

XVII. Estudis monogràfics 4.

La perspectiva interregional i l'economia i el territori d'Espanya. L'eix del mediterrani

Josep Vicent Boira Maiques

1. Introducció

La geografia té dues lleis molt senzilles i bàsiques, però que conformen bona part del corpus teòric subjacent al treball científic i analític. Aquestes dues lleis expliquen, en essència però no completament, la dinàmica actual d'allò que s'ha vingut a denominar l'*eix del Mediterrani*, i que pot rebre també molts altres noms com ara *euroregió de l'arc mediterrani* (EURAM), *arc mediterrani* o també, l'*Espanya de l'est*, expressió afortunada encunyada pel geògraf francès Pierre Deffontaines el 1958 per referir-se a Catalunya, a les Illes Balears i al País Valencià. Aquelles dues lleis que esmentàvem són fàcils d'enunciar: “tot està interrelacionat amb tot, però les coses més properes estan més relacionades que les coses més distants”, i “la distància és un aspecte important, però la connectivitat també n'és, d'important”. Realment, en la conjunció d'aquestes dues lleis tan bàsiques trobem bona part de l'explicació de per què podem parlar avui d'una regió econòmica articulada al llarg de la costa est de la península Ibèrica.

Però per poder apreciar aquesta regió econòmica en la seva justa mesura, hem de recórrer a un tercer concepte d'una gran importància en geografia. Fins i tot podríem dir que és el gran concepte de la ciència geogràfica i, àdhuc, l'aportació més important de la nostra disciplina a les ciències humanes. Em refereixo al concepte d'escala. Més enllà de l'estesa definició cartogràfica –la relació matemàtica entre el món real i el món representat en un mapa–, el concepte d'escala geogràfica sol ser entès de forma habitual com l'elecció d'un determinat nivell d'abstracció. Així, parlem de l'economia del municipi de Barcelona, del de València, de la província de Castelló o de la de Lleida, de Catalunya, de les Illes Balears o, per què no, de l'eix de la Mediterrània. En aquest cas, l'elecció de l'escala (municipal, provincial, nacional) és una decisió prèvia a l'anàlisi i l'estudi d'allò que hi passa. Però nosaltres hauríem de ser capaços d'incorporar-hi un altre concepte d'escala: la materialització física de processos geogràfics i econòmics –administratius o polítics, ciutadans o mediambientals–, del món real. En aquest cas, fins a cert punt, la selecció del nivell d'abstracció sobre el qual treballem és posterior –o, si més no, sincronitzada–, amb la recerca i l'anàlisi dels processos seleccionats. En definitiva, la nostra tesi com a punt de partida és que l'escala correcta per analitzar una part significativa de la realitat econòmica de Catalunya i del País Valencià no és el nivell d'abstracció *regional*, o *monoregional*, podríem dir, sinó que és l'escala més petita –recordem la paradoxa de la cartografia, on un mapa 1/5.000 és de major escala que un altre d'1/50.000–, de l'eix del Mediterrani.

I aquest principi no sols es fonamenta sobre el reconeixement de determinats processos econòmics ja ben estudiats, com ara els intercanvis comercials, els fluxos per carretera entre les regions mediterrànies de l'Estat espanyol o el transport de mercaderies entre regions a totes dues bandes del Pirineu, sinó en un altre principi teòric. Alguns processos sols poden ser entesos quan són analitzats a escala diferent de l'habitual –per exemple, la *regional* catalana o valenciana–, mentre d'altres s'hi entenen molt millor. Això ens condueix a afirmar que negligir la dimensió interregional o supraregional de la realitat econòmica i geogràfica espanyola realment amaga determinats processos i fenòmens que sols són visibles a aquesta escala. Aspectes com el d'un corredor ferroviari d'ample

L'eix mediterrani inclou
Catalunya, les Illes Balears
i el País Valencià

internacional al llarg de tota la costa mediterrània sols és copsat en la seva plenitud si agafem l'escala d'anàlisi adient. Volem dir que per això no s'ha d'analitzar l'economia catalana o la valenciana o la balear pel seu compte com un bon nivell d'abstracció per comprendre el que passa a dintre? En absolut, perquè una altra de les lleis de la geografia –un *remake*, si fa no fa de la primera regla–, és que totes les escales d'un problema o d'un objecte o d'un territori s'hi troben lligades, interconnectades, de dalt a baix (entre diferents escales de conceptualització) però també de forma horitzontal (entre diferents subjectes territorials). No sols hi ha una relació econòmica vertical, és a dir, entre les diferents escales dins d'un país, sinó que les diferents escales interactuen amb altres escales, no sempre del seu mateix *nivell*. El cas, per exemple, de les grans ciutats que estenen la seva influència, no precisament econòmica, sobre països sencers, com podia ser el cas de Barcelona amb determinades manifestacions culturals, posem el cas del Fòrum 2004 o dels Jocs Olímpics del 1992 o la Copa Amèrica del 2007 a València. O el cas, també, de decisions sobre traçat d'infraestructures regionals o estatals com línies d'alta velocitat (Madrid-Saragossa-Barcelona i no Madrid-València-Barcelona, per exemple). Per això, allò que defensem no és cap altra cosa que la incorporació necessària i imprescindible de l'escala interregional, geogràfica i econòmica, a les altres escales habituals d'anàlisi en temes econòmics i geogràfics.

**Cal incorporar l'escala
interegional a les altres
escales habituals
d'anàlisi...**

A tota aquesta discussió teòrica s'ha afegit els darrers anys un altre procés que no ha fet més que incrementar la necessitat d'enriquir la perspectiva d'escales de les nostres anàlisis. Ens referim al procés de regionalització del poder de decisió del mateix Estat espanyol, però també i sobretot d'Europa. No sense entrebancs, avui, la dimensió regional és més present en la vida quotidiana dels ciutadans de la Unió Europea que fa 20 anys i la política regional ha esdevingut un dels pilars de la integració i la cohesió europees. I aquest és un procés més important del que sembla. Perquè sabem que cada moment de la història i cadascun dels canvis que han modelat una etapa històrica no sols han determinat uns trets econòmics particulars, sinó que han significat una alteració de les escales de producció, de consum i, per tant, d'actuació dels governants i dels empresaris. La Revolució Industrial va canviar no sols els mecanismes de consum i producció de l'economia europea, sinó que va afectar i molt les escales de producció, consum, mercat i relacions. Seria il·lusori pretendre que fenòmens com la *revolució regional* que s'albira –o si més no, la *reforma regional* que ja estem contemplant–, o l'ampliació de la Unió Europea cap a l'est afectés sols una part del problema, els aspectes estructurals i conjunturals de l'economia, però no l'altra: les escales geogràfiques i econòmiques d'aquesta mateixa realitat. Aquest procés es veu molt clarament quan s'analitza el paper important que les infraestructures de comunicació i transport tindran en un futur pròxim per cohesionar el territori de la Unió Europea. Sense una perspectiva interregional, que en el nostre cas se situa a mig camí entre la dimensió estrictament catalana o valenciana i l'estatal espanyola, no serem capaços de copsar l'autèntica potencialitat –i per tant necessitat–, d'unes infraestructures adequades al pols de l'activitat econòmica de la façana mediterrània d'Espanya. És sols des de la dimensió, doncs, de l'eix mediterrani, des de la que podrem apreciar en tota la seva importància el valor d'unes xarxes de transport transeuropees i interregionals (i escassament estatals).

