



**Diputació de Lleida**  
PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

# **L'importanza degli aeroporti regionali come complemento ai grandi centri aeroperportiali nell territorio Arco Latino:**

**Ramon Tremosa i Balcells**

Departamento di Teoria Economica, Università di Barcellona

[www.ramontremosa.cat](http://www.ramontremosa.cat)



*“Gli aeroporti determinano la localizzazione dei nuovi affari e dello sviluppo urbano nel XXI secolo in una forma piu’ determinante alla quale lo fecero le autostrade nel XX secolo, i tren nel XIX ed i porti nel XVIII secolo”*

**Dr. John Kasarda, The University of North Carolina (2006)**

*” La mega-regione di Barcellona, che include 265 milioni di persone da Valencia sino a Marsiglia e Lione, ha generato nel 2005 un PIL di 610 bilioni di doollari... Un alto carico del ministero del trasporto del governo olandese mi ha confidato che si sta innervosendo perché si st anticipando una futura perdita di imprese del nord Europa verso la megaregione di Barcellona, attratta dal miglio clima, la bellezrael panorama ed i suoi crescenti centri di talento”...*

**Richard Florida, Who’s Your City (2008)**

*“ Nel XXI secolo esiste un nuovo concetto di territorio. Da una parte, i nuovi mecí di trasporto riducono le distanze in forma crescente. Dall’altra, le nuove tecnologie permettono che l’informazione arrivi istantaneamente a qualsiasi punto del pianeta. Questo fa si che il territorio smetta di essere semplicemente uno scenario per sviluppare le attivita basilari dello sviluppo economico. La distanza e’ sempre piu’ una questione di tempo e sempre meno una questione di chilometri.”*

**Macelino Iglesias i Ricou, presidente Comunidad Autònoma de Aragón**



## INDICE

---

- 01.-: EUROPA,IL BOOM DEGLI AEREOPORTI REGIONALI**
- 02.-: SECOLO XXI, LIBERTA' COMMERCIALE IRREFRENABILE**
- 03.-: MEDITERRÁNEO, CENTRO NEVRALGICO DEL COMMERCIO**
- 04.-: MEDITERRÁNEO OCCIDENTALE, PORTA DELL'EUROPA**
- 05.-: QUALCHE AEREOPORTO EUROPEO**
- 06.-: LE MEGAREGIONI IN UN CONTESTO GLOBALE**
  
- 07.- CASO DA STUDIO**
  - a. LA CATALOGNA NEL XXI SECOLO**
  - b. LA CATALOGNA, "HUB" AEREOPORTUARIO NATURALE**
  - c. IL POTÉNZIALE DELLA MEGA REGIONE DI BARCELLONA**
  - d. DA ALICANTE FINO A PALAMOS, PORTI IN AUGE**
  - e. DA ALICANTE A PALAMOS , PORTI CON VALORE AGGIUNTO**
  - f. FATTORE TERRA,IL PETROLIO DEL XXI SECOLO**
  - g. PIANURA DI LLEIDA,FUTURO INCOCIO DI VIE**
  - h. LLEIDA, L'AEREOPORTO DEL CAMP DI TARRAGONA**
  - i. TARRAGONA "SHIPPING", BARCELLONA "SHOPPING"**
  - j. GESTIONE INDIVIDUALIZZATA, GESTIONE COMPETITIVA**
  - k. IL COMPITO AEREO, IL DECOLLO DI LLEIDA**
  - I. AEREOPORTI CATALANI, CAMION PIUTTOSTO CHE TRENO**
  
- 08.- CONCLUSIÓN**
- 09.- TAVOLE**
- 10.- BIBLIOGRAFÍA**



## **1.-: EUROPA,IL BOOM DEGLI AEREOPORTI REGIONALI**

Ogni anno si pubblicano diversi studi ed investigazioni a riguardo degli aeroporti di tutto il mondo, e nel 2007 se ne e' presentata una rilevante in casa nostra: "Il Boom degli aeroporti regionali spagnoli". Il primo capitolo si intitola "L'importanza degli aeroporti regionali europei" e fu scritto presso l'Università di Lleida dal cattedrático di Geografia Unama Jordi Marti-Henneberg, insieme a Kerstin Burckhart ed Alejandro Simon Colina . Lo studio afferma che la liberalizzazione del mercato aereo in Europa ha supposto una delle riforme con piu' successo fra tutte quelle realizzate nel mondo negli ultimi anni.

