume I (1208-2008)

Alumnes de 5è de primària de l'escola Sant Gregori, de Barcelona
Mestres: Núria Pociello, Albert Canals, Dolors Valls i Patro Adan

El nostre refranyer

Alumnes de 4t de primària del CP Don Blasco de Alagón, de Vilafranca del Cid
Mestra: Vanesa Marín

Els grafitis. Treball de camp sobre l'entorn del nostre poble

Alumnes de 6è de primària del CEIP Teresa Salvat Llauredó, de l'Aleixar
Mestres: Anna Beltran, Àngels Bigorra i Montse Cortadellas

De qui és aquest llibre?

Alumnes de 3r de primària del CEIP Mowgli, de Reus
Mestra: Empar Morera

Una nova vida per a en Benet i el seu roure

Alumnes de 4t de primària del CEIP Abel Ferrater, de la Selva del Camp
Mestre: Ton Ayllón

Taller d'escriptura: gent verbívora

Alumnes de 4t de primària del CEIP Alfred Mata, de Puig-reig
Mestres: Salvador Moles i Mercè Caselles

Mercè Rodoreda:

les nostres flors Trip-Trap: digital

Alumnes de 4t i 5è de primària del CEIP Bordils, de Bordils
Mestra: Núria Salvatella

Projecte: l'hort de l'escola

Alumnes de 4t de primària del CEIP Les Roques Blaves, d'Esparreguera
Mestres: Esther Lleida i Mercè Roldán

Gegants i nans

Alumnes de 3r i 4t de primària del CEIP La Monjoia, de Sant Bartomeu del Grau
Mestres: Eva Casals, Marta Colom, Laura López i Montse Ginebra

Postals de Catalunya i postals de Sant Julià de Vilatorrada

Alumnes de 4t de primària del CEIP Bellpuig, de Sant Julià de Vilatorrada
Mestres: Antoni Comajoan i Aloma Cuiñé

Les petjades del poeta

Alumnes de 3r de primària del col·legi Sagrat Cor de Jesús, de Súria
Mestra: Fina Pesarrodona

El camí de les trementinaires.

Cantata

Alumnes de 3r, 4t, 5è i 6è de primària del CEIP Tuixent, de Tuixent
Mestres: Ruth Cabré i Mercè Codina

Ensenyament secundari obligatori (ESO)

Mercè Rodoreda al Gabriel Ferrater

Alumnes de 2n d'ESO amb la col·laboració dels alumnes de batxillerat Natàlia Alcover, Patricia Otero, Anna Cortadellas, Soledad Ramírez i Arnau Esteban, de l'IES Gabriel Ferrater, de Reus
Professores: Balbina Garcia i Laura Rodríguez

Obrim una finestra al món! Projecte de ràdio escolar

Alumnes d'ESO del SES Sant Salvador, de Tarragona
Professors: Josep Maria Calbet i altres professors

La volta al món en 80 dies

Alumnes de l'Aula d'Accollida d'ESO de l'IES Ramon de la Torre, de Torredembarra
Professora: Gemma Tort

El món al nostre IES

Alumnes de l'Aula d'Accollida d'ESO de l'IES Ramon de la Torre, de Torredembarra
Professors: Gemma Tort i Gustau San Emeterio

Un projecte de l'Aula Oberta: la rateta que no escombrava l'escaleta

Alumnes de 3r i 4t d'ESO del SES Sant Salvador, de Tarragona
Professors: Javier Martínez i Devilla Barranco

Retaule de Santa Maria la Blanca, del monestir de Sant Joan de les Abadesses, Ripollès

Aina Font i Mireia Cordon, alumnes de 2n d'ESO de l'IES Abadessa Emma,



Alumnes de l'escola Vedruna de Ripoll premiats, Casal de l'Espluga de Francolí.

de Sant Joan de les Abadesses
Professor: Eusebi Puigdemunt

Construcció d'un penell

Alumnes de 3r d'ESO del Col·legi Claret, de Valls
Professora: M. Teresa Novau

Contem romanços: el roman- cer i l'educació per a la pau Contem romanços: el roman- cer i la violència de gènere

Alumnes de 3r d'ESO de l'IES Pare Arqués, de Cocentaina
Professor: Josep Francesc Alcover

Per què tothom no hi sent igual? Efectes de l'edat i l'entorn a l'audiència de les persones

Marc Darné, alumne de 4t d'ESO de l'escola L'Horitzó, de Barcelona
Professora: Berta Cabello

El dipòsit de la discòrdia: gas natural a Alcanar i Vinaròs

Adrià Xaus, alumne de 4t d'ESO de l'escola L'Horitzó, de Barcelona
Professora: Ariadna Bartrina

M'escoltes? Estudi de la situació dels músics al carrer

M. Rosa Jaureguizar, alumna de 4t d'ESO de l'escola L'Horitzó, de Barcelona
Professora: Ana María Díez

El diari d'uns futurs matemàtics ben curiosos

Laia Bardina i Yonatan Rodríguez, alumnes de 4t d'ESO de l'escola Andorrana, de Santa Coloma d'Andorra
Professora: Marisol Canal

Caçadors de faltes

Alumnes de 4t d'ESO de l'IES Antoni de Martí i Franquès, de Tarragona
Professora: M. Mercè Sardà

Itineraris Ovidi

Alumnes de 4t d'ESO de l'IES Pare Vitòria, d'Alcoi
Professor: Jordi Botella

Catalans universals

Martí Serra, alumne de 3r d'ESO de l'escola Bell-lloc del Pla, de Girona
Professor: David Pagès i Cassú

No coneixia el poder de la poesia

Alumnes de 1r i 2n d'ESO de l'IES Guadassuar, de Guadassuar
Professor: Enric Ramiro

Josep Benet i Morell

Llibert Aresté, alumne de 3r d'ESO de l'escola Bell-lloc del Pla, de Girona
Professor: David Pagès i Cassú

Trimestral: la revista de l'escola Mestral

Alumnes de 2n d'ESO de l'escola Mestral, de Sant Feliu de Llobregat
Professora: Eulàlia Riera

Batxillerat

L'aprenentatge de l'espanyol a l'àrea de Rochester NY i de l'anglès a l'àrea de Girona

Mireia Martín, alumna de 2n de batxillerat de l'escola Vedruna, de Girona
Professora: Irmgard Herzing

Memòria històrica d'uns oficis esdevinguts art

Laura Caamaño, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Martí l'Humà, de Montblanc
Professora: Àngels Mateu

Vola, Colometa!

Dàmaris Lorenzo, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Ramon de la Torre, de Torredembarra
Professora: Trinitat Ortega

Robot de navegació autònoma: Viperbot 1.0

Ivan Fernández, alumne de 2n de batxillerat de l'IES Joan Guinjoan i Gispert, de Riudoms
Professora: Elena Baró

Llegat d'un silenci fet paraula

Carla Lojo, alumna de 2n de batxillerat de l'escola Meritxell, de Mataró
Professor: Sebastià Sans

Estudi i edició crítica de Records de l'avi

Cristina Graell, alumna de 2n de batxillerat del Centre Educatiu Montclar, de Jorba
Professora: Maria Martorell

La cançó, el nostre referent lingüístic

Pol Masdeu, alumne de 2n de batxillerat de l'IES Joan Puig i Ferrer, de La Selva del Camp
Professora: Maite Vidal

Joves i accidents. Exploració del perfil dels joves d'Esparreguera i de la seva percepció dels riscos domès- tics quotidians

Roger del Amo i Pau Saumell, alumnes de 2n de batxillerat de l'IES El Castell, d'Esparreguera
Professora: Maria Corominas

Els raigs còsmics

Daniel Cossials, alumne de 2n de batxillerat de l'IES Ronda, de Lleida
Professora: Anna M. Vercher

Seguint les petjades còsmiques

Laura Latorre, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Guindàvols, de Lleida
Professor: Anicet Cossials

Fent camí cap a la llibertat. L'escoltisme a Sants (1961-1977)

Laura Gómez, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Lluís Vives, de Barcelona
Professors: F. Xavier Pardo i Joan Sanromà

Adaptacions vegetals i cromatisme estacional al Pati de les tortugues

Laura Pascual, alumna de 2n de batxillerat de l'escola Mestral, de Sant Feliu de Llobregat
Professor: Josep Mari

Diversos nivells

Cantata Viatjar, quin descobriment!

Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Angeleta Ferrer, de Mataró
Mestra: Àngels Nadal

Cantata Bruixes de Ricard Gimeno i Jesús Nieto

Alumnes d'educació primària de la ZER Berguedà Centre, de Berga
Mestre: Roger Sellart

Els nostres contes La Festa Major

Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Francesc Macià, d'Òrrius
Mestres: tot el claustre de l'escola

50 anys end@vant

Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Martí Poch, de l'Espluga de Francolí
Mestra: M. Dolors Foguet

Sorolla, el pintor de la llum

Tots els alumnes del CP Víctor Oroval, de Carcaixent
Mestra: Carme Congost

Mediterrània

Alumnes d'educació infantil, primària i secundària de l'Escola Cooperativa El Puig, d'Esparreguera
Mestres: claustre de mestres i professors

A prop de l'escola: el pagès

Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Les Moreres, de les Pobles-Aiguamúrcia
Mestra: M. Rosa Ollé

Millorem el nostre entorn

Tots els alumnes del CEIP El Sitjar, de Linyola
Mestra: M. Àngels Pastó

Les escultures de la ciutat

Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Rocafonda, de Mataró
Mestres: Marta Farrés i Mercè Montserrat

Un cop d'ull al món

Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Mare de Déu del Remei, d'Alcover
Mestres: Cosme Garrell i M. Mercè Boronat

Música

8 de març: una revolta musical

Alumnes de 3r i 4t de grau mitjà de música de l'escola municipal de música Robert Gerhard, de Valls
Mestra: Rosabel Bofarull

Premis a experiències que fomentin la comunicació en català entre l'alumnat dintre i fora de l'aula

2 premis de 2.000 euros cadascun.

L'experiència del Servei d'Intermediació per la Llengua (SIL) a la Universitat Pompeu Fabra

Eduard Herrmann, Elisenda Lamana, Núria Jové, Pau Xifrà, Xavier Martí, Mariona Ferrer, Laia Cirera, Adrià Rodríguez, Georgina Llió, Jordi Molinera i Roger Melcior, alumnes de la Universitat Pompeu Fabra

Jo, ara, també sóc d'aquí; jo, ara, també parlo català

Alumnat d'educació infantil i primària del CEIP Perú, de Barcelona
Mestres: claustre de professors del centre

VI Premis Francesc Candel

Els Premis Francesc Candel són cinc guardons, dotats amb 3.000 euros cadascun, destinats a reconèixer i difondre les bones pràctiques en l'àmbit de la integració dels ciutadans catalans d'origen immigrant.

Després de valorar les propostes rebudes, el jurat, compost per Imma Boj, Mohammed Chaib, Andreu Domingo, Carles Duarte, Josep González-Agàpito, Saoka Kingolo, Núria Llevot i Teresa Llorens, va atorgar els cinc Premis Francesc Candel a les entitats següents:

Associació Sociocultural Ibn Batuta Taller de famílies al CEIP Drassanes

Barcelona

Perquè el taller a les famílies que realitza l'Associació Sociocultural Ibn Batuta al CEIP Drassanes promou la implicació de les famílies del centre, especialment les d'origen marroquí, pakistanès i bangla, els dona a conèixer el funcionament de l'escola i les fa participants de l'educació dels fills i les filles. El taller, principalment adreçat a famílies de recent arribada a Catalunya, ajuda a la promoció dels drets i els deures a través de l'ús dels recursos del barri del Raval i impulsa el coneixement mutu i la integració a la societat d'acollida.



Universitat de Girona

Projecte Rossinyol, mentoria per a una societat inclusiva

Girona

Perquè, partint d'experiències reeixides dutes a terme a Israel i a Suècia, impulsa l'establiment d'una xarxa innovadora i integrada de relacions, pràctiques i dinàmiques entre estudiants de la Universitat de Girona i alumnes d'origen immigrant de les escoles de primària i de secundària de les comarques gironines. Els estudiants universitaris hi actuen com a mentors i acompanyen periòdicament els alumnes a fi d'ajudar-los a conèixer millor els indrets més significatius de la ciutat on viuen, la seva història, els seus centres culturals...