**...per poder copsar la
potencialitat i la necessitat
autèntiques d'unes
infraestructures
adequades.**

I així arribem a la darrera consideració teòrica que nodreix aquest escrit. Els territoris, Catalunya, el País Valencià, i també les seves economies, no són solament resultats de processos geogràfics o econòmics, sinó que són part dels processos en si mateixos. Per això, l'anàlisi de la realitat a l'escala de l'eix mediterrani no conté només una dimensió *passiva* d'adequació acadèmica o científica a una part del món real, sinó que pot esdevenir una eina o instrument –un efecte actiu per tant–, de gestió, de correcció o de modificació d'aquests processos. En altres paraules, l'eix mediterrani no és sols el resultat d'un procés, és una part del procés.

2. La relació interna de l'eix mediterrani

Hem dit que determinats processos solament poden ser copsats si són observats a l'escala adequada. L'anàlisi de la realitat és, doncs, la que determina l'escala d'anàlisi i no a l'inrevés. Aquest

fenomen s'ha vist en alguns exemples que han estat estudiats per diversos investigadors i publicats profusament. Hem seleccionat els dos més coneguts: els intercanvis comercials entre comunitats autònomes a Espanya i els fluxos de mercaderies entre comunitats o regions per carretera.

En el primer cas, cal fer esment a un estudi ja clàssic elaborat per caixes d'estalvi d'Aragó, Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià –a instàncies dels parlaments respectius– (Oliver *et al.*, 2003). El document demostra els forts lligams comercials que s'estableixen entre totes quatre comunitats autònomes. Fet i fet, les quatre (Aragó, Catalunya, el País Valencià i les Balears) són els principals clients de les altres, quant a procedència i destinació de les mercaderies. Per a Catalunya, el principal client i proveïdor és sempre el País Valencià, mentre que la segona comunitat pel que fa a exportacions és Andalusia. Per a l'economia valenciana, Catalunya és el primer origen i destinació de mercaderies, seguida per Andalusia pel que fa a exportacions i Múrcia i Madrid en importacions. Sembla interessant de destacar que Madrid exporta a València tres vegades menys que Catalunya i que compra a l'economia valenciana per un valor de sis vegades menys que ho fa la catalana. Les dades de l'informe parlen també de la intensa relació comercial que es produeix al si de l'arc mediterrani amb la configuració física de tres eixos comercials d'una gran importància: València-Barcelona, Saragossa-Barcelona i Barcelona-Palma de Mallorca. Així, per l'eix Catalunya -País Valencià circulen vora de 2 bilions de les antigues pessetes en mercaderies: unes vendes catalanes als valencians d'1,1 bilions (el 18% de totes les exportacions catalanes a la resta de comunitats autònomes espanyoles) i unes vendes valencianes a Catalunya d'un volum relativament semblant, prop de 971.000 milions (el 33% de les vendes valencianes a la resta d'Espanya). Per l'eix Aragó-Catalunya circula una xifra una mica inferior a l'anterior, però propera també als 2 bilions en total: prop de 936.000 milions d'exportació de l'Aragó (quasi el 60% del total de les exportacions aragoneses) i els 840.000 milions que Aragó absorbeix d'exportacions catalanes (el 14% de les vendes exteriors de Catalunya a la resta d'Espanya). En l'eix Illes Balears-Catalunya, el Principat absorbeix prop de 82.000 milions de pessetes procedents de les Illes (el 88% de les vendes de les Illes a la resta d'Espanya) i hi exporta prop de 460.000 milions (el 7,5% de totes les exportacions catalanes a la resta de comunitats autònomes espanyoles).

El segon exemple es refereix, com hem dit, als fluxos que s'estableixen en el transport de mercaderies a l'Estat espanyol. Fet i fet, una de les anàlisis més importants per conèixer la realitat econòmica i geogràfica és centrar-se en la identificació i la quantificació de fluxos de tot tipus: mercaderies, persones, coneixements, innovacions, etc. A partir de les dades de l'any 2000 publicades pel Ministeri de Foment (anuari del 2003), podem concloure que un dels eixos més dinàmics de l'Estat pel que fa a transport de mercaderies per carretera és el de València-Barcelona. Aquest eix el podem qualificar de bidireccional perquè la destinació principal d'ambdues economies és precisament l'altra. Algunes dades ho demostren: el País Valencià transporta cap a Catalunya el 21% de les seves exportacions per carretera; Catalunya trameta cap a València més del 23% del total exportat; no hi ha cap altra comunitat autònoma que arribi a percentatges de relació mútua com aquestes dues; aquest eix és completat per dos fluxos més, aquests sí, d'una sola direcció: el de Múrcia cap a València i el de l'Aragó cap a Catalunya.

Fet i fet, resta conformada una regió econòmica estructurada sobre aquestes relacions de fluxos, com apareixen altres zones a l'estat de relacions també privilegiades (quadre XVII.1): els eixos Castella-la Manxa-Madrid i Extremadura-Andalusia o la regió policèntrica creada al voltant de Castella i Lleó i el País Basc.

Aquestes i altres dades dibuixen en realitat una Espanya estructurada en grans regions econòmiques, articulades pels fluxos per carretera de mercaderies. Si fa no fa, podem dir que, d'una banda, Galícia, Astúries i Cantàbria tenen com a destinació principal Castella i Lleó. Aquesta darrera, més Navarra –i indirectament la Rioja, mitjançant les relacions amb Navarra–, s'articulen al voltant del País Basc com a destinació principal, mentre que la comunitat autònoma basca envia a Castella i Lleó el màxim percentatge de les seves sortides de mercaderies per carretera. En segon lloc, trobem l'articulació de regions compostes per dues comunitats cadascuna: Andalusia-Extremadura i

L'Aragó, Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears tenen forts lligams comercials

Un dels eixos més dinàmics de l'Estat pel que fa a transport de mercaderies per carretera és el de València-Barcelona,...