Questa liberalizzazione si portó a termine copiando quella che si effettuó negli Stati Uniti qualche anno prima, e che risultó essere un grande successo in termini di aumento del traffico aereo. Entrando in vigore nel 1997 in Europa, ha reso possibile e moltiplicato nuove rotte, frequenze e capacità fra i paesi membri dell'UE.

La liberalizzazione sopracitata ha aumentato la concorrenza, specialmente con la comparsa delle compagnie low cost , anche se nel settore aereo esistano due modelli di lavoro che tendono a consolidarsi. Da una parte le grandi compagnie aeree, chiamata anche compagnie di rete, si preoccupano piu`per le rotte di lunga distanza ed, in misura inferiore per quelle di media distanza, canalizzando i passeggeri di altri aeroporti per mezzo di un ampio raggio del traffico di connessione attraverso grandi aeroporti *hub*. Dall'altra le compagnie low cost optano per offrire rotte punto a punto, da città a città , sempre in un raggio corto o medio. Per questo motivo le compagnie di basso costo tendono ad optare, la maggiorparte ,per aeroporti secondari, che non arrivavano al milione di passeggeri prima della loro venuta. Anche per questa ragione le compagnie low cost abitano a ubicarsi a più di 50 chilometri dalle grandi città.



Le compagnie low cost hanno generato vantaggi competitivi rispetto alle tradizionali compagnie di rete, che gli permette ottenere dei costi di gestione piú bassi. Questo fatto ha provocato che le compagnie low cost siano passate da una quota di traffico aereo nel mercato europeo dal 4% del 2001 sino al 23% del 2006.

I minori costi si ottengono grazie ad una maggior produttività lavorativa, ad una iniezione di capitale e soprattutto grazie a delle strutture lavorative piú flessibili. Le compagnie low cost utilizzano un solo tipo di aereo, inoltre risparmiano di piú grazie anche ad un minor costo derivato dal check in piú agile e riduce il lavoro della compagnia trasferendolo direttamente all'utente. Un altro elemento che beneficia le compagnie low cost é l'utilizzo di aeroporti secondari risparmiando soldi in scali, tasse aeroportuali ed ottenendo in qualche caso aiuto dai governi regionali e locali. Sino al punto che a volte le tasse sono state negative grazie a queste sovvenzioni.

Nell'anno 2006 il 60% del traffico aereo europeo di passeggeri delle compagnie low cost e' stato realizzato unicamente da tre compagnie (l'irlandese Ryanair, l'inglese Easyjet e la tedesca Air Berlin). La maggiorparte delle compagnie low cost sono inglesi o tedesche. Germania ed il Regno Unito sono i principali paesi esportatori di turismo low cost, mentre che la Spagna , L'Italia e la Francia sono diventati i principali importatori. Il Regno Unito é il mercato aereo piú maturo d'Europa, sino al punto che l'offerta Ryanair é gia quantitativamente superiore a quella della British Airways. Se non si includessero nelle statistiche di traffico gli extra comunitari , la metà dei passeggeri degli aeroporti britannici viaggiano nel 2007 con compagnie low cost.

**Ryanair** opera da un numero relativamente basso di aeroporti in origine, 26 nel 2006, pero vola in un numero molto maggiore di destini., circa 150. Per



questo motivo Ryanair fa servire aeroporti situati a 80 chilometri, ed addirittura a 150 chilometri dalle grandi città alle quali pretende offrire i suoi voli, e scegliendo aeroporti secondari praticamente senza traffico prima dell'arrivo della Ryanair; per questo motivo Ryanair rappresenta una percentuale elevata dei passeggeri di questi aeroporti regionali.

