



# *Qüestions territorials: El País Valencià, l'Eix Mediterrani i les Comarques Centrals Valencianes*

*Néstor-Joan Novell i Sanxo*

## **Sobre el País Valencià**

Quan se'n parla, d'Europa estant, de la fractura valenciana, es fa referència a la manca d'estructuració econòmica, social i política de les nostres terres. Pot ser aquest és el problema més greu del país de cara a integrar-se a l'Eix Mediterrani.

Sempre s'ha dit que érem un país d'al·luvió, des del temps de la conquesta, un país d'avinguda de persones de molts indrets cap a la nova terra conquerida. Però també hem estat un país que ha patit una sagnia permanent, tant de la nostra classe treballadora com de la nostra classe dirigent. Recordem només l'expulsió dels moriscs, l'expulsió dels jueus, la bestial repressió dels agermanats, el decret de Nova Planta o el genocidi de la dictadura franquista. Cadascun d'aquests revessos històrics s'ha saldat amb un escapament de la classe dirigent valenciana, un nou allau immigratori i una impotència dels valencians per a veure's com a país.

Pocs intents de regeneració social i política seriosos hem tingut al llarg de la història. El més recent, després del poc èxit de la Renaixença valenciana i la curta vida de la República, va ser el moviment valencianista nascut els seixanta del segle passat.

Però el valencianisme, entés com un moviment transversal i plural amb capacitat d'amerar els diversos espais cívics, culturals i polítics de la societat valenciana, ara es troba incapaç de crear un nou marc de referència per afrontar els reptes que tenim, com a comunitat, en un món global.

Més enllà dels encerts i els errors comesos per tots aquells que, des de la diversitat ideològica, prioritzem l'espai valencià a l'estatal, la veritat és que, en aquests moments, han caducat moltes de les premisses que constituïen el moll de l'os del valencianisme i es viu amb impotència un espanyolisme centralista que no para d'aconseguir adeptes.

A la dècada dels passats 70, el sociòleg Josep Vicent Marquès ja ens deia que érem un país perplex.<sup>1</sup> El valencianisme polític i el cultural, si és que algú creu que es poden separar, va apostar per definir un projecte reeixit per a la societat valenciana. Però el que ha passat des de la transició ençà ha estat l'abandó del País Valencià com a subjecte polític i de la teoria que l'explicava: el valencianisme. Aquesta renúncia a construir un país ha fet que la societat valenciana s'expressi amb una personalitat boirosa, indefinida, i siga políticament i social feble.

El valencianisme havia recollit el sentiment difús i transversal d'estima d'allò que ens és propi: de la cultura, dels costums, de les tradicions, de la llengua i de la voluntat de compartir-ho. Però també, i més important, el valencianisme va esdevenir la referència ideològica, el marc conceptual, d'aquells que decidiren recuperar i modernitzar el País Valencià, que desitjaven posar-lo en el mapa. Volien el reconeixement institucional del País i el seu autogovern.

---

1. Josep Vicent Marquès. *País Perplex*. Editorial 3 i 4. València. 1974.

El tret característic bàsic del valencianisme ha estat la cultura. El valencianisme ha estat un projecte polític i cultural de civilitat i de creació d'un imaginari col·lectiu. La cultura entesa en la seua concepció més ampla, de regeneració personal i social, de defensa dels valors democràtics, de reivindicació de les xarxes cíviques en tots els àmbits de la vida i d'una clara vocació de prospectiva. El valencianisme era sinònim de projecte de futur.

Però en els moments actuals està establint-se un nou paradigma mundial, el qual es reflecteix tant en les relacions econòmiques, socials i polítiques a Europa, com a l'estat espanyol i al propi País.

Per un costat, es constata una clara desafecció social cap a la política. El seu origen està en un discurs polític inconsistent, incapaç de donar resposta al neoliberalisme individualista, que menysprea tot allò que té un sentit col·lectiu; però també, en el desconcert personal davant d'un món accelerat que canvia tot allò que teníem per referents socials inamovibles i, en especial, les relacions entre la igualtat, l'autonomia personal, la identitat i la diversitat.

Per l'altre, la crisi econòmica ha posat de relleu com els estats han quedat sotmesos als grans mercats financers globals que ells mateixos han alimentat. Unes corporacions financeres que, arruinades per la seua avarícia, forcen unes ajudes públiques inimaginables, per a, després, passar factura pel dèficit generat als estats i, per acabar, desballestar l'estat del benestar. La crisi econòmica contribueix a la crisi de la política perquè fa dubtar de la capacitat del sistema polític per administrar el destí col·lectiu.

Davant aquest nou paradigma i la feblesa de la societat valenciana és evident que, sense noves idees compartides, sense un projecte de futur per a les velles i les noves generacions, el país es dissoldrà i el sentiment de país es perdrà. El valencianisme que ens cal, com ha estat sempre, només podrà reeixir des d'una profunda renovació cultural. Com diu Ferran Mascarell,<sup>2</sup> "La cultura està escampada en tots els aspectes de la vida social. Serveix per engrandir

---

2. Ferran Mascarell. *Catalanisme, any zero: La finesa política dels catalans*. Ateneu de Barcelona. Conferència inaugural. 2009.

la llibertat, per elegir camins, per escollir, per estar en el món. La cultura és sedimentació. Està en tot allò que anomenen identitat, està en l'expressivitat, la creativitat i la innovació. Sorgeix de creure amb les arts, les ciències i les humanitats, però també donant valor a la cultura econòmica i a la cultura política. El progrés social no és acultural. El desplegament de les formes de comunitat i de pertinença és cultural. La qualitat de les formes polítiques de representació és cultural. Les maneres de construir les ciutats ho són. I ho són les pròpies nacions.”