Quadre XVII.1 Principals fluxos de transport de mercaderies per carretera. Any 2000

Fluxos bidireccionals entre comunitats autònomes	Milions de tones
Madrid - Castella-la Manxa	14,0
País Valencià - Catalunya	10,5
País Valencià - Múrcia	10,3
Catalunya - Aragó	9,9
Castella i Lleó - País Basc	9,0
Castella-la Manxa - País Valencià	7,0
País Basc - Navarra	6,7
Castella i Lleó - Madrid	6,6

Fonts: Anuari del Ministeri de Foment, 2003 i elaboració pròpia

Castella-la Manxa-Madrid. En tots dos casos, les dues regions mantenen relacions bidireccionals molt intenses. En tercer lloc, apareix l'eix mediterrani. Aragó i Múrcia tenen com a destinació principal Catalunya i el País Valencià, mentre que aquestes dues són origen i destinació dels seus propis fluxos. Mantenen, doncs, una relació bidireccional.

En resum, a Catalunya, l'economia valenciana és la destinatària principal de les tones de mercaderies transportades per carretera (23%). La segueixen l'Aragó (22,7%), Madrid (13,5%) i Andalusia (11,2%). Pel que fa al País Valencià, la destinació principal de l'economia valenciana quant a tones transportades és Catalunya (21%), i per darrere Múrcia (17%). A més distància trobem Madrid (13%) i Castella-la Manxa (13%). Catalunya i l'Aragó arriben a representar gairebé un terç de les exportacions de mercaderies per carretera dels valencians. Finalment, per a l'Aragó, la destinació principal és Catalunya (30,3%), seguida del País Valencià (19%). Les dues representen gairebé el 50% de totes les destinacions exteriors de mercaderies transportades per carretera l'any 2000. A més distància, es troben Madrid (9%) i el País Basc (9%). Dissortadament, com veurem més endavant, la importància que des d'un punt de vista quantitatiu té l'eix bidireccional València-Barcelona en el conjunt espanyol i la significació que aquest flux té per a les economies respectives no s'ha vist reflectit ni en noves infraestructures de transport, ni tampoc en les inversions necessàries per millorar-ne les existents.

A més d'aquestes relacions *internes*, en podem parlar d'altres *externes*, és a dir, amb les regions frontereres, per exemple, a l'altra banda del Pirineu. Gràcies a l'*Atlas transpirinenc de transports*, sabem que hi ha molta més relació entre Catalunya i el Llenguadoc-Rosselló (amb 3.368.000 tones de mercaderies anuals) i entre Catalunya i Migdia-Pirineus (2.894.000 tones) que no entre Catalunya i Navarra (1.990.000 tones). La frontera francoespanyola no és cap obstacle perquè les relacions siguin més intenses cap al nord que no cap a l'oest. Aquell atlas ens proporciona una altra dada interessant. Analitzada en conjunt, la comunitat autònoma espanyola amb què la regió pirinenca espanyola (Euskadi, Navarra, Aragó i Catalunya) manté un flux per carretera més intens és el País Valencià: 15.433.000 tones l'any 1999. La segona comunitat és Castella i Lleó amb 9.595.000 tones. I les regions franceses (Aquitània, Migdia-Pirineus i Llenguadoc-Rosselló) tenen una relació intensa amb Provença-Alps-Costa Blava (14.202.000 tones). Així, com en un trencaclosques, les peces comencen a encaixar en una escala diferent a la que fem servir usualment. Des del País Valencià fins a la Provença (i fins i tot més enllà), es dibuixa una sèrie de baules d'una cadena de fluxos per carretera —traduïble en una intensitat de mercaderies transportades, per exemple—, que dibuixen un eix mediterrani occidental d'una gran intensitat.

Recapitem doncs. En essència i en primer lloc, hem vist a escala espanyola com les quatre regions de l'antiga Corona d'Aragó són els principals clients i proveïdors de les mateixes quatre si parlem en termes de relacions comercials. Segon, hem mostrat que el segon flux per carretera més intens de l'Estat espanyol es dibuixa entre València i Barcelona, i que aquest és bidireccional. Tercer, hem pogut assenyalar la forta relació de les economies pirinenques amb el País Valencià, pel sud, i amb la Provença, pel nord. Si ajuntem totes aquestes dades, al marge d'altres

...tot i que aquest fet no s'ha vist reflectit en noves infraestructures de transport ni en la millora de les existents.

Les economies pirinenques mostren una forta relació amb el País Valencià, pel sud, i amb la Provença, pel nord.

anàlisis de tipus estructural sobre l'economia de cada regió o sobre la tipologia de la seva estructura productiva que deixem en mans dels especialistes, tenim arguments suficients per fer realitat allò que havia estat una de les nostres pretensions inicials: incloure la dimensió interregional en les anàlisis habituals que es fan sobre economia i geografia de les nostres comunitats autònomes.

3. L'eix mediterrani en el context europeu

Una de les discussions possibles en aquesta nova realitat regional europea és la de la delimitació dels participants. Qui conforma l'euroregió de l'arc mediterrani? Quines regions en formen part? La reiteració d'aquesta pregunta traspua una certa obsessió delimitadora pròpia d'una visió poc moderna de la realitat. Quan parlem de l'eix del Mediterrani hauria de ser evident la geometria variable de la seva morfologia. Segons per a quines coses, Múrcia hi hauria d'entrar i també Andalusia, per exemple quan parlem d'un corredor mediterrani ferroviari d'ample internacional. Segons per a quines altres, els socis serien l'Aragó i el Llenguadoc, com ara en el transport per carretera, l'aigua o la connexió amb la xarxa francesa de ferrocarril. I fins i tot, per què no, la Provença i la Ligúria, si tractem de fluxos per carretera de mercaderies o de ports mediterranis occidentals. Per tant, abans de dir quins sí, diria més aviat quins no hi poden faltar: i aquests són Catalunya i el País Valencià. Sense aquests, no hi ha possibilitat d'un eix mediterrani perquè constitueixen el nucli dur de la regió hispànica i un element de contigüitat geogràfica sense el qual no hi ha, morfològicament parlant, cap possibilitat d'eix. Un territori fragmentat, amb buits, no és un arc. La presència catalana i valenciana no sols ha de figurar per tradició i contactes històrics i culturals, sinó perquè són les dues economies més dinàmiques i alhora més interrelacionades de la zona. També les més competitives entre si? Possiblement sí. Però també ho són, d'acord amb el seu perfil modern, les economies francesa i alemanya i no és cap obstacle per esdevenir, juntes, la locomotora de la Unió Europea.

Però per ser pràctics en aquest escrit a l'hora d'utilitzar estadístiques que ens situen l'eix mediterrani en el context europeu, farem servir una delimitació de l'eix mediterrani hispànic que no és nostra, sinó de la Unió Europea. A efectes estadístics, la Comissió Europea utilitza diferents divisions denominades NUTS (nomenclatura d'unitats territorials estadístiques), les més utilitzades de les quals són les quatre primeres: NUTS 0 (escala dels estats membres), 1 (escala de les agrupacions de regions), 2 (escala estrictament regional) i 3 (escala provincial). Bé, doncs, per a l'Estat espanyol, una NUTS 1 —n'hi ha set—, rep el nom d'*Est* i inclou Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears. A partir d'aquesta divisió europea, podem fer una primera anàlisi d'on ens trobem quant a riquesa (quadre XVII.2).

Així, pel que fa a PIB/càpita amb dades del 2001 (les darreres existents a aquesta escala d'anàlisi i seguint les dades publicades per Krueger, 2004), l'eix mediterrani es troba en una posició intermèdia (índex 93,9 sobre la mitjana 100 UE-15) en el conjunt de grans agrupacions regionals europees, unes 76, incloent-hi com a macroregions alguns països que no tenen divisió interna, com Dinamarca, o altres que realment tenen divisions menors (escala NUTS 2), com Irlanda. La diferència màxima de l'eix mediterrani amb l'agrupació regional més rica se situa en una relació 1/2,3, concretament amb Brussel·les-cap. / Brussel·les-Hfdst. Gew. (217,5 sobre la mitjana 100 UE-15). La segona NUTS 1 més rica és un país, Luxemburg (194,1). Ara bé, si eliminem de la

Catalunya i el País Valencià formen part, sense cap mena de dubte, de l'eix mediterrani

L'eix mediterrani (Catalunya, País Valencià i Illes Balears), pel que fa a PIB per càpita, es troba en una posició intermèdia en el context europeu,...

Quadre XVII.2 PIB/càpita. Any 2001
(EU 15 = 100, EPA)

Eix mediterrani (NUTS 1 Est (E): Catalunya, País Valencià i Illes Balears)	NUTS 1 UE per sobre	NUTS 1 UE per sota
93,9	39	37

Fonts: Krueger, 2004 i elaboració pròpia

classificació les NUTS 1 que coincideixen amb capitals d'estat o amb països sencers, l'agrupació regional més rica és Hamburg (170,8). La diferència de l'eix mediterrani amb la regió més pobre es materialitza en una distància menor que amb la més rica. Les més *pobres* (en termes de PIB/càpita sobre mitjana 100 UE-15 2001) són els departaments d'Ultramar francesos (57,9) i la regió autònoma de les Açores (55,7); però si parlem de regions continentals, són l'agrupació regional grega de Grècia Septentrional, amb 63,5 punts, seguida per la regió Sud espanyola (NUTS conformat per Andalusia, Múrcia i Ceuta i Melilla), amb 66,4. La diferència amb la regió mediterrània és d'uns 30 punts de PIB/càpita.

Amb estadístiques semblants a les de l'eix mediterrani trobem a l'Europa dels 15 regions (NUTS 1) a Alemanya, com ara Berlín (89,9), Niedersachsen (90,8), Saarland (92,8), Schleswig-Holstein (92,2); a França, la Regió Parisenca (92,5), l'Est (94,2) o el Sud-Oest (92,2); als Països Baixos, Països Baixos Oest (95,6); a Àustria, Südösterreich (95,1), i al Regne Unit, Nord-Oest (94,5), Sud-Oest (93,6) o Midlans Oest (95). Així, podem dir que l'eix mediterrani es troba a l'alçada, si més no pel que fa al PIB/càpita, de territoris singulars com Hannover, Trier, Franc Comtat, Provença-Alps-Costa Blava, Flevoland, Nottinghamshire o Gloucestershire.

Però aquesta anàlisi la podem fer també a escala mediterrània (quadre XVII.3) i, sobretot, introduint-hi l'element dinàmic d'evolució temporal en els darrers sis anys (període 1995-2000). Per això, hem seleccionat les agrupacions regionals dels quatre estats mediterranis: Espanya, França, Itàlia i Grècia. El quadre està ordenat de major a menor PIB/càpita (en estàndar de poder adquisitiu, EPA) per a l'any 2000, afegint-hi la dada de l'any 1995 (totes les dades procedeixen de l'apèndix estadístic del «Segon Informe de Cohesió» de la Comissió Europea publicat l'any 2003).

...tot i que, els darrers anys, és una de les zones que ha assolit un creixement més significatiu...

En aquest cas, ens trobem que l'eix mediterrani ocupa una posició intermèdia-alta dins el conjunt de les 11 grans regions mediterrànies d'Europa, però amb menor distància amb la més rica, tot i mantenint-se la diferència amb les més pobres. Però apareix una dada important: la regió de l'eix mediterrani és, de les 11 regions considerades, la que ha assolit un creixement del PIB/càpita (EPA) més important els darrers sis anys (1995-2000), seguida per la regió grega de Nisia Aigaiou-Kriti (Illes). Fet i fet, els dos extrems de la Mediterrània protagonitzen creixements singulars, fet contrari al que passa al centre-sud italià, que disminueix quasi els mateixos punts que creix l'arc mediterrani i la regió Sud de l'Estat espanyol. El quadre XVII.4, ordenat a partir de les dades del PIB (EPA) per a l'any 2000, ens mostra la realitat a escala NUTS 2 d'aquestes mateixes regions, amb l'afegit del creixement entre 1995 i 2000. En aquest quadre podem veure la posició relativa de cada regió singular (NUTS 2) i sobretot apreciar que en la Mediterrània occidental, les regions que

Quadre XVII.3 PIB/càpita (EPA). Anys 1995 i 2000
(EU 15 = 100)

NUTS 1	NUTS 2	2000	1995	Creixement 1995-2000
Nord-Oest (I)	Piemont, Vall d'Aosta, Ligúria, Llombardia	125,5	127,7	-2,2
Centre (I)	Toscana, Úmbria, Marche, Laci	110,8	112,9	-2,1
Est (E)	Catalunya, País Valencià i Illes Balears	92,0	87,9	5,1
Mediterrani (F)	Llenguadoc-Rosselló, Provença i Còrsega	86,0	89,6	-3,6
Àtica (G)	Àtica	77,1	75,7	1,4
Sud (I)	Abruços, Molise, Campània, Pulla, Basilicata, Calàbria	71,4	72,2	-0,8
Illes (I)	Sicília, Sardenya	70,5	70,9	-0,5
Illes de l'Egeu, Creta (G)	Egeu Septentrional, Egeu Meridional, Creta	69,7	66,3	3,4
Grècia Septentrional (G)	Macedònia Oriental, Tràcia, Macedònia Central, Macedònia Occidental, Tessàlia	64,2	61,2	3,0
Sud (E)	Andalusia, Múrcia, Ceuta i Melilla	62,3	59,1	+3,2
Grècia Central (G)	Epir, illes Jòniques, Grècia Occidental, Grècia Continental, Peloponès	59,1	58,9	+0,2

Fonts: Dades del PIB/càpita (EPA) de 1995 i 2000 procedents del «Segon Informe Intermedi sobre la Cohesió Econòmica i Social», Comissió Europea, 30 de gener de 2003, i elaboració pròpia

Quadre XVII.4 PIB/càpita(EPA), anys 1995 i 2000. Creixement 1995-2000
(EU 15 = 100)

NUTS 2	PIB 2000	PIB 1995	Creixement
Toscana	113,5	112,6	0,9
Laci	112,9	117,1	- 4,2
Ligúria	108,1	106,8	1,3
Marche	102,1	103,1	-1,0
Úmbria	100,6	101,6	-1,0
Mitjana europea	100,0	100,0	
Catalunya	99,5	95,5	4,0
Illes Balears	98,3	97,1	1,2
Provença	90,8	95,3	-4,5
Abruzzos	83,7	88,3	-4,6
Egeu Meridional	79,8	73,9	5,9
País Valencià	79,2	74,2	5,0
Molise	78,8	77,4	1,4
Llenguadoc-Rosselló	77,7	79,8	-2,1
Àtica	77,1	75,7	1,4
Grècia Continental	76,4	82,7	-6,3
Còrsega	76,0	75,2	0,8
Sardenya	75,5	76,0	-0,5
Basilicata	73,4	70,4	3,0
Múrcia	68,7	65,2	3,5
Macedònia Central	67,9	64,4	3,5
Pulla	67,1	66,7	0,4
Macedònia Occidental	67,0	63,0	4,0
Creta	66,1	65,2	0,9
Egeu Septentrional	65,6	58,9	6,7
Sicília	65,4	65,9	-0,5
Campània	65,3	65,3	0,0
Calàbria	62,1	61,2	0,9
Tessàlia	61,4	57,1	4,3
Andalusia	61,2	58,0	3,2
Illes Jòniques	59,2	56,2	3,0
Peloponès	57,7	51,8	5,9
Macedònia Oriental, Tràcia	54,6	55,6	-1,0
Grècia Occidental	51,1	52,7	-1,6
Epir	47,1	43,0	4,1

Fonts: Dades del PIB/càpita (EPA) de 1995 i 2000 procedents del «Segon Informe Intermedi sobre la Cohesió Econòmica i Social», Comissió Europea, 30 de gener de 2003, i elaboració pròpia

conformen l'eix mediterrani hispànic són les que han protagonitzat un creixement més important del PIB els darrers sis anys. Les 10 regions mediterrànies que més han crescut en PIB (en EPA, segons les dades de la Comissió Europea publicades el 2003) relacionat amb la mitjana europea han estat, doncs, i per aquest ordre: Egeu del Nord, Peloponès, Egeu del Sud, el País Valencià, Tessàlia, Epir, Catalunya, Múrcia, Macedònia Central i Andalusia. D'aquesta classificació podem extreure una altra conclusió: a tota la Mediterrània occidental (regions d'Espanya, França i Itàlia), la macroregió més dinàmica ha estat, sens dubte, l'eix mediterrani.

Amb aquestes dades –tot i les reserves d'unes estadístiques encara poc acurades a escala regional europea i, per això, de vegades contradictòries en algunes unitats analítiques–, podem concloure que l'eix mediterrani ocupa una posició intermèdia entre les grans agrupacions regionals de l'Europa dels 15. Aquesta posició resta clarament millorada si l'àmbit d'anàlisi és la Mediterrània, on se situa en tercera posició, darrere de dues italianes (Centre i Nord-Oest) i per davant de vuit agrupacions regionals més. Una tercera observació està relacionada amb el creixement del PIB per càpita en el període 1995-2000. En aquest cas, l'eix mediterrani ocupa la segona posició i la primera en la Mediterrània occidental. Sens dubte, podem afirmar que s'ha millorat de manera evident la convergència amb la mitjana europea els darrers anys, tot i que l'eix mediterrani com a tal es trobava l'any 2000 encara per sota de l'índex 100.

...i ha millorat, doncs, de manera evident la convergència amb la mitjana europea.

4. L'eix mediterrani i Europa: orientacions estratègiques

Un aspecte negligit en les anàlisis habituals sobre l'economia i el territori d'una regió econòmica és el de la geopolítica pròpia. Sovint reservada a l'àmbit dels estats, les raons de la geopolítica podrien nodrir d'arguments no sols l'acció dels governs implicats, sinó les opinions dels sectors econòmics implicats, com ara la classe empresarial. Una de les anàlisis que més interès pot tenir per al futur de l'eix mediterrani com a tal és la discussió sobre les orientacions productives exportadores de les seves economies i la comparació amb els mitjans –les infraestructures de transport–, que han de canalitzar aquests moviments.

La vitalitat exportadora tant amb la resta de l'Estat com amb l'Europa de l'eix mediterrani s'avé malament amb la dotació actual d'infraestructures

En primer lloc, cal dir que les relacions comercials internes ja vistes als punts anteriors marquen una orientació estratègica en temes d'infraestructures i de transport que haurien de ser ateses. Vegem què passa amb les relacions comercials exteriors, i avancem una tesi en ambdues situacions: la vitalitat comercial i exportadora de l'eix mediterrani tant interna com en l'orientació geogràfica cap a Europa s'avé molt malament amb l'estat actual de dotacions en infraestructures de la regió econòmica (fruit d'unes taxes d'inversió molt baixes a la dècada dels noranta) i, també, amb les perspectives de futur del transport de mercaderies que es discuteix a Europa, per exemple, al *Llibre blanc del transport* de la Comissió Europea, a més de no haver-se vist reflectides, fins ara, en els projectes prioritaris nascuts de l'informe de la Comissió Van Miert, un grup d'experts convocats per les autoritats de la Comissió Europea.

Per materialitzar una de les possibles vies de treball sobre les orientacions estratègiques de les economies de l'eix mediterrani hem seleccionat les exportacions i les importacions. Per analitzar les exportacions, hem triat les darreres dades disponibles amb cert detall tant per a l'economia catalana com per a l'economia valenciana, les de l'any 2002. L'economia balear, per les seves peculiaritats lligades a la intensitat del turisme i per la condició insular que determina l'ús forçat de determinats mitjans de transport, no s'inclou en els comentaris i les dades. Tanmateix, la vinculació de l'economia balear amb el mercat europeu és prou coneguda.

L'eix mediterrani és el gran centre exportador i importador d'Espanya

En principi, podem afirmar que l'eix mediterrani és el gran centre exportador (i importador) d'Espanya. Amb dades de l'any 2002, Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears reuneixen el 42% de les exportacions totals de l'Estat i el 39% de les importacions. Les dues primeres comunitats eren, a més, la primera i segona, respectivament, en percentatge de participació en el total d'exportacions espanyoles, seguides per Madrid i el País Basc.

El quadre XVII.5 resumeix les dades principals de les destinacions generals de les exportacions d'allò que denominarem a partir d'ara *eix mediterrani continental* (EMC). L'orientació europea dels fluxos comercials catalans i valencians és evident. Per a Catalunya, la Unió Europea representa el 63,5% del valor de totes les seves exportacions, mentre per al País Valencià el valor és encara més elevat, el 66,4%. L'altra gran àrea geopolítica d'interès per a l'eix mediterrani, el nord de l'Àfrica, representa el 4,5% del valor de les exportacions catalanes i el 2,4% de les valencianes. La

Quadre XVII.5 Exportacions i importacions per destinació segons valor. Any 2002
(Milers d'euros i percentatge)

	Europa	Àfrica	Amèrica	Àsia	Oceania	Altres
<i>Exportacions</i>						
Catalunya	79,0	3,7	9,8	6,4	0,5	0,3
P. Valencià	74,8	4,0	12,2	8,2	0,6	0,2
EMC	77,0%	3,9%	11,0%	7,3%	0,6%	0,3%
<i>Importacions</i>						
Catalunya	70,4	5,5	6,5	17,1	0,4	–
P. Valencià	66,3	9,8	9,1	14,5	0,4	–
EMC	68,3%	7,6%	7,8%	15,8%	0,4%	–

Font: Dades per a Catalunya: Estadística de l'Idescat; dades per al País Valencià: Institut Valencià d'Estadística (IVE)

segona constatació que ens interessa ara tractar és el mitjà de transport elegit per a aquesta intensa comunicació. El quadre XVII.6 en resumeix la informació.

Com podem veure, l'orientació general d'ambdues economies –i de la de l'eix mediterrani continental tot plegat– és clarament dependent del transport per carretera, tant en les exportacions (59%), com en les importacions (54%). Tanmateix, s'observen diferències interessants: l'economia comercial catalana és molt més dependent del transport per carretera que no pas la valenciana, més diversificada. Si aquesta anàlisi la fem sols per al principal mercat i client de l'eix mediterrani, la Unió Europea, el resultat és encara més clar.

Com podem veure als gràfics XVII.1 i XVII.2, la preponderància del transport per carretera és aclaparadora, molt més per a l'economia catalana (amb el 87% del valor de les mercaderies exportades i importades de la Unió Europea) que per a la valenciana (66%). És evident que aquesta dependència del transport per carretera és més destacada en uns sectors que en uns altres. El quadre XVII.7 mostra algunes realitats per a l'economia valenciana. Alguns dels sectors tradicionals exportadors valencians (fruites i hortalisses o calçat) depenen molt més del transport per carretera que la mitjana general de les exportacions valencianes.

Aquesta realitat no és gaire favorable. El *Llibre blanc dels transports* de la Unió (setembre del 2001) ja proposava reequilibrar els mitjans de transport de mercaderies i persones a Europa, massa bolcat cap a la carretera. Si tenim en compte que a Europa el 44% de les mercaderies i el 79% dels passatgers es transporta per carretera i la Unió ho considera ja un percentatge excessiu –i per això proposa mesures per reduir-lo–, què deu pensar de la situació de l'eix mediterrani, bàsicament dependent de la carretera per a moltes de les seves operacions comercials?

L'orientació general de l'eix mediterrani és clarament dependent del transport per carretera

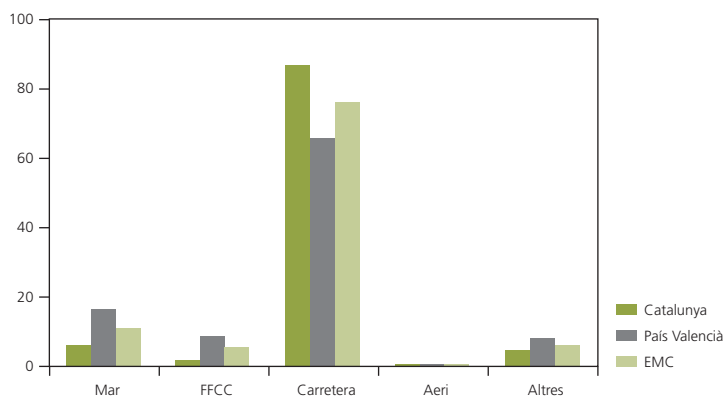
Quadre XVII.6 Exportacions i importacions totals en valor segons mitjà de transport. Any 2002
(Milers d'euros i percentatge)

	Mar	FFCC	Carretera	Aeri	Altres
<i>Exportacions</i>					
Catalunya	21,4	1,8	68,4	5,0	3,3
P. València	35,1	6,5	49,7	3,3	5,4
EMC	28,3%	4,2%	59,0%	4,2%	4,4%
<i>Importacions</i>					
Catalunya	26,7	0,3	64,0	5,0	4,0
P. València	38,6	7,7	44,0	3,7	6,0
EMC	32,7%	4,0%	54,0%	4,4%	5,0%

Font: Dades per a Catalunya: Estadística de l'Idescat; dades per al País Valencià: Institut Valencià d'Estadística (IVE)

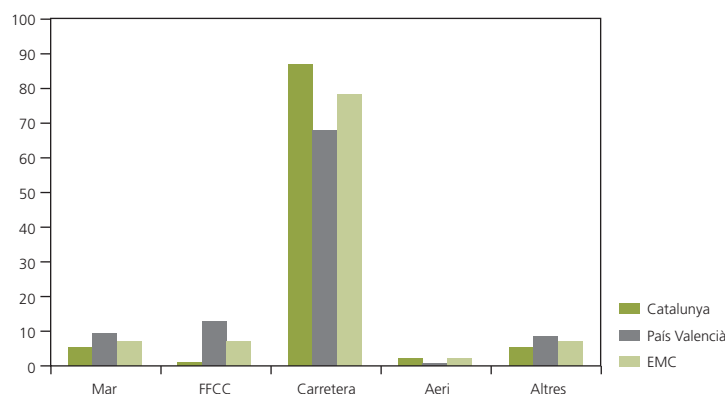
Gràfic XVII.1 Exportacions a la Unió Europea segons mitjà de transport. Any 2002

(En percentatge valor exportacions)



Fonts: Idescat i IVE

Gràfic XVII.2 Importacions a la Unió Europea segons mitjà de transport. Any 2002
(En percentatge valor importacions)



Fonts: Idescat i IVE

Quadre XVII.7 Exportacions valencianes en valor segons mitjà de transport. Any 2002
(En percentatge)

Sectors	Mar	FFCC	Carretera	Aeri	Altres
Animals vius i productes animals	10,5	0,0	77,3	0,5	11,7
Productes vegetals	5,0	0,2	89,5	0,4	5,0
Materials plàstics i cautxú	27,2	0,4	60,9	0,7	10,8
Paper i derivats	22,9	13,4	71,1	1,6	4,3
Calçat	13,0	0,0	62,9	13,7	10,4

Fonts: Institut Valencià d'Estadística (IVE) i elaboració pròpia

Per què ens interessen totes aquestes dades? No sols per mostrar un cert desajustament entre la realitat i la perspectiva de futur en l'horitzó de la Unió Europea, sinó per mostrar, a més, el desajustament entre la realitat de les orientacions geoeconòmiques de l'eix mediterrani continental (europea i per carretera) i la realitat de la dotació d'infraestructures de transport i comunicació actuals.

5. L'estat de les infraestructures de l'eix mediterrani

L'eix mediterrani està per sota de la mitjana espanyola en tots els conceptes d'inversió pública,...

Per analitzar aquest punt, farem servir les dades més recents a les quals hem tingut accés: les que provenen del «Tercer Informe de Cohesió» de la Comissió Europea, publicat el mes de febrer del 2004. L'informe ofereix una taula ben expressiva: la despesa pública per regions a Espanya calculada en una mitjana sobre el període 1992-1999 per a diferents aspectes. El quadre XVII.8 en recull la informació bàsica.

Les diferències entre la inversió per càpita a l'eix mediterrani i a Madrid, per exemple, o amb la mitjana estatal, són evidents. L'eix mediterrani es troba sistemàticament per sota de tots els conceptes quant a inversió pública en el període 1992-1999 respecte de la mitjana espanyola i també respecte de Madrid en la inversió total, excepte en el cas de les infraestructures, tot i que la distància en l'apartat de seguretat, habitatge i transport és de gairebé 75 euros/càpita a favor de Madrid. Però el més interessant de tot és analitzar la posició relativa de l'eix mediterrani i de les comunitats que el formen en relació amb les altres comunitats autònomes espanyoles. De l'anàlisi de la informació original, podem concloure que de les 18 unitats regionals analitzades (les 17 comunitats autònomes més Ceuta i Melilla), les tres regions de l'eix mediterrani ocupen posicions molt endarrerides en la major part de conceptes (quadre XVII.9), i el que és pitjor, les tres darreres posicions (16, 17 i 18) pel que fa a inversió pública per càpita en el període 1992-1999.

Quadre XVII.8 Despesa pública a Espanya. Mitjana anys 1992-1999. Despesa per càpita
(Euros)

	Catalunya	P. València	I. Balears	Euroregió de l'arc mediterrani (Euram)	Madrid	Mitjana Estat
Salut i serveis socials	1.546	1.458	1.365	1.456	1.545	1.648
Infraestructures	133	187	220	180	158	196
Seguretat, habitatge i transport	250	193	249	231	314	246
UE i ajuts regionals	24	46	16	29	9	105
Total	1.953	1.883	1850	1.895	2.026	2.195

Font: Elaboració pròpia a partir del «Tercer Informe de Cohesió Social i Econòmica», Comissió Europea, febrer del 2004

Quadre XVII.9 Posició de les comunitats de l'eix mediterrani en relació amb les 17 CA més Ceuta i Melilla pel que fa a despesa pública a Espanya. Mitjana dels anys 1992-1999

	Catalunya	P. València	I. Balears
Salut i serveis socials	14	16	18
Infraestructures	18	14	9
Seguretat, habitatge i transport	8	16	9
UE i ajuts regionals	16	14	17
Total	16	17	18

Font: Elaboració pròpia a partir del «Tercer Informe de Cohesió Social i Econòmica», Comissió Europea, febrer de 2004

Quin ha estat el resultat d'aquesta tendència? Doncs un altre document dels cercles europeus ens confirma la intuïció negativa. Un informe de la Unió Europea per al Mediterrani occidental («Programa Operacional 2000-2006, Interreg IIIB»), emès per la Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió publicat el desembre del 2001, ens dóna una fotografia estàtica de la situació de les infraestructures de les comunitats de l'eix mediterrani en relació amb altres regions mediterrànies. El quadre XVII.10 en resumeix la informació.

Per poder veure amb més eficàcia la posició relativa de les regions de l'eix mediterrani, hem confeccionat dues taules més (quadres XVII.11 i XVII.12). Hi hem situat sempre les cinc regions amb millors dotacions, i darrere, la posició relativa que ocupen Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears sobre les 26 regions analitzades. El resultat és decebedor. En l'anàlisi de dotacions per quilòmetre quadrat, i excepte en el cas de les autopistes, la posició de Catalunya i del País Valencià és molt baixa. Crida l'atenció el que passa amb la dotació de carreteres, que situa les tres regions en posicions successives ben a prop de la cua de la classificació. Si l'anàlisi la fem en dotació per habitant, la posició de l'eix mediterrani és encara pitjor, sempre amb excepció de l'autopista i sols per al País Valencià.

No és difícil de deduir que la limitada inversió pública estatal en les infraestructures de l'eix mediterrani han conduït a aquesta posició tan endarrerida entre les 26 regions mediterrànies. Podem endevinar quina seria la situació si la comparació la féssim amb les regions més ben dotades del centre i del nord d'Europa.

6. Conclusions

En resum, hem vist una sèrie de fenòmens que justifiquen, al nostre entendre, la incorporació de les anàlisis interregionals o macroregionals a les visions de la realitat econòmica i

...i la dotació d'infraestructures respecte d'altres regions mediterrànies és molt baixa.

Quadre XVII.10 Nivell de dotació d'infraestructures per a 26 regions mediterrànies

	Nivell de dotació per km ²			Nivell de dotació per habitant		
	FFCC	Autopista	Carretera	FFCC	Autopista	Carretera
Alentejo	62	9	29	422	62	200
Algarve	79	95	73	156	187	143
Andalusia	61	73	36	102	122	60
Aragó	50	37	28	274	201	151
Illes Balears	0	57	57	0	54	54
Basilicata	81	22	88	180	50	196
Calàbria	134	103	141	132	102	139
Campània	170	183	161	55	59	52
Catalunya	99	144	45	71	103	32
Ceuta i Melilla	0	0	4	0	0	0
País Valencià	81	165	48	66	134	39
Còrsega	63	0	99	292	0	459
Emília-Romanya	112	159	175	86	122	134
Llenguadoc-Rosselló	122	86	173	206	145	292
Laci	151	155	148	68	70	67
Ligúria	218	385	203	96	170	90
Llombardia	155	127	155	56	46	56
Múrcia	60	83	39	87	119	56
Piemont	176	165	161	141	132	129
Provença	97	125	139	94	121	135
Roine-Alps	146	137	204	156	148	219
Sardenya	43	0	69	85	0	135
Sicília	133	125	109	92	87	76
Toscana	145	100	122	128	89	108
Úmbria	106	42	105	148	59	146
Vall d'Aosta	60	159	78	225	596	292

Font: «Programa operacional 2000-2006 Interreg IIIB», Comissió Europea, Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió, 2002

Quadre XVII.11 Classificació de regions més ben dotades en infraestructures per km² i posició de les comunitats de l'eix mediterrani
(Dotació per km²)

FFCC			Autopista			Carretera		
Lloc	Regió	Valor	Lloc	Regió	Valor	Lloc	Regió	Valor
1	Ligúria	218	1	Ligúria	385	1	Roine-Alps	204
2	Piemont	176	2	Campània	183	2	Ligúria	203
3	Campània	170	3	P. Valencià	165	3	Emília-Romanya	175
4	Llombardia	155	4	Piemont	165	4	Llenguadoc-Rosselló	173
5	Laci	151	5	Emília-Romanya	159	5	Campània	161
13	Catalunya	99	8	Catalunya	144	19	I. Balears	57
16	P. Valencià	81	19	I. Balears	57	20	P. Valencià	48
26	Balears	0				21	Catalunya	45

Fonts: «Programa operacional 2000-2006 Interreg IIIB», Comissió Europea, Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió, 2002, i elaboració pròpia

Quadre XVII.12 Classificació de regions més ben dotades en infraestructures per habitant i posició de les comunitats de l'eix mediterrani
(Dotació per habitant)

FFCC			Autopista			Carretera		
Lloc	Regió	Valor	Lloc	Regió	Valor	Lloc	Regió	Valor
1	Alentejo	422	1	Vall d'Aosta	596	1	Còrsega	459
2	Còrsega	292	2	Aragó	201	2	Llenguadoc-Rosselló	292
3	Aragó	274	3	Algarve	187	3	Vall d'Aosta	292
4	Vall d'Aosta	225	4	Ligúria	170	4	Roine-Alps	219
5	Llenguadoc-Rosselló	206	5	Roine-Alps	148	5	Alentejo	200
20	Catalunya	71	7	P. Valencià	134	22	I. Balears	54
22	P. Valencià	66	13	Catalunya	103	24	P. Valencià	39
25	I. Balears	0	21	I. Balears	54	25	Catalunya	32

Fonts: «Programa operacional 2000-2006 Interreg IIIB», Comissió Europea, Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió, 2002, i elaboració pròpia

geogràfica de les comunitats autònomes mediterrànies. En primer lloc, hem pogut recordar l'existència de vincles comercials privilegiats i de fluxos de relacions molt intensos entre els territoris de l'eix mediterrani, amb l'afegit de l'Aragó, en algun cas, i de Múrcia, en d'altres, que mostren l'existència d'una regió econòmica a la façana mediterrània d'Espanya relacionada i connectada. Al mateix temps, hem vist que la frontera francoespanyola del Pirineu no és cap obstacle a les relacions per carretera entre les regions transfrontereres i que aquesta regió pirinenca està especialment connectada pel sud amb l'economia valenciana i pel nord amb la de la Provença, de manera que es configura una realitat potent a la Mediterrània occidental. En segon lloc, hem pogut situar l'eix mediterrani –materialitzat en la realitat estadística europea denominada NUTS 1 Est–, en el conjunt de macroregions europees, en una posició intermèdia pel que fa a PIB/càpita, posició que millora si considerem tan sols les macroregions dels quatre països de la Unió de la Mediterrània (Espanya, França, Itàlia i Grècia). L'eix mediterrani –i les comunitats que el conformen–, mostren creixements importants del PIB/càpita entre 1995 i 2001, amb una millora notable de l'índex de convergència amb la mitjana europea, tot i que encara, com a tal eix mediterrani, es troba per sota del valor 100. El nostre eix mediterrani lidera, doncs, el procés de convergència econòmica amb la mitjana europea en tota la zona sud mediterrània de la Unió. En tercer lloc, hem mostrat la importància de l'obertura exterior de les economies de l'eix mediterrani i la seva orientació europea pel que fa a exportacions i importacions, amb un ús predominant de la carretera. Per contra, i aquesta seria la quarta gran idea, hem mostrat de forma senzilla la baixa inversió pública durant la dècada dels noranta en infraestructures de comunicació i transport –vitals per mantenir i incrementar l'activitat exportadora de les economies de l'eix mediterrani– i, en conseqüència, la posició endarrerida en dotació de carreteres i ferrocarrils (les autopistes són una altra cosa), fins i tot per sota de la mitjana de 26 regions mediterrànies i a la cua d'aquesta classificació. En essència, allò que s'ha esdevingut els darrers anys a l'eix mediterrani –una regió econòmica ben real si fem cas als fluxos comercials i de transport, per exemple, i sense entrar en altres consideracions lligades a la similitud i la complementarietat de l'estructura interna de cada economia, que deixem en mans dels especialistes–, és una convergència econòmica amb la mitjana europea notable, però hi ha hagut una manca de cohesió marcada per la baixa dotació d'infraestructures, per la pobra inversió estatal, per la mancança d'una articulació interna de la regió de l'eix mediterrani –sols cal pensar en el fragmentat corredor mediterrani, però caldria parlar també de l'ampliació de l'autopista, de la reforma de la carretera general, de les connexions interiors entre comarques veïnes–, de la llunyana connexió amb la xarxa francesa de ferrocarril i, per tant, amb la xarxa de transport transeuropeu, etc. Convergència sense cohesió, aquest podria ser un bon resum d'allò que ha passat a l'eix mediterrani els darrers anys i encara al segle XXI.

De forma coherent amb el que hem dit, pensem que cal incorporar, doncs, la visió interregional, en aquest cas materialitzada en l'eix mediterrani, a les visions, les accions i les decisions dels governs i dels empresaris, i de les cambres de comerç també. Enriquir i complementar la perspectiva habitual és sempre positiu. Cal, doncs, fer-se càrrec d'una escala que el Govern de l'Estat espanyol no sol ni pot considerar, i que la Unió Europea confia a la cooperació entre governs regionals mitjançant la constitució d'euroregions o de comunitats de treball. Cal adequar la dotació d'infraestructures a la potència i a les necessitats econòmiques i estratègiques de l'eix mediterrani. Cal que els empresaris de les regions implicades adoptin posicions conjuntes, després d'una discussió oberta, per enfrontar-se als problemes que els afecten. Cal observar i estudiar els models de cooperació regional que s'estan creant en altres llocs, per exemple, al Bàltic. En resum, incorporar a la visió habitual de les nostres economies particulars la dimensió interregional, transfronterera i transeuropea del territori econòmic i geogràfic de l'eix mediterrani.

Es demostra l'existència d'una regió econòmica a la façana mediterrània relacionada i connectada

Cal incorporar la visió interregional a les visions, accions i decisions de governs i empresaris