**Easyjet**, invece, basa la sua strategia in molti aeroporti d'origine e molti aeroporti di destino, operando attualmente in una ottantina di aeroporti. Easyjet collega principalmente grandi aeroporti e punta su molta frequenza più che su molte rotte. Per questo motivo non ha delle quote di mercato molto alte come Ryanair, ad avere molta concorrenza da parte delle compagnie tradizionali, nonostante muovendo un maggior numero di passeggeri lì dove opera.

**Air Berlin**, basa il suo modello di lavoro nel traffico di connessione agli aeroporti di Palma di Maiorca, di Norimberga e Londra/Stansted, concentrando negli stessi la maggior parte della sua offerta. Quindi i principali responsabili del vero boom degli aeroporti secondari sono stati gli aerei della Ryanair.

Gli aeroporti piccoli, regionali e secondari europei, per tanto hanno approfittato negli ultimi anni della scelta che ha fatto un nuovo modello di compagnia di volo, le compagnie low cost. Non c'è bisogno di andare molto lontano per studiare un caso di successo.

L'aeroporto di Gerona ha sperimentato negli ultimi anni una crescita incredibile. Ryanair cominciò la sua offerta alla fine del 2002 con il suo primo volo a Francoforte e da lì sino ad oggi l'aumento del traffico è stato costante anno dopo anno, l'anno 2007 registrò una cifra vicino ai 5 milioni di passeggeri, con un incremento del 30% rispetto al 2006, convertendosi nel 10° aeroporto d'AENA e nel quinto aeroporto della penisola iberica, con un traffico superiore a quello degli aeroporti di città più grandi come Siviglia o Bilbao.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Nosostante sia stata Ryanair, una compagnia di low cost, quella che ha collocato Gerona nel panorama degli aeroporti europei, altre compagnie hanno cominciato ad operare dall'aeroporto di Vilobó d'Onyar; è il caso dell'olandese Transavia che offre collegamenti con aeroporti europei che non sono low cost, come il caso di Parigi Orly, volo che opera con un grande successo (è considerato il miglior aeroporto parigino per accedere il più velocemente possibile ai quartieri degli affari della capitale francese). Nel mezzo del dibattito che viviamo a riguardo del modello della gestione degli aeroporti catalani, che si riferisce principalmente a chi comanda nella gestione di queste infrastrutture vitali, spesso si sottovaluta il ruolo che giocano nei nostri tempi i voli low cost. Normalmente si relaziona low cost con poca qualità e con una economia di basso livello, e per la maggior parte è così, però il basso costo non è solo questo.

In Europa molto spesso impresari e professionisti utilizzano questi voli. Se un impresario, per esempio, lavora nel Valles e per lavoro deve andare spesso a Newcastle, l'opzione odierna è chiarissima: Ryanair offre questo volo da Gerona ed è diretto, senza scali e molto economico. Inoltre l'accesso dal Valles all'aeroporto di Girona è molto rapido e non è collassato, mentre che lo spostamento sino al Prat è totalmente dubbioso; molti professionisti ed impresari del Valles orientale, del Maresme, Osona e del Bages che escono di casa con quattro o cinque ore di anticipo per paura di trovare traffico sulla B-30 in direzione il Prat. Allo stesso modo, nel 2007 hanno operato con molti passeggeri il volo da Gerona a Madrid della Spanair (che lo occupano anche passeggeri del nord della Catalogna) e della polacca Centralwings, fatto che provoca l'inizio della diversificazione delle compagnie che operano da Gerona: la dipendenza da una sola compagnia, in questo caso Ryanair, sarà forse inferiore nei prossimi anni.

Non ci rendiamo conto sino a che punto sia importante per un paese, disporre di una ampia offerta di collegamenti da una rete aeroportuale. In questo senso gli



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

aeroporti catalani sono molto migliorati negli ultimi anni. Quando si fanno tanti paragoni con Madrid ed il suo fiammante aeroporto, per andare da Barajas a Newcastle non vi è un volo diretto bisogna fare scalo. Dalla Catalogna, invece, vi ci si può arrivare da due aeroporti con volo diretto con diversi voli settimanali. Grazie al fatto che Catalogna è una delle prime potenze turistiche mondiali siamo ricettori di molti voli diretti da altre città europee, fatto che converte i nostri aeroporti in eccellenti aeroporti regionali europei; disporre di diversi voli diretti, da un punto all'altro, è un vantaggio competitivo di prima scelta.