En aquesta concepció transversal de la política està el germen de la regeneració del sentiment i de l'acció valencianista, però també, l'exigència d'atendre una de les carències històriques del valencianisme: la capacitat d'influència en els governs estatals i en la mateixa configuració de l'estat espanyol i d'Europa. Perquè sense una voluntat d'intervindre en tot allò que passa al nostre entorn, no es pot acollir la realitat plural i internacional, ni imaginar que l'estat es pot organitzar d'altra manera (inclosa la ruptura), ni implicar-se en els reptes mediambientals del planeta, ni posicionar-se davant dels mercats financers, ni sentir-se corresponsable del destí de la humanitat.

### **La crisi de l'estat i de la política**

Les nacions i els estats nació són construccions històriques, són creacions culturals. L'estat-nació, ha entrat en una crisi profunda perquè ja no es operatiu i les persones comencen a sentir que ja no els representa.<sup>3</sup> L'estat va perdre la capacitat de controlar la globalització de l'economia i el comportament dels mercats financers, els fluxos d'informació, els mitjans de comunicació, les xarxes tecnològiques i la integració social de les realitats multiètniques i multicul-

---

3. Manuel Castells. *“Hacia el estado red? Globalización económica e instituciones políticas en la era de la información”*. Ponencia presentada en el Seminario sobre “Sociedad y reforma del estado. Organizado por el Ministerio de Administração Federal e Reforma Do Estado, Republica Federativa do Brasil. Sao Paulo, 26-28 marzo 1998.

turals. Els estats estan traslladant competències cap amunt i cap avall. Avui, l'estat-nació és un estat format de nacions sense estat, de governs autònoms, d'ajuntaments i mancomunitats, d'institucions supranacionals, institucions multilaterals, i tot articulat en xarxes estatals i supranacionals. Per altra banda, les principals polítiques que afecten els ciutadans: l'educació, la sanitat, la cultura, l'esport, els equipaments socials, el transport urbà, la seguretat ciutadana i l'urbanisme, són competència dels ajuntaments i dels poders regionals. Lluny queda l'espai nacional de representació democràtica, mentre que els espais locals es construeixen com a resistència més que com a escaló participatiu.

Segons Manuel Castells: "Aquells Governos, o partits, que no entenguen la nova forma de fer política i que s'aferren a reflexos estatalistes desfasats, seran simplement superats pel poder dels fluxos i esborrats del mapa polític pels ciutadans tan aviat com la seua ineficàcia política i el seu parasitisme social siga posat de manifest per l'experiència quotidiana."<sup>4</sup>

Amb una democràcia pobra és molt difícil construir un projecte compartit de país. El millor antídoto contra la crisi de la política és una profunda renovació de la cultura política, aquella que retorna la política als ciutadans. Dues idees podrien resumir aquesta nova cultura, el concepte del *bon ciutadà*, aquell que es corresponsabilitza dels conflictes de l'entorn, conjuntament amb les institucions públiques, tot col·laborant en la recerca de solucions i en la definició i disseny de les estratègies a implementar. I el concepte del *bon govern*, aquell que, a més de ser eficient, prospectiu i transparent (també en el procés electiu dels candidats), facilita la corresponsabilitat del ciutadà i implementa polítiques de suport a les capacitats de les persones, tot amb la finalitat de dotar-les de plena autonomia perquè puguin desenvolupar-se com a ciutadans i ciutadanes de ple dret.

És per això que el nom País Valencià ha de ser sinònim de democràcia avançada, és a dir, un espai on el conjunt de la societat s'ha de comprometre a

---

4. Manuel Castells. *La era de la informació*. Vol. 2. *Economía, sociedad y cultura*. Alianza editorial. Madrid. 1999.

pensar, a dialogar i a pactar, un àmbit de civilitat capaç d'assumir la diversitat religiosa, ètnica i cultural que existeix a les nostres comarques. Per això, el valencianisme ha de ser un focus de ciutadania, de drets col·lectius i de deures compartits, de reafirmació col·lectiva i del paper creatiu i capdavanter de les xarxes socials. Societat civil vol dir gent emprenedora i amb voluntat de donar resposta a tot allò que desatenen les administracions.

### **País Valencià i Eix Mediterrani**

Un altre dels arguments, històricament esgrimit, sobre les dificultats de la vertebració de la societat valenciana ha estat la nostra geografia: un país llarg i estret entre la muntanya i la mar. Només a les comarques del nord del País i, especialment, a les Comarques Centrals Valencianes, hi ha un rerepaís, on l'activitat econòmica i la població han mantingut el seu dinamisme.

Però avui en dia, tot i que les inversions i les infraestructures han prioritzat més la costa que no l'interior, el país ha crescut conformant una bona xarxa de ciutats intermèdies que permetria una adequada estructuració. Malgrat les insuficiències, el transport i les comunicacions permetrien una cohesió territorial que no es produeix per la manca de coordinació i de diàleg entre les diverses àrees urbanes, però també, perquè la ciutat de València es nega a acceptar la capitalitat del País i a reinventar-se com a ciutat moderna, especialitzada en serveis avançats i com a referent cultural del país.

Com diu Josep Sorribes: “El resultat és un territori desestructurat i una pèrdua d'oportunitats”.<sup>5</sup> Una visió valencianista no provinciana exigiria reconstruir els esmicolats lligams entre el país i la seua capital. Una capital forta és el millor capital simbòlic d'un país i és una peça bàsica en la seua articulació. Les deficiències de la capitalitat comporten almenys tres temes greus. El primer, la manca d'articulació interna de la primera àrea metropolitana País,

---

5. “La ciutat de València. Conversa amb Josep Sorribes”. Dins *Les ciutats i l'Arc Mediterrani*. Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga. València. 2009.

la que va des de Sagunt a Alzira i del Camp del Túria a la mar. El segon, la manca de diàleg social i de relació funcional entre l'àrea metropolitana de València amb les àrees de Castelló- Nules, d'Alacant-Elx i de les CCV, i de totes elles entre si. Açò dificulta l'expansió d'un model valencià articulat que permeta l'especialització del territori. I el tercer és el tema de l'Arc Mediterrani, un projecte geoestratègic que vol aprofitar el dinamisme d'aquest espai europeu i connectar-se amb la gran banana de desenvolupament europeu via Milà i Lyon. És evident que requereix de l'adequada articulació interior i d'una decidida voluntat política.