Somni de Mico Produccions

Documental-ficció Ni fàcil ni difícil i la seva aplicació pedagògica

L'Hospitalet de Llobregat

Perquè *Ni fàcil ni difícil* és un documental-ficció adreçat als estudiants de secundària, el qual, a partir de la visualització de situacions quotidianes associades al fet migratori, afavoreix la comprensió i el diàleg envers temes determinants com la diversitat religiosa i cultural del col·lectiu jove. Dirigit per Daniel Lagartofernández i Marian Piper i protagonitzat per actors no professionals seleccionats entre diferents instituts de la Garrotxa, *Ni fàcil ni difícil* explica històries a nivell emocional molt properes a l'espectador, i el seu plantejament didàctic fomenta l'anàlisi de les diferències, la solidaritat i la convivència en espais compartits.

Associació per a la recerca i l'acció comunitària EINA

El món a Salt, un programa de ràdio fet per nois i noies del món que vivim a Salt

Salt

Perquè l'Associació EINA està contribuint eficaçment a la transformació dels nostres pobles i les nostres ciutats cap a formes d'organització social més cooperatives, més responsables i més contemporànies. Aquesta entitat s'ha marcat una línia de treball orientada a afavorir l'autonomia de les persones a través de la formació, del coneixement dels recursos del territori i



Carme Capdevila, consellera d'Acció Social i Ciutadania, lliurant un Premi d'Educació en el Lleure.

del suport a processos organitzatius i de desenvolupament personal, a l'hora que aconsegueix sensibilitzar i dinamitzar la comunitat en l'àmbit veïnal, en coordinació amb moltes altres entitats, persones o col·lectius. L'enfocament comunitari del programa radiofònic *El món a Salt*, emès a Ràdio Salt, avala plenament l'afany i l'encert d'identificar les necessitats i les demandes reals de la societat, així com la seva implicació a la cogestió de la cosa pública.

Associació Qâdar Col·lecció de llibres Qâdar

Terrassa

Perquè la col·lecció de llibres Qâdar, coeditada amb Abadia Editors, és una proposta que afavoreix el coneixement de la realitat magrebina amb la traducció d'autors francòfons marroquins i del Sahel al català. Títols com *L'Alcorà i les dones. Una lectura d'alliberament*, d'Asma Lamrabet, *La civilització... La meva mare!...*, de Driss Chraïbi, i *Jesús en l'islam. La tradició sufí*, de Faouzi Skali, donen una visió rica, tolerant i oberta de la realitat nord-africana al públic català i, especialment, als nous nadius d'origen marroquí per tal que, llegint en català, puguin reconèixer les seves arrels i alhora sentir-se vinculats al país d'acollida.

V Premis d'Educació en el Lleure

Els Premis d'Educació en el Lleure són cinc guardons, dotats amb 4.000 euros cadascun, destinats a promoure projectes i a reconèixer experiències i trajectòries de caràcter educatiu dins l'àmbit de l'educació social i del lleure.

El jurat, format per Carles Barba, Josep González-Agàpito, Enric Puig, Rafa Ruiz de Gauna, Agnès Russiñol, Joan Tarrida i Eduard Vallory, ha valorat les 52 propostes rebudes i, després d'haver fet la deliberació corresponent, atorga els V Premis d'Educació en el Lleure de l'any 2009 a:

Trajectòria

Coordinació Catalana de Colònies, Casals i Clubs d'Esplai-Fundació Pere Tarrés, Esplac-Esplais Catalans, Fundació Catalana de l'Esplai

A l'hora de dur a terme la deliberació prèvia a l'establiment del veredictes corresponent al premi a la trajectòria d'una entitat en el camp de l'educació en el lleure, el jurat del V Premis d'Educació en el Lleure de la Fundació Lluís Carulla ha acordat de concedir-lo al Moviment d'Esplai en el seu conjunt per l'exemplaritat, la capillaritat i l'arrelament de l'obra excel·lent que des de fa molts anys duu a terme en el món de l'educació en el lleure. I ha volgut plasmar aquest reconeixement distingint la Coordinació Catalana de Colònies, Casals i Clubs d'Esplai-Fundació Pere Tarrés, Esplac-Esplais Catalans i la Fundació Catalana de l'Esplai.

Experiències

El car lliure

Club CAR Associació Sant Tomàs- PARMO

Vic

El projecte «El car lliure», desenvolupat al llarg del curs 2007-2008, s'ha adreçat a persones amb discapacitat intel·lectual i tenia com a objectiu que els nois i les noies poguessin gaudir d'un espai de relació amb els amics, els dilluns a la tarda, tan obert i normalitzat com fos possible. A més, ha permès conèixer millor l'entorn



La Gumbo Jass Band va amenitzar el lliurament dels V Premis d'Educació en el Lleure al Palau Robert de Barcelona.

més immediat de Vic i realitzar un conjunt d'activitats vinculades a la cultura, el cicle festiu i la llengua pròpia del país. L'experiència té un valor afegit pel fet de formar part del marc estratègic i organitzatiu de l'Associació Sant Tomàs.

Camp de treball Tres turons, búnquers i canons
Fundació Escolta Josep Carol

Barcelona
 L'experiència, que ha durat del 2006 al 2008, ha consistit en la neteja i la rehabilitació del cim del Turó de la Rovira, on durant la Guerra Civil es van ubicar bateries antiaèries per a la defensa de Barcelona, amb l'objectiu de recuperar la memòria històrica tant de la guerra com del barraquisme que s'hi va instal·lar posteriorment. El camp de treball ha aplegat joves catalans i d'altres països, i ha comptat amb la col·laboració de l'associació de veïns, agrupaments escoltes i altres entitats del barri. També ha contribuït a planificar l'ús ciutadà i el gaudiment futur del Turó de la Rovira.

Projectes

Teatre social per a adolescents i joves, donem oportunitats!

Associació Educativa Ítaca

L'Hospitalet de Llobregat
 Perquè es tracta d'un projecte proposat per una entitat dedicada des de fa anys al lleure educatiu i arrelada als barris de Collblanc i la Torrassa de l'Hospitalet de Llobregat. La iniciativa ofereix una alternativa d'oci actiu a través de tallers de teatre, els quals introdueixen els joves a les arts escèniques, afavoreixen els valors que comporta el treball en equip i el coneixement de les noves tecnologies, i apropen la llengua catalana a nois i noies majoritàriament al·loglots.

Projecte experimental socioeducatiu «Els nostres joves»

Esplai El Timbal

Girona
 El Timbal porta a terme la tasca educativa al barri Germans Sàbat de Girona, que es va construir fa més de quaranta anys per donar cabuda a persones que habitaven en barraques situades a la vora del riu Ter. Després de constatar que l'esplai es va quedant sense joves, proposen un projecte per millorar la qualitat del lleure dels adolescents del barri mitjançant activitats d'animació al carrer, un grup de timbalers, i la creació d'un grup de premonitors que doni continuïtat a l'esplai. L'objectiu és proporcionar afecte i confiança als joves participants per tal d'incrementar-ne l'autonomia i la seguretat en si mateixos.

L'Observatori dels Valors: Enquesta Europea de Valors

L'Observatori dels Valors és una iniciativa de la Fundació Lluís Carulla i la Càtedra LideratgeS i Governança Democràtica d'ESADE que pretén fer un diagnòstic de la situació dels valors a Catalunya d'avui i promoure'n la reflexió i el debat mitjançant la publicació d'informes relacionats amb temes clau del present.

Durant el 2009, la Fundació Lluís Carulla ha publicat la tercera tongada d'informes de l'Observatori dels Valors, realitzats per l'equip d'investigadors de la Càtedra LideratgeS i Governança Democràtica d'ESADE. Es tracta dels volums *Empresa i valors*, *L'empresa en l'economia global*, de David Murillo, *Política i valors. Com restaurar la grandesa de la política?*, de Daniel Ortiz, *Consum i valors*, de Laura Albareda, i *TIC i valors*, d'Enric Colet. Durant la primavera del 2010 es preveu que surti publicat el volum de resum dels quatre anteriorment citats, *Els valors dels catalans 2009*.

A més a més, la Fundació Lluís Carulla, conjuntament amb el Centre d'Estudis Jordi Pujol, ha editat el volum *Valors útils per a Catalunya del futur*, que inclou les conferències del seminari del mateix nom que ambdues entitats van organitzar la tardor del 2008 al Palau Robert de Barcelona. El llibre inclou textos de Josep M. Esquirol

Presentació del llibre *Empresa i valors*, de David Murillo, al Cercle d'Economia de Barcelona.



(el valor del respecte), Ferran Sáez (el valor de la veritat), Beth Galí (el valor de l'excel·lència, la creativitat i la innovació), Carlos Obeso (el valor de l'esforç), Jordi Pujol (el valor de l'estima pel país i la seva gent) i, finalment, d'Àngel Castiñeira (el valor de la resiliència).

D'altra banda, aquest 2009 l'Observatori dels Valors ha assumit la realització de la part corresponent a Catalunya de l'Enquesta Europea de Valors, un estudi sociològic d'una gran importància que es realitza arreu d'Europa. L'*European Values Survey (EVS)* o *Enquesta Europea de Valors* és un programa d'investigació iniciat a finals de la dècada del 1970 per l'*European Value Systems Study Group* amb la voluntat d'oferir estudis periòdics sobre valors a una trentena de països occidentals, especialment europeus. Des d'aleshores s'han realitzat tres onades d'enquestes els anys 1981, 1990 i 1999-2000. Aquestes enquestes tenien com a objectiu identificar valors polítics, socials o morals a fi d'avaluar coincidències i divergències entre països, observar-ne l'evolució al llarg del temps i avaluar-ne les implicacions respecte del procés d'unificació europea. L'any 2008 s'ha encetat una nova tanda d'enquestes que ampliaran la sèrie temporal a quatre, tot permetent observar l'evolució dels valors europeus al llarg dels últims trenta anys. Ateses la importància de l'enquesta i l'existència de dues enquestes catalanes prèvies, corresponents a les edicions dels anys 1990 i 1999-2000, la Fundació Lluís Carulla ha volgut assumir el repte de realitzar la nova edició a Catalunya. Per encàrrec de la Fundació Lluís Carulla, l'estiu del 2009 l'empresa demoscòpica Time Consultants ha realitzat 1.200 entrevistes en profunditat a ciutadans i ciutadanes de totes les demarcacions catalanes, tot preguntant qüestions relacionades amb la política, la família, el treball, la religió, la immigració, etc. Les dades obtingudes, analitzades per l'equip investigador d'ESADE sota la coordinació del sociòleg Javier Elzo, es preveu que surtin a la llum a la primavera del 2010.



1. Les poetes Laia Noguera i Àngels Gregori recitant els *Sis poemes del regnat d'Alfons el Magnànim*, a la llibreria Proa de Barcelona.

2. Josep M. Sala Vallaura explicant el *Teatre burlesc del segle XVIII* abans de la lectura dramatitzada que es va fer al Teatre Romea el 27 d'abril del 2009.

3. Josep Enric Rubio, Montserrat Carulla i Joan Santanach en la presentació del *Libre de contemplació* de Ramon Llull, a l'Espai Mallorca del Barcelona.

4. Valentí Gómez i Oliver en la presentació de *La saviesa cardinal de Miquel Batllori*, al Palau de la Generalitat, Barcelona.



Editorial Barcino

Durant l'any 2009 l'Editorial Barcino ha continuat la seva tasca de publicació de textos antics, per bé que també ha fet algunes aportacions remarcables en àmbits cronològicament més propers. Entre els llibres apareguts s'ha de destacar molt especialment el volum *Sis poetes del regnat d'Alfons el Magnànim*, inclòs dins de la col·lecció *Els Nostres Clàssics*. Jaume Torró hi recupera la producció lírica, fins ara pràcticament desconeguda, de Lluís de Requesens, Bernat Miquel, Martí Garcia, Rodrigo Dies, Lluís de Vila-rasa i Francesc Sunyer, i hi duu a terme una documentada reconstrucció de les seves biografies i genealogies. Aquesta aportació, que ha merescut el premi Milà i Fontanals d'Història Literària de l'IEC, permet replantejar diversos aspectes de la poesia en català del segle xv, i amplia substancialment el context literari d'Ausiàs March, tant pel que fa als poetes de la seva mateixa generació com pel que fa a la recepció de la seva obra en la primera generació de poetes postmarquians.

Igualment remarcable, en bona part perquè implica posar a disposició dels lectors un text bàsic i inaugural de la literatura catalana, però sovint d'accés difícil, és la publicació d'una àmplia antologia del *Llibre de contemplació* de Ramon Llull, a cura de Josep Enric Rubio. Es tracta d'una de les primeres obres que Llull va escriure, i una de les més representatives de la seva extensa producció, en la qual va recollir *in nuce* tot el seu pensament i les seves intuïcions, desenvolupats en llibres posteriors. Aquesta edició forma part de la Biblioteca Barcino, per a textos en ortografia moderna i convenientment anotats.

Lluny dels dos llibres esmentats, si més no des d'un punt de vista temporal, se situa l'edició de l'*Epistolari català* de Joan Miró. El primer dels dos volums de què constarà aquesta obra inclou 488 cartes escrites pel pintor a amics, col·legues i familiars entre els anys 1911 i 1945. La majoria d'elles són en català, per bé que també n'hi ha algunes en castellà o francès. Aquest projecte, iniciat encara en vida de Miró per

Joan Ainaud (1919-1995), s'ha dut a terme gràcies a la col·laboració entre l'Editorial Barcino i la Fundació Joan Miró, i inclou reproduccions de les obres mironianes, o d'altres artistes, esmentades a les cartes, com també de les postals enviades pel pintor.

Quant a les traduccions de clàssics catalans a altres llengües, se n'han publicat diverses de ben representatives. La primera que ha aparegut aquest any ha estat la de la poesia de Jordi de Sant Jordi en versió castellana del repetidament premiat traductor i poeta José María Micó. L'obra ha estat publicada en coedició amb DVD Ediciones, com també ho serà la nova versió castellana del *Curial e Güelfa*, a cura de David Guixeras, actualment en premsa. D'altra banda, han aparegut dos nous volums de la col·lecció *Katalanische Literatur des Mittelalters*, publicada conjuntament per Lit Verlag i l'Editorial Barcino; aquests nous volums són una antologia poètica d'Ausiàs March, a cura d'Isabel Müller, que constitueix la traducció de l'obra del poeta valencià més extensa apareguda fins ara en alemany, i la *Disputa de l'ase* de fra Anselm Turmeda, a cura de Robert Beier, traduït ara per primera vegada a la llengua de Goethe. Finalment, es troba en premsa la traducció anglesa de la *Vida coetània* de Ramon Llull, a cura d'Anthony Bonner, que es publicarà en coedició amb Tamesis Books.

El passat 2 d'octubre es va dur a terme al Palau de la Generalitat de Catalunya un acte en memòria del pare Miquel Batllori, en el transcurs del qual es va lliurar als assistents el volum *La saviesa cordial* de Miquel Batllori. *Semblances en el centenari del seu naixement*. Aquest llibre, que apareix amb el segell de l'Editorial Barcino, la Institució de les Lletres Catalanes i el Museu d'Història de Catalunya, inclou diverses aportacions en què personalitats i investigadors destacats recorden la seva relació personal amb Batllori i en valoren aspectes de la seva immensa tasca com a estudiós de la història de la cultura.

Entre les activitats dutes a terme durant el 2009 per la Barcino s'ha de recordar així mateix el cicle «Literatura i ciència a Els Nostres Clàssics», dedicat a alguns dels darrers llibres apareguts a la col·lecció. Les conferències del cicle van tenir lloc durant els mesos de gener i febrer a la Residència d'Investigadors (CSIC). També s'ha de consignar que entre els dies 17 d'abril i 10 de maig es va poder visitar l'exposició Clàssics i més. L'Editorial Barcino i Josep Maria de Casacuberta a la seu que la Fundació Caixa Vinaròs té a la capital del Baix Maestrat. Aquesta és la setena població que acull la mostra, després que hagi estat a Barcelona, Alacant, l'Espluga de Francolí, Gandia, Lleida i Vic.

Finalment, no és sobrer esmentar que s'han signat sengles convenis amb l'Institut de Cultura de Barcelona (ICUB) i amb la Universitat de Vic. En el primer cas, l'objectiu és l'elaboració d'un volum dedicat a *Llengua i literatura* dins de la col·lecció La Ciutat del Born. Barcelona 1700, dirigida per l'historiador Albert Garcia Espuche; en el segon, donar continuïtat, gràcies a l'impuls de la Càtedra Verdaguera, a la publicació de l'epistolari del poeta de Folgueroles dins de la Biblioteca Verdaguariana.

Home del cercador virtual de lèxic antic www.glossaris.net, que l'Editorial Barcino ha impulsat a partir dels índexs terminològics que contenen els volums de la col·lecció Els Nostres Clàssics.



Museu de la Vida Rural

Després d'un any i mig d'obres, el nou Museu de la Vida Rural de l'Espluga de Francolí va obrir finalment les portes el 10 d'octubre del 2009. Joaquim Llena, conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural de la Generalitat de Catalunya, i Joan Manuel Tresserras, conseller de Cultura i Mitjans de Comunicació, van ser els encarregats d'inaugurar el nou Museu de la Vida Rural en un acte que congregà espluguins i representants polítics, socials i culturals de la Conca de Barberà i d'arreu de Catalunya.

Els pilars bàsics de la renovació duta a terme per l'arquitecte Dani Freixes han estat dos: l'ampliació del museu, amb la construcció d'un nou edifici contigu a l'edifici original, i la modernització del discurs. S'ha passat d'un museu expositiu a un museu explicatiu, on brillen amb llum pròpia els audiovisuals, els panells i els jocs de llums i miralls. El discurs no només s'ha vist reforçat, sinó que també ha ampliat l'abast. Si l'antic museu acabava el recorregut històric a la pagesia de principis del segle xx, el nou Museu de la Vida Rural amplia la mirada fins a principis del segle xxi, posant èmfasi en el canvi en la vida i en la concepció del món rural que des de mitjan segle xx han produït la industrialització i la mecanització massives del camp català, amb les seves millores i els seus defectes.

L'edifici nou, de disseny i concepció moderns, ha estat ideat per ser respectuós amb el medi ambient. La seva estructura en forma d'escala permet que la llum natural penetri a les sales durant tot el dia a través de claraboies. A més, es climatitza mitjançant energia geotèrmica, és a dir, s'aprofita l'energia del subsòl, que es manté a temperatura constant, tot passant un feix de tubs d'aigua que retorna a l'edifici a una temperatura suficient per escalfar o refredar, segons es desitgi, tot l'edifici.



1. En primer terme, l'edifici nou del Museu de la Vida Rural. En segon, l'edifici antic, que s'ha renovat per dins.

2. Inauguració del nou museu, el 10 d'octubre de 2009.

3. Visita dels consellers Joaquim Llena i Joan Manuel Tresserras a les noves instal·lacions.

4. Recreació del rebot a pagès, al remodelat edifici antic.

5. Calidoscopi a l'edifici nou.

6. Exposició *Vestigis* d'Antonio Hervás, a la nova sala d'exposicions temporals.

Coincidint amb la inauguració del nou Museu de la Vida Rural, es va presentar l'exposició temporal *Vestigis*, d'Antonio Hervás. La mostra consisteix en un seguit de pintures i escultures que reflecteixen el vincle d'Hervás amb el mar i els seus paisatges. Inspirant-se en la trobada de les restes del naufragi d'un llagut medieval, Hervás reflexiona en aquestes peces sobre el passat i el present, tot comparant el desassossec dels naufragis d'aquest vaixell amb el desassossec i la incertesa propis dels nostres temps.

Pel ritme creixent de les obres i per les accions que s'havien de fer per condicionar l'edifici antic, el Museu de la Vida Rural va romandre tancat entre l'1 de març i el 9 d'octubre. En aquest temps es va fer el desmuntatge de l'antic Museu, la remodelació de les vitrines i les infraestructures per a la nova museografia i, de nou, el muntatge del Museu.

D'altra banda, durant el mes de març, i després d'haver-ho sol·licitat, el Museu de la Vida Rural es va incorporar a la Xarxa de Museus d'Etnologia de Catalunya integrada dins el nou Pla de Museus que la Generalitat va endegar l'any 2007 per reorganitzar museísticament el país. Actualment són vuit els museus que formen part d'aquesta xarxa, que pretén articular polítiques comunes de millora de la gestió de les col·leccions, millorar els equipaments i desplegar programes de treball conjunt.



Fundació
Lluís Carulla



Un país només és lliure si pot decidir el disseny de les infraestructures que necessita i el control de la seva gestió. Sense una bona xarxa de carreteres, autopistes, ferrocarrils, ports i aeroports, Catalunya no podrà créixer econòmicament. Necessitem infraestructures pensades en clau global per aprofitar les oportunitats de primer nivell que ens ofereix la nova geografia econòmica, gràcies a la recuperació del valor estratègic de la mar Mediterrània en el comerç marítim mundial. L'eix mediterrani que vincula els països de llengua catalana és l'aposta econòmica de futur.