Se il lavoro ti porta per esempio, in Polonia bisogna ringraziare i turisti polacchi, per il fatto di avere voli diretti con quattro città diverse: da Madrid, invece solo si vola fino a Varsavia.

Quanto più forti siano gli aeroporti di Gerona, Reus e Lleida –Alguaire, più disponibilità avrà il Prat per offrire voli intercontinentali. Anche se sono aeroporti concentrati in voli low cost, questi voli sono di un potenziale molto alto. Low cost per alto valore. Riassumendo, pertanto, i vantaggi delle compagnie low cost sono fondamentalmente due: il primo, hanno fatto aumentare la concorrenza e forzato una riduzione dei prezzi e secondo hanno alimentato aeroporti secondari.





## **2.-: SECOLO XXI, LIBERTA' COMMERCIALE IRREFRENABILE**

Viviamo il processo della globalizzazione in forma imparabile e trepidante. Questo processo crea un aumento incredibile degli scambi commerciali., che al giorno d'oggi si effettuano principalmente fra paesi dello stesso continente, anche se andranno ad aumentare sempre piu' gli scambi fra diversi continenti.

Questo processo di globalizzazione, fortemente represso dall'Europa dopo la seconda guerra mondiale per mezzo di un processo d'integrazione economico-commerciale, prende piede con la caduta del muro di Berlino ed ha come simbolo di futuro piu' visibile ,la nascita dell' euro.

Questo processo di globalizzazione, che muove in forma esponenziale le persone,le merci , i capitali ( il fattore capitale e' ai giorni nostri un elemento produttivo perfettamente in movimento tra i molti paesi del continente) , si fermerà nei prossimi decenni , solo se nuove guerre mondiali o grandi crisi economiche faranno ritrarre i paesi verso posizioni protezionistiche. Di fatto, uno dei pochi consensi fra gli economisti a livello globale e' che la libera commercializzazione fa cresceré tutti i paesi che vi partecipano: il libero commercio non ha mai impoverito nessuna nazione e favorisce la specializzazione produttiva dei paesi in cio' che sanno fare meglio.

Per questo, con tutta probabilita' la scenario piu' probabile nei prossimi anni sia il forte aumento delle transazioni di prodotti e di fattori di produzione: il commercio marítimo tra Europa ed Asia, per esempio, raddoppia ogni cinque anni e tutto lascia intravedere che nel futuro crescerà ancora piu' intensamente, nella form simile a cio che si spera succeda nel traffico aereo tra Europa ed América, a fronte della liberalizzazione degli spazi aerei nei cieli aperti. Il PIL di un paese cresce in forma lineare (per esempio un 3%), mentre gli scambi di merci crescono esponenzialmente fra un 10 ed un 20% all'anno a seconda del paese :



sempre piu' frequentemente gli elementi di un prodotto vanno e vengono da diversi centri di produzione prima di arrivare al cliente finale.

Nonostante i rischi che la globalizzazione comporti, sotto forma di isolamento o come pericolo per la Catalogna di diventare sempre piu' una periferia del continente europeo, l'aumento degli scambi commerciali intercontinentali offre una grande opportunita' per una crescita ed un progresso economico sia per l'economia catalana sia per quella della comunita' valenciana. Da circa trant'anni a questa parte ha cominciato a prodursi un cambio di tendenza nel commercio mondiale. Fino a quell'epoca, le coste del Nord Europa, favorite dagli scambi commerciali fra i propri paesi e gli Stati Uniti, guadagnavano quote di mercato rispetto ai porti del Mediterráneo, localizzati in un'area che a quei tempi rappresentava un dinamismo economico inferiore.

Da allora fino ai giorni nostri pero', la dislocazione di molte ditte europee e la forte crescita economica dei paesi dell'emergente Asia e dell'area del Pacifico, hanno determinato un reorientamento verso l'Estremo Oriente del centro gravitazionale dell'attivitá economica mondiale. Questo cambio ha comportato un aumento continuo di intercambi commerciali fra Europa ed Asia, sino al punto che il Mediterraneo ha dinamizzato in forma straordinaria il trasporto via mare. Infatti, il traffico tra questi due continenti, gia nell'anno 2006 rappresentava quasi un terzo delle transazioni marittime mondiali tra l'est e l'ovest, stimato in quasi trenta cinque milioni di TEU (container) all'anno.

In questo modo, l'Unione Europea nel 2006 si e' convertita nel primo partner commerciale della Cina, superando gli Stati Uniti, con una crescita pari al 10% annuale consolidato negli ultimi anni. Negli ultimi cinque anni le transazioni fra Asia ed Europa si sono duplicate e si prevede che questa crescita continui nel futuro, e questo non fa che migliorare le prospettive di affari e di futuro dei grandi porti del Mediterráneo occidentale. Per Barcellona, Tarragona e Valencia,



**Diputació de Lleida**  
PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

così' come anche per i porti di Marsiglia e Génova, sono , in questo nuovo contesto globale, prospettive buonissime.



### **3.-: MEDITERRÁNEO, CENTRO NEVRÁLGICO DEL COMMERCIO**

L'imparabile processo della globalizzazione economica che stiamo vivendo brinda delle favolose opportunità, allo stesso modo che sono grandiosi i compiti che affida. Quanto più si integra la nostra economia in un mondo ogni giorno più globalizzato, più l'intorno ci obbligherà ad essere competitivi.

Se i prossimi trent'anni saranno come i trent'anni trascorsi, per ciò che concerne l'evoluzione e al crescita del commercio marittimo mondiale, in un regime di libertà economica e commerciale ogni volta più internazionalmente accettato, nel secolo XXI e grazie all'apliamento del canale di Suez, il mar Mediterraneo si trasformerà nel centro più importante del mondo in volume di commercio marittimo. Questo potrà essere possibile perché il traffico fra Asia ed Europa si è duplicato ogni cinque anni durante gli ultimi quattro lustri e tutto fa prevedere che possa succedere lo stesso, o ancora di più, nei prossimi quattro lustri.

Asia è disposta a presentare all'Europa ed a tutto il mondo occidentale una " correzione alla totalità " : i paesi asiatici oggi emergenti aspirano ad essere ed a diventare la grande fabbrica industriale del mondo nel secolo XXI, in tutti i settori industriali ed in tutte le gamme di valori aggiunti. Oggi giorno lo è già nei prodotti di basso valore aggiunto, però sarà più difficile nei prodotti di un elevato valore: L'Europa ha tuttavia un buon margine di vantaggio.

Europa continuerà essendo una potenza industriale. L'industria seguirà nel secolo XXI essendo la base ed il fondamento della produttività in un paese, e pertanto, della propria ricchezza; per questo motivo nessun paese europeo ha sacrificato né abbandonato il proprio settore industriale. L'industria di oggi è diversa rispetto a dieci o vent'anni fa: oggi vi sono poche attrezzature nelle fabbriche, però queste ultime hanno la possibilità di generare un valore aggiunto molto alto. L'industria si è specializzata, concentrandosi nelle fasi di produzione che apportano al prodotto un maggior valore. È necessario



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

rinnovare il discorso sull'attività industriale: intorno all'industria altamente specializzata si creano molti servizi diretti alle ditte, intensivi in tecnologia ed in forza lavoro. I paesi con un maggior peso di R+D+I sul proprio PIL sono quelli che hanno saputo rinnovare la propria industria, migliorando e consolidando la propria base produttiva. Sarà un'industria forte e stabile, con una struttura presente e non un turismo ed una costruzione congiunturale, il settore che determinerà il livello della rendita e della ricchezza di un paese.

Questo è un punto chiave della possibile emergenza dell'economia catalana nel secolo che da pochi anni abbiamo chiuso, vista la propria posizione strategica in questo mare. Il Mediterraneo è stato sino alla scoperta dell'America, nel 1492, il centro del mondo conosciuto: era il mare più importante per volume di commercio marittimo ed i paesi e le nazioni confinanti avevano creato i grandi imperi del mondo, dai cartaginesi ed i romani dell'antica Roma, sino ai catalani i valenziani, i genovesi e veneziani o i turchi dell'era media.

La scoperta dell'America da parte del marinaio Cristoforo Colombo, però, ha spostato il centro gravitazionale del mondo verso l'Oceano Atlantico. Le nazioni che prevarrebbero a partire dal XVI secolo sarebbero atlantiche, da una costa all'altra del grande oceano: nel XVI

secolo la Castiglia, poi nel secolo XVIII la Francia, quindi la Gran Bretagna nel secolo XIX e per concludere gli Stati Uniti nel secolo XX. Le antiche nazioni del mediterraneo sono rimaste all'angolo e nei prossimi cinquecento anni non hanno fatto gran cosa: se escludiamo la rivoluzione industriale in Catalogna, non pronosticata, della fine dei secoli XVIII e XIX (Catalogna è stato l'unico paese mediterraneo che l'ha svolta, anche se non disponeva né di ferro né di carbone, ed ha dovuto utilizzare l'energia prodotta dalle cascate dei fiumi), il resto delle nazioni e delle regioni del Mediterraneo non hanno partecipato in nessuna forma alla generazione di nessuna delle nuove forme di creazione e di ricchezza, come quelle che per esempio hanno supposto l'industrializzazione.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Osservando un mappamondo, e' come se il Mar Mediterraneo, nella sua posizione marginale di un mare piccolo o di un lago chiuso ed isolato dopo la scoperta dell'America del 1492 nel mezzo dei grandi oceani scoperti e di vie navigabili, fosse diventato il mar Nero tra i secoli XVI e XX. Se nel XXI secolo Asia diverrá la piu' importante fabbrica del mondo e L'Europa diverrá il principale mercato del mondo, il Mediterraneo tornera' ad essere il centro principale del commercio marittimo internazionale.



#### **4.-: MEDITERRÁNEO OCCIDENTALE, PORTA DELL'EUROPA**

Nei secoli XIX e XX la ricchezza di paesi come Olanda, Belgio e Germania si spiega in buona parte grazie al ruolo che hanno giocato i propri porti come porte dell'Europa per i prodotti che provengono dall'America. Nelle Fiandre, per esempio, la crescente integrazione della sua economia in un'Europa ed in un mondo più aperto e più integrato ( la globalizzazione dal principio alla fine) ha fatto sì che in questi ultimi quarant'anni questo piccolo paese di contadini e di piccoli commercianti, durante secoli povero, sia oggi la regione europea leader nella logistica e nel traffico portuario; essendo una delle prime dieci regioni al mondo in volume d'esportazione; a disporre dei primi aiuti europei nel settore dell'automobile e nel settore chimico ( primo e secondo aiuto mondiale rispettivamente in questi due settori citati precedentemente); ed anche per essere la regione leader in alcuni campi di R\*D, come nel caso della ricerca in micro tecnologia, dato dal fatto che le università fiamenche si beneficiano dell'investimento in R+D che finanziano il proprio territorio le multinazionali presenti sullo stesso. Grazie al fatto di essere la porta d'entrata del commercio intercontinentale, Le Fiandre sono passate da essere una regione periferica ad essere una capitale europea della logistica ed essere leader produttivo, esportatore ed investitore in alcuni settori industriali.

In un contesto nel quale in tutta l'Europa avanza la dislocalizzazione industriale a favore di altri paesi, la stessa Europa deve riproporsi quale può essere il suo futuro nella produzione. Per i paesi e le regioni Mediterranee occidentali uno dei migliori esempi a seguire sono quelli dell' Olanda, del Belgio e della Germania. