

## País central

*«El futur de Catalunya amb una Barcelona que actuï de capital és consolidar-se com el principal node d'innovació i transició econòmica de la Mediterrània Occidental»*

**Quan la política era clandestina, el catalanisme va decidir prioritzar fer país:** consolidar la llengua, la cultura, l'economia, la societat civil. Amb l'arribada de l'autonomia, des de les institucions s'empenyé inicialment en aquest direcció. Alhora afloraven les contradiccions del marc autonòmic: una eina necessària per consolidar l'autogovern i una eina limitada per a poder-lo completar. L'estricta gestió dels serveis públics, de vegades, abandonava el fer país i tampoc albirava una ruptura de l'estatus autonòmic cap al ple autogovern. El cicle 2003-2010 va permetre donar una sotragada al tauler de joc i comprovar fins a quin punt era possible avançar des de la reforma cap a un autogovern que pogués completar el país. No fou possible, però gràcies a aquell intent, els anys posteriors s'assajà una via rupturista amb èxits notables de mobilització i les jornades històriques de l'1 i el 3 d'octubre del 17. Però la correlació de forces esfondrà la via. La paradoxa fou que quasi dues dècades de prioritització del canvi del marc polític cap a l'estatut federal o cap a la independència, van deixar a la societat civil i els governs autònoms sense la persistència en continuar fent país. Només en el camp econòmic el país va continuar funcionant allunyat de les conjuntures polítiques. Ara que sabem que cal continuar treballant per una República catalana amb estratègies renovades, també sabem que és urgent la mobilització institucional i ciutadana per reprendre el fer país, malmès en alguns àmbits. Parlem-ne d'un.

**Catalunya està situada geogràficament entremig dels tres estats jacobins residuals** a Europa: Espanya, França i Itàlia. Actuen com a adversaris - i a voltes enemics- potents com la França que continua volent els Pirineus com a frontera amb Àfrica. Per mostra, els sistemàtics obstacles a foradar els Pirineus, les lamentables connexions amb el túnel del Pimorent, la paralització del Tren d'alta velocitat, els inconvenients posats a les connexions energètiques, entre elles el gasoducte. A l'altra cara de la moneda hi ha l'Espanya oligàrquica i de matriu castellana que prefereix una Catalunya perifèrica i un gran Madrid radial i connectat al món per avió.

**Ara, el canceller alemany, Olaf Scholz, ha descobert amb la guerra de Rússia** que la Mediterrània existeix i reclama el gasoducte aturat per França i Espanya. La pandèmia amb la crisi de subministraments amb la deglobalització parcial que sembla que comporta i el bloqueig de la Mitteleuropa cap a l'est pels somnis imperials russos i pel perill turc, fan mirar el món germànic i nòrdic cap a la Mediterrània. I allà descobreixen males connexions energètiques, viàries i ferroviàries; s'astoren de veure el retard enorme en energies renovables solars i eòliques en els països del sol i del vent, a favor dels oligopolis públics o expúblics especuladors amb les fòssils i les nuclears; comproven com les polítiques europees de desenvolupament regional han estat malbaratades per França, Itàlia i Espanya on l'antifederalisme condemna els sud respectius a la modernització sense desenvolupament; i els nords a la sobreextracció fiscal amb càstig a la seva eficiència. Per altra banda, aquesta especialització interna territorial acaba potenciant els nacionalismes més excloents en les zones degradades econòmicament. Catalunya nord i la Provença són de l'extrema dreta. Ara ja ho és Andalusia i Múrcia. I cada cop més ho serà el Mezzogiorno on la deriva populista romana de Salvini ha portat a la Lega al seu harakiri, deixant d'interessar al Nord i passant els seus vots a l'autenticitat neautoritària de Fratelli d'Itàlia. Per cert, la Le Pen i la Meloni s'han cuidat prou d'abjurar de Vichy i de Mussolini, cosa que no han fet de Franco, ni Abascal ni Feijoo.

**Aquest és el nostre marc geopolític i continuarem lluitant contra el que sembla un destí desgraciat.** I una de les vies que ens cal és que allà on els altres, francesos i espanyols, ens veuen com a perifèria, nosaltres ens sapiguem veure i actuar com a centre. El futur de Catalunya amb una Barcelona que actuï de capital és consolidar-se com el principal node d'innovació i transició econòmica de la Mediterrània Occidental. Per això, cal assentar la diversificació industrial



---

actual pivotant sobre alguns focus on l'excel·lència a escala internacional està garantida: biotecnològica, agroalimentari, mobilitat sostenible, informàtica/mòbils/jocs, creativitat artística i disseny..... Les successives notícies de radicació a Catalunya de centres tecnològics de multinacionals i la residència de seus d'organismes públics com la recent d'Europa sobre innovació de les indústries culturals mostren les seves possibilitats. I això malgrat tenir un competidor polític, Madrid, que juga amb l'avantatge de tenir tot l'aparell de l'estat a favor seu.

**Però Catalunya no pot entrar en la dinàmica comparativa amb una capital d'estat** que basa la seva estratègia en la centripetació dels territoris que pretén subordinar cada cop a més distància. Barcelona capital, seguint la tradició, ha de tenir un model de cooperació i de col·laboració amb les ciutats marítimes de la Mediterrània occidental i de les perifèries geopolítiques de França, Itàlia i Espanya. Un nucli proper format per València, Saragossa, Palma, Tolosa i Montpeller a menys de 400 quilòmetres. Més enllà en les conques de l'Ebre, el Garona i el Roine: Bilbao, Bordeus i Lió a poc més de 600 quilòmetres. I col·laboracions amb l'arc mediterrani des de Màlaga a Livorno a 1000 km per terra. O a través de les connexions de transport marítim de curta distància (Short Sea Shipping) desenvolupant el programa europeu d'Autopistes del Mar (Motorways of the Sea) amb ports que en el punt més llunyà es mouen cap a les 500 milles de Tunis, 400 d'Orà i Livorno, 300 d'Alger, amb punts intermedis com València, Cartagena, Marsella, Gènova, Porto Torres o Ajaccio. En aquest context, el transport marítim de curta distància (Short Sea Shipping, SSS) representa al voltant del 65% del trànsit total de càrrega. I per això, es dissenya l'Espai Marítim Europeu (European Maritime Space, EMS) que gaudirà de l'accés a moltes possibilitats de finançament pel "Mecanisme de Transició Justa" que mobilitzarà més de 100.000 milions d'euros (2021-2027) per arribar a una UE "climàticament neutral" l'any 2050. Aquesta realitat, ja molt important, es podria veure dimensionada si la reindustrialització que necessita Europa es planifiqués amb aquesta visió estratègica del territori i on els països de l'occident mediterrani, africans inclosos, complementessin les seves produccions per minimitzar la dependència de productors llunyans.

**Però aquesta capacitat de colideratge extern de Barcelona/Catalunya cal exercir-lo també internament.** Fa poc, l'urbanista Acebillo reclamava la descentralització de Barcelona en àrees de planificació als districtes; i alhora, superant els límits actuals de l'àrea metropolitana, incorporar a algunes decisions i anàlisis prospectives les ciutats mitjanes de la regió: Vilanova, Vilafranca, Martorell, Sabadell, Terrassa, Mataró. I fins i tot Igualada, Manresa i Vic. Barcelona exercint de capital de Catalunya té molt potencial però per consolidar-se cal que assumeixi un model de cocapitalitat regional, catalana, de la Mediterrània occidental i de les perifèries geopolítiques hispano-franco-italianes que els agradaria ser centre. I quan el món tendeix a un cert replegament per garantir les cadenes de subministrament energètic, alimentari i de components estariem parlant de posicionar-se en aquest cercle de km 0-1000 on caldrà actuar per a assegurar aquest cop de timó a la globalització que s'ha fet fins ara. Aquesta proposta, ara mateix, és una manera de fer país. País central. I acumular forces per a les noves oportunitats cap a la República.