Respecte de l'Eix Mediterrani, cal denunciar la manca de voluntat valenciana per millorar les relacions amb Catalunya, com la visió radial i centralista de l'estat espanyol. Això ha generat un dèficit d'infraestructures de connexió entre Catalunya i València i un problema per a la possible expansió de l'Eix Mediterrani cap al sud.

Les relacions socials entre Catalunya i València no són suficientment fluïdes tot i el seu potencial. Josep Vicent Boira ens mostra un fet rellevant: "l'any 2006, el flux interregional més destacat a tot Espanya era el que s'establia entre Catalunya i el País Valencià, amb un 3,5% del volum global del valor en euros de la mercaderia transportada. Tanmateix, si al flux inicial hi sumem l'invers, aquell que naix de València i es dirigeix a Catalunya (1,8% del total espanyol), la quota de representació del comerç de mercaderies entre les dues regions més potents de l'Eix Mediterrani arriba a un 5,3%. Aquest és el principal flux biunívoc d'Espanya".<sup>6</sup>

Per a l'economia catalana, la valenciana continua essent el client principal (amb uns lleugera tendència a augmentar), encara que, com a proveïdor, ha anat perdent importància (probablement per la transformació del model productiu valencià dels darrers anys: desindustrialització i primàcia del turisme i la construcció). Les dades que aporta el Ministeri de Foment, so-

---

6. Josep Vicent Boira. "L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional". Dins *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56/1. València. 2010.



bre transport interior de mercaderies per carretera a Espanya, de l'any 2008, també són evidents: els fluxos a l'Eix Mediterrani entre Catalunya, el País Valencià i Múrcia, representen, com a mínim, el 50% de les operacions totals de transport generades.

### **Les tendències de l'economia valenciana**

Però el problema valencià, més enllà de les qüestions de política general, es troba en la manca de polítiques econòmiques escaients. Un darrer informe de Comissions Obreres corrobora la duresa amb què la crisi està afectant el País Valencià i la debilitat de les bases en què es va erigir l'anterior model de creixement econòmic.<sup>7</sup>

La pèrdua de competitivitat del nostre sector industrial es veu clarament en les dades del sector exterior valencià: les exportacions cada vegada se centren en menys sectors i hi ha un deteriorament de la balança en activitats que, fa només deu anys, aportaven superàvit exterior. Si bé la crisi és global, el País Valencià és el que l'està patint amb major virulència, sobretot pel que fa al mercat de treball.

L'evolució del PIB valencià mostra com, des del 2004, les taxes de creixement van ser inferiors a la mitjana estatal i, ara, amb la crisi, la caiguda ha estat molt més pronunciada. Aquesta reducció del pes del sector industrial s'ha centrat en gran manera en les activitats tradicionals de l'economia valenciana (tèxtil, calçat, joguet i fusta i moble). A més, per acabar-ho d'explicar, el procés de desindustrialització absoluta ha estat paral·lel a una concentració productiva de l'activitat industrial al voltant del sector de la construcció.

El sector serveis també pateix una crisi major que la mitjana de l'Estat, inclòs, sorprenentment, el sector turístic. Aquest fet remarca el fracàs tant del model de creixement, com de la política econòmica del Consell, que ha concentrat gran part dels esforços en el turisme de grans esdeveniments.

---

7. Confederació Sindical de Comissions Obreres del País Valencià. Gabinet Tècnic. *Informe de la situació socio-econòmica en el País Valencià*. València. 2009.



Cal també posar de relleu un altre element important: el baix esforç en I+D+i i la seua concentració en les universitats valencianes. La baixa inversió per part del sector empresarial en despeses d'investigació, desenrotllament i innovació, és una de les grans debilitats de la nostra estructura productiva, cosa que explicaria el deteriorament competitiu de les nostres empreses i la seua major fragilitat enfront de la crisi. Les dades mostren no només que hi ha menor esforç en I+D, sinó que, a més, la tendència mostra com s'hi accentua la bretxa existent.

#### Esforç en I+D en percentatge sobre el PIB. 2007

	Empresa	Administració	Universitats	Total
PV	0,38	0,13	0,44	0,96
Estat	0,71	0,22	0,33	1,27

L'anàlisi del mercat de treball valencià en aquest període ens mostra que la situació del País Valencià ha empitjorat respecte a la mitjana estatal, tant en taxa de desocupació com en taxa d'ocupació. El gros del volum de parats en termes absoluts se centra en la franja de 25 a 45 anys.

L'informe de CCOO-PV també arreplega amb claredat la sobrerrepresentació que encara manté el sector de la construcció, i, contràriament, la subrepresentació de les activitats relacionades amb els sistemes de protecció social (educació, sanitat, serveis socials, etc.), tant respecte de la mitjana estatal com de la mitjana de la UE-15.<sup>8</sup>

Un altre tret característic del sistema productiu valencià és el de l'economia submergida. Una aproximació a la desocupació irregular, basant-se en les diferències existents entre el volum d'afiliació a la seguretat social i l'ocupació estimada, mostra com, al País Valencià, apareix una diferència del 12%, 239.000 persones ocupades que no estarien afiliades a la Seguretat Social.

8. Confederació Sindical de Comissions Obreres del País Valencià. Gabinet Tècnic. *Informe de la situació socio-econòmica en el País Valencià*. València. 2009.

Aquest percentatge és tres vegades major que en la mitjana de l'Estat, i arriba al 22% en el cas de la província d'Alacant.

Les dades sobre renda personal també deixen al descobert la falsa grandiloqüència del govern de la Generalitat. El País Valencià se situa clarament per davall del salari mitjà a nivell d'estat i les dones molt per davall (27,6%) dels homes. Per branques d'activitat, la retribució anual més baixa està en l'hostaleria i la restauració (10.465 euros/any). L'import mitjà de les pensions contributives al País Valencià se situa en 710,48 euros/mes (a l'estat és de 774,15 euro/mes), mentre que les pensions no contributives estan en 331,31 euros/mes (a l'estat, 338,18 euros/mes). Només el 67,6% de la població desocupada inscrita en els Serveis Públics d'Ocupació rebia, el 2009, algun tipus de prestació per desocupació.

Aquestes dades incideixen en un nou requeriment per al valencianisme transversal: la necessitat inajornable de promoure un corrent social cap a una nova manera de produir riquesa i progrés. El futur econòmic està en l'aposta per una economia del coneixement i una cultura econòmica sostenible. Açò exigeix el treball conjunt entre les administracions, la societat empresarial, les universitats i el conjunt de la societat.

Caldrà optar per lideratges sectorials, creativitat i talent. El valencianisme ha de ser sinònim de País intel·ligent. Com bé assenyala l'economista Ramon Tremosa,<sup>9</sup> els nous mapes econòmics del món en el segle XXI reflecteixen l'emergència d'economies potents a l'Àsia i a l'Amèrica del Sud. Per primera vegada a la història contemporània, països com la Xina, l'Índia o el Brasil estan en condicions de començar a disputar l'hegemonia econòmica a les principals potències del primer món.

Per la seua banda, Richard Florida suggereix que les claus del creixement econòmic en les darreres dècades han estat la tecnologia, el talent i la tole-

---

9. Ramon Tremosa Balcells. "Catalunya, cor de la megaregió número 11 del món en el segle XXI". Pròleg del llibre de Richard Florida. *Les ciutats creatives*. Grup 62. Barcelona. 2009.

rància, “les 3 T”.<sup>10</sup> Les classes creatives són les classes que generen un major creixement econòmic, les quals s’aglomeren en ciutats i en entorns urbans atractius específics. Les classes creatives es tendeixen a concentrar allà on es desenvolupa la tecnologia i el talent, així com també allà on hi ha més tolerància envers les formes de vida no estàndard i on hi ha més possibilitats culturals i d’entreteniment.

### **Les megaregions i l’eix mediterrani**

Segons Richard Florida: “Les 40 megaregions més grans del món són només una petita fracció de la superfície habitable de la terra, i alberguen a menys del 18% de la població mundial, però, són responsable de 66% de l’activitat econòmica mundial i aproximadament el 85% de la innovació tecnològica i científica.”<sup>11</sup> I cita cinc grans categories de relacions que defineixen la megaregio: una topografia i uns sistemes mediambientals, sistemes d’infraestructures, vincles econòmics, patrons d’assentament i d’ús del sòl i una història i una cultura compartides. No totes les megaregions tenen en comú tots aquests àmbits, però, quan més en comparteixen, més fortes i més fàcils de reconèixer són les megaregions.

Les megaregions urbanes es relacionen amb l’economia mundial de la mateixa manera que les regions metropolitanes ho fan a les economies nacionals, de manera que, com diu Richard Florida en una entrevista a la revista *Newsweek*, l’any 2006, “la nostra atenció sobre les ciutats estava equivocada. El creixement i la innovació en el segle XXI provindran de les megaregions i dels nous corredors urbans.”

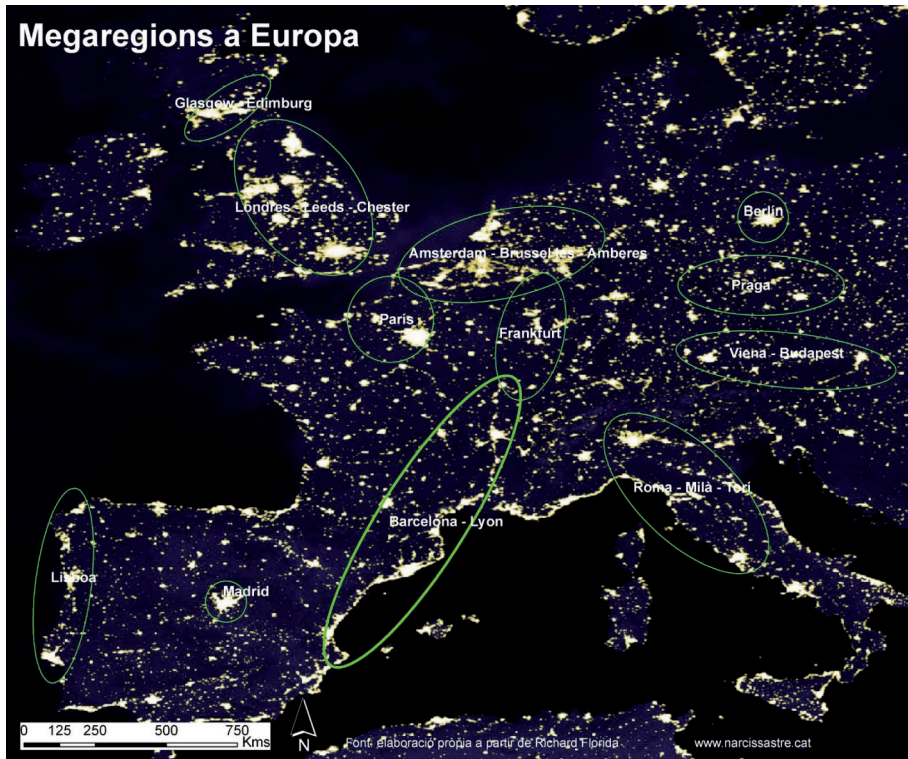
I és que les megaregions no són un espai definit per artificials fronteres polítiques, com la nació-estat, sinó el producte de les concentracions de

---

10. Richard Florida, Tim Gulden & Charlotta Mellander. *The Rise of the Mega Region*. University of Toronto. Toronto. 2007.

11. Richard Florida. *Las ciudades creativas*. Paidós-Empresa. Barcelona. 2009.

centres d'innovació, de producció i dels mercats de consum. De fet, les grans multinacionals les tenen ben en compte per a decidir on ubicar les plantes de producció o de distribució. Als Estats Units, les megaregions són l'àmbit de cooperació entre autoritats dins d'un marc federal.

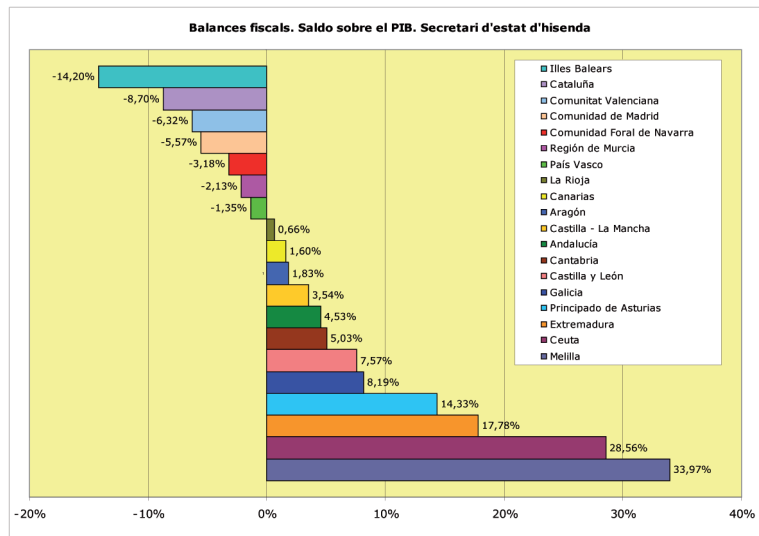


Les megaregions es troben als Estats Units, a Europa i a l'Àsia. D'Europa, en destaquen l'Eurolowlands, que abasta el Ruhr, Colònia, Amsterdam, Rotterdam, Brussel·les, Anvers i Lilla. També hi destaquen tot el sud d'Anglaterra, tot el nord d'Itàlia i, en quarta posició europea (i onzena a escala mundial), l'arc mediterrani. Richard Florida l'anomena l'Eurosunbelt. Aquest, s'estén des de Múrcia fins a Lió, amb tres altres ciutats que en formen la columna vertebral: Marsella, Barcelona i València. Amb quasi vint-i-cinc milions d'habitants i un PIB generat, el 2005, de 610 bilions de dòlars, la seua capacitat d'atracció d'empreses és deguda als seus costos competitiu i al seu estil de

vida mediterrani, cada cop més apreciat com a factor de localització econòmica i humana.

A la península Ibèrica s'aprecia també l'illa de Madrid, que no forma part de cap corredor urbà, amb només sis milions d'habitants (que ocupa el lloc 39é nivell global), i en destaca l'eix que s'estén de Lisboa fins a la Corunya (33é del món). Així, Madrid és tan sols una megalòpoli, mentre que els arcs mediterrani i atlàntic de la península Ibèrica conformen una megaregió, entesa com a xarxa ben travada i articulada de ciutats mitjanes i regions petites que col·laboren i cooperen estretament entre si.

Per això, Josep V. Boira diu: "l'Eix Mediterrani hauria de ser la resposta a l'afirmació que lliga eficiència i megaregió, la idea d'una megaregió com a esquema o marc per a la cooperació interadministrativa i interregional, la base territorial per a projectar i planificar determinades infraestructures, el conjunt geogràfic per a protegir un entorn natural ple de recursos (el litoral, en aquest cas), l'espai adient per a desenvolupar una política de fluxos i mobilitat, l'àmbit per a desenvolupar accions relacionades amb un teixit econòmic semblant o interconnectat".<sup>12</sup>



12. Josep Vicent Boira. *Euram 2010. La Via Europea*. Editorial 3i4. València. 2002.

Richard Florida conclou que: “si es vol incrementar la competitivitat i assegurar la prosperitat a llarg termini, cal que les polítiques públiques tinguin en compte les megaregions com a part essencial de l’entramat econòmic més bàsic”.<sup>13</sup> D’ací es deriva que cal revisar la solidaritat interregional i les transferències interregionals de fons a gran escala, perquè generen desavantatges competitius entre les megaregions i entre les diverses regions d’una mateixa megaregió.

Ara, més que mai, l’anticatalanisme no té sentit des del punt de vista econòmic (mai ha estat una altra cosa que l’exacerbació del sucursalisme valencià o l’expressió defensiva del nacionalisme espanyol), perquè la cooperació regional ja no es basa en l’esquema clàssic de jerarquia urbana. Avui establir relacions supraregionals suposa parlar de xarxes, d’establir polítiques d’aliances estratègiques amb les economies que estan més a prop i de competir col·laborant a enfortir a escala europea la megaregió comuna.

### **La logística i l’Eix Mediterrani. Una Espanya que no ens escolta**

A Espanya les inversions ferroviàries, guiades per una lògica tecnicoadministrativa centralista, han prioritzat les inversions a l’AVE, marginant les rodalies, el transport de mercaderies i les connexions exteriors.<sup>14</sup> Segons Germà Bel, “hi ha un patró de la política que ve marcat de del segle XVIII: la capital d’Espanya s’ha tingut de fer a base de lleis, habilitacions pressupostàries i subsidis de pressupost, perquè era contradictori amb les demandes del sistema econòmic. Açò ha danyat greument la productivitat econòmica i el bé general”.<sup>15</sup> I això és vàlid tant per al ferrocarril com a per a les carreteres o per la gestió aeroportuària.

La inversió ferroviària més important ha estat l’AVE, però ha marginat deliberadament els dos eixos econòmics i comercials més importants

---

13. Richard Florida. *The rise of Megaregions*. Wall Street Journal. 2008.

14. Ramon Tremosa i Balcells. “Un model radial sense malles laterals AVE=Barri de Madrid”. *Avui*. 25-10-2007.

15. Germà Bel. España. *Madrid, capital París*. Destino, Barcelona. 2010.

de l'Estat, l'Arc Mediterrani i l'eix de l'Ebre, tot i que aquestes dues línies serien les que més rendibilitat global aportarien a l'AVE. A més, una malla de trens en xarxa hauria afavorit el creixement econòmic general. Açò revela les prioritats del Govern: Madrid absorbirà activitat de València i de la resta de ciutats del País Valencià (tot i que el sector turístic valencià es veurà lleugerament afavorit) i València ciutat farà el mateix amb Castelló i Alacant. Per altra banda, el nostre sistema ferroviari és de doble amplada (AVE amb ample europeu i vies convencionals existents amb ample ibèric), la qual cosa provoca un alt cost territorial en forma de doble barrera física.

L'AVE a 300 km/h, a banda de ser molt car, no permet un tràfic simultani de persones i de mercaderies. Aquests dos tràfics només són compatibles quan les velocitats dels trens són més aproximats (200 km/h alta velocitat, i 120 km/h mercaderies per a combois de 750 m de llargària). Per fer possible aquest ús combinat de la via caldria fer aparcadors per als trens de mercaderies cada vint quilòmetres. Però per a l'Eix Mediterrani, atés el volum de transport previsible, cal una línia de tren d'ample europeu exclusiva per a mercaderies, des d'Alacant, els ports de València i Barcelona, a Europa.

Perquè com diu el professor Tremosa: "Si els propers vint anys són com els vint últims i si el comerç marítim segueix creixent a ritmes importants, la Mediterrània esdevindrà el mar més important del món en tràfic marítim: Àsia serà la fàbrica industrial del món en el segle XXI, l'Europa de l'euro serà el principal mercat en poder de compra... i els ports catalans i valencians són la millor àrea portuària per a ser l'entrada principal de contenidors de la Mediterrània occidental... Així mentre Marsella o Algesires o Gioia Tauro, els grans ports naturals, seguiran especialitzats en els tràfics de menor valor afegit, d'Alacant a Palamós es configura la millor porta d'entrada portuària per a mercaderies de major valor afegit."<sup>16</sup>

---

16. Ramon Tremosa i Balcells. "Catalunya, cor de la megaregió número 11 del món en el segle XXI". Pròleg del llibre de Richard Florida, *Les ciutats creatives*. Grup 62. Barcelona. 2009.



El 75% de les mercaderies que provenen d'Àsia travessen el Mediterrani i descarreguen als ports del nord del continent europeu, amb la qual cosa fan tres dies més de travessia per arribar a Europa que si descarregaren ací. Estalviar tres dies és la gran oportunitat de negoci per a l'economia de l'Arc Mediterrani, en convertir-se en la porta d'entrada del comerç d'Àsia amb destinació a Europa.

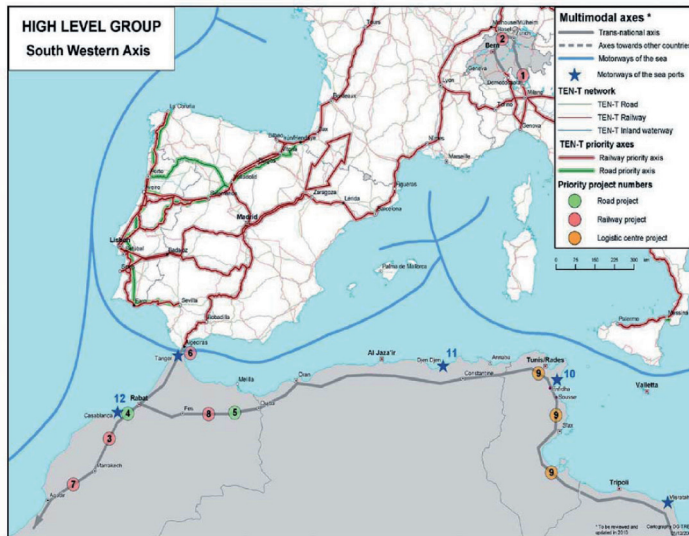
Com afirma Joaquim Coello, en el segle XXI hi haurà ports per als quals el comerç marítim intercontinental i la logística suposarà l'arrelament, la renovació i la salvació de tota la indústria que ja tenien a principis del segle XXI (des de les grans multinacionals fins a les pimes locals) i ports per als quals el comerç marítim i la logística serà poca cosa més que un simple pas de camions i de trens carregats de contenidors.

La mar Mediterrània passa, en aquest nou context, a guanyar un gran valor estratègic. Barcelona, Tarragona i València tenen un gran actiu que no tenen, per exemple, els ports de Marsella o Algesires: tenir una gran àrea industrial al seu darrera, molt diversificada, amb multinacionals globals i amb pimes locals integrades en el comerç internacional. Una gran àrea industrial capaç d'afegir i d'incorporar valor i també capaç d'acabar el productes semielaborats importats d'Àsia i d'altres continents emergents amb destinació a Europa. Talment com fa Flandes des de fa cinquanta anys. Això explica perquè a l'any 2006 els ports de València i Barcelona ja superaven, i de llarg, el tràfic de contenidors dels ports de Marsella i de Gènova. És per això que la Ford ha amenaçat de tancar la fàbrica si en pocs anys no hi ha un tren de mercaderies cap a Europa per a exportar-hi els seus vehicles.

El mapa següent mostra de manera eloqüent la proposta de la comissària espanyola, Loyola de Palacios, sobre la idea que es defensava a Madrid, al 2002, respecte dels grans eixos de comunicació europeus.<sup>17</sup>

---

17 Josep V. Boira i Maiques: "El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): Historia de un desencuentro", *dins Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, núm 44. Dedicado a: *Planificación de infraestructuras y territorio. El arco mediterráneo*. Barcelona. 2007.



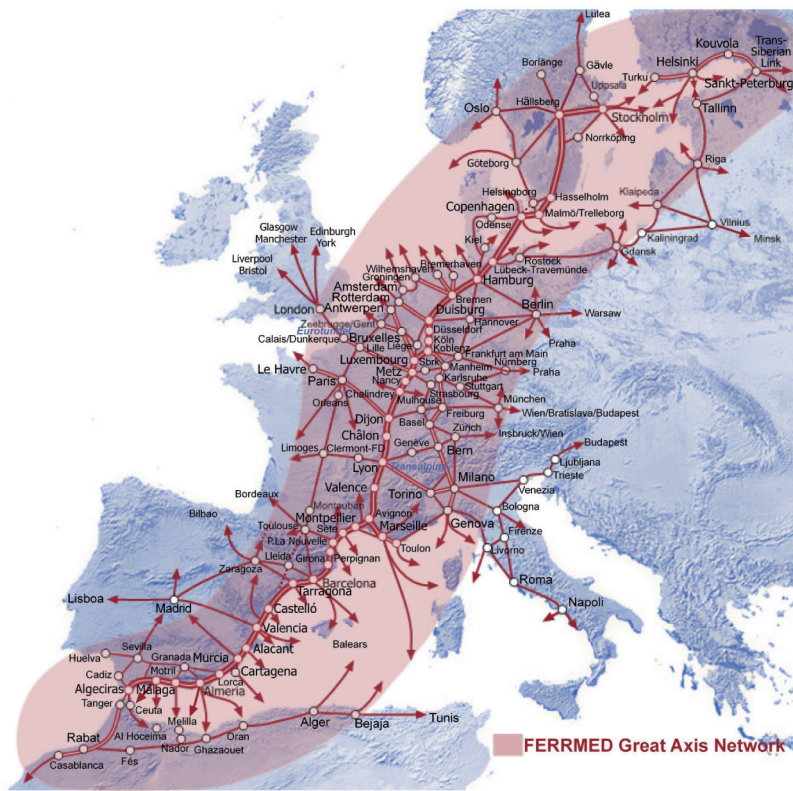
## La solució Ferrmed

Un dels projectes emblemàtics de l'EURAM el constitueix la xarxa ferroviària del Gran Eix FERRMED, un projecte que vol convertir l'Arc Mediterrani en la gran façana d'entrada i distribució de mercaderies cap a Europa, i, per tant, una de les grans infraestructures europees que ens connecte en el grans centres de desenvolupament europeu.<sup>18</sup> De fet, de la decisió sobre aquest Gran Eix depèn la possibilitat de situar el nostre territori al centre del món o, pel contrari, relegar-lo a una posició perifèrica.

Amb el fenomen creixent de la globalització, els ports i els aeroports esdevenen infraestructures logístiques intermodals clau, que requereixen una xarxa òptima d'interconnexió, en aquest cas ferroviària, amb els seus propis *hinterlands*.

18. Ferrmed ASBL. *Global Study Book: Linkin harbours and promoting a suitable railway freight network*. Brussels. 2008.

El projecte interconnecta els ports marítims i fluvials i els eixos Est-Oest més importants d'Europa. La longitud del tronc principal és de 3.500 km. Aquest gran eix té una influència directa i pròxima sobre 245 milions d'europeus (54% de la població de la UE-25 i 66% del PIB); a més, té una influència directa sobre 60 milions d'habitants del nord d'Àfrica, enllaça amb l'extrem occidental del Ferrocarril Transsiberià i és l'eix vertebrador de l'Arc Mediterrani, que pot arribar a integrar a Andalusia, Múrcia, País Valencià, Catalunya i les Illes Balears.



## PV i CCV

Una de les aportacions del valencianisme fusterià va ser la necessitat d'enfortir la vertebració del territori valencià, reconeixent el fet comarcal i la creació d'àrees funcionals. Ha passat molt de temps, però l'actualitat mostra que la

desestructuració política i econòmica del País continua reclamant aquesta vertebració de les àrees territorials.

Ja hem vist que les possibilitats del País Valencià per integrar-se a l'eix econòmic del Mediterrani Nord-Occidental estan limitades tant per aspectes de cohesió interna com de manca de polítiques adients. De res ha servit allò que Ernest Lluch explicava: El grau d'homogeneïtat sociocultural i l'existència d'un teixit econòmic permeable entre Catalunya i València ha generat un efecte induït de desenvolupament de l'economia valenciana.<sup>19</sup>

La construcció de la nova Europa està realitzant-se sobre grans eixos on la història, la llengua i la cultura actuen com factors essencials en l'enfortiment de la interdependència econòmica entre les poblacions i les ciutats. Perquè, com diu Rafael Ninyoles: "Ni els nous processos de desenvolupament són possibles sense tenir en compte els factors de cohesió social, ni una societat que no estiga degudament vertebrada pels seus propis factors lingüístics i culturals pot desenvolupar projectes de futur en l'espai europeu."<sup>20</sup>

Respecte a les àrees funcionals en territori valencià, les CCV han esdevingut un cas paradigmàtic dels processos de vertebració valenciana. Les comarques centrals Valencianes (CCV) són un espai territorial estratègic perquè arreplega un conjunt de comarques i de ciutats mitjanes (tant de costa com d'interior) entre les àrees metropolitanes de València i d'Alacant-Elx-Oriola, cosa que li permet fer de frontissa en la vertebració de l'estret i llarg territori valencià. Aquestes comarques mantenen un elevat nivell de cohesió funcional. De fet, el creixement de la ciutat de Gandia no es pot entendre sense analitzar la localització d'empreses, produïda pel procés d'expansió de la competència, que trien Gandia com a plataforma de penetració a les CCV.

Les comarques tenen un elevat grau de complementarietat econòmica (industrial, l'interior, i, comercial i turística, la costa), una cultura empresarial

---

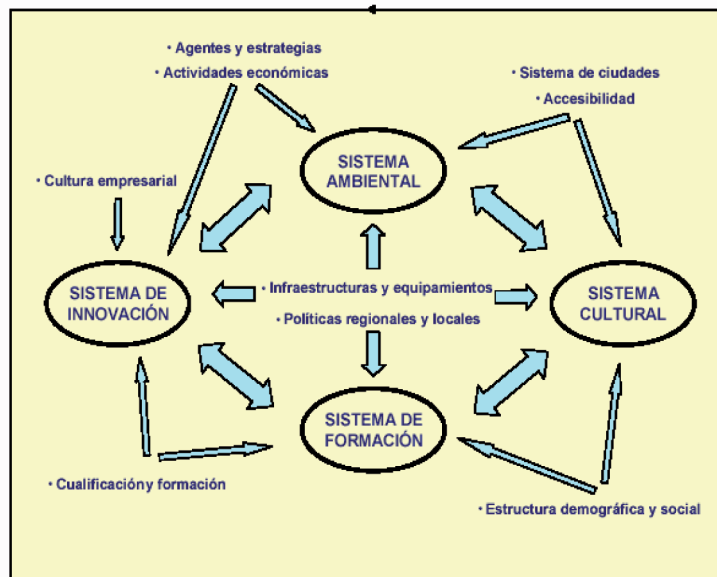
19. Ernest Lluch. *La via valenciana*. Editorial 3 i 4. València. 1976.

20. Rafael L. Ninyoles. *Informe sociològic de les Comarques Centrals Valencianes*. CEIC Alfons el Vell. Gandia. 1996.



De l'eficiència de cada un d'aquests quatre subsistemes depén en gran manera que el conjunt del territori abaste un llindar de grandària crítica a què és impossible arribar per separat. Per tant, la potenciació de la cooperació i la creació de sinèrgies són, en tots els casos mencionats, elements centrals de l'estratègia de desenrotllament. En conseqüència es van encarregar, principalment a investigadors de les universitats valencianes, diagnòstics i dictàmens sectorials.

Figura 2.- Relaciones de los sistemas



El territori de les comarques centrals valencianes és un territori real, en el sentit que configura un espai homogeni des del punt de vista funcional i simbòlic amb els seus equilibris i complementarietats i és un territori desitjat a partir de la perspectiva que agents rellevants del món cultural, empresarial, sindical i de la ciutadania, se senten subjectivament pròxims a les comarques veïnes i, per descomptat, molt més pròxims que a les seues respectives capitals provincials.

També des del punt de vista de la racionalitat instrumental, resulta un espai ideal per a l'enfrontar-se a l'ordenació, ja que, com s'afirma en la introducció

als documents finals del projecte, la solució a la problemàtica de les CCV obliga a avançar en una estratègia de cooperació territorial supracomarcal, perquè així es podria aconseguir:

- a) Un mercat prou gran per a superar el llinar que necessiten els sectors econòmics estratègics de l'àrea per a reestructurar positivament el sistema productiu.
- b) L'aparició de sinèrgies entre les ciutats que componen el nostre sistema urbà, amb les quals es pot crear l'ambient d'innovació i iniciatives necessari per a promoure el desenrotllament i portar a terme projectes de suficient envergadura que beneficien al conjunt de l'àrea.
- c) Una projecció exterior capaç d'atraure activitats econòmiques, capital físic i humà, iniciatives i inversió pública i també d'exposar amb major força, davant de les distintes instàncies administratives i polítiques, les opinions de les forces socials i econòmiques del nostre territori sobre els problemes comuns.<sup>22</sup>

Tot i les bondats del projecte i de tractar-se d'un territori real, funcional, racional i desitjat, el tema no ha tirat endavant simplement perquè no constitueix un *territori governat*. Ni les lògiques del funcionament dels espais territorials per davall (municipis i diputacions), incapaços de superar inèrcies administratives i organitzatives condicionades pel cicle polític local, ni la voluntat de les accions de govern per dalt, timorates davant d'experiències que pogueren suposar graus d'autonomia elevats i models menys jeràrquics i polinuclears, possibiliten que l'intent d'accions concertades de gestió del territori puguin arribar a bon port.

---

22. Nèstor Novell, Júlia Salom, Antonio Serrano i altres. *Proyecto Concercost: Plan de promoción socioeconómica y de ordenación territorial de las Comarcas Centrales Valencianas*. Consorci de les Comarques Centrals Valencianas. Oliva. 2002.



Com diu Pau Rausell: “En definitiva estem davant d’una proposta, que es va construir amb una elevada qualitat conceptual, de diagnòstic i de disseny dels objectius perseguits, que recorre tots els requisits procedimentals de la planificació estratègica, que s’incardina intel·ligentment en les orientacions territorials de la UE i dels models proposats per l’OCDE per a les regions intermèdies, però que en canvi entropessa estrepitosament amb l’articulació d’un marc administratiu i competencial que puga assumir la implementació de les intervencions que tan brillantment ha dissenyat... per això, des de la nostra perspectiva, i en aquest cas, estem davant d’un fracàs immerescut.”<sup>23</sup>

---

23. Pau Rausell Köster. “La planificación cultural en las Comarcas Centrales. El relato de un fracaso inmerecido”. Universitat de València. 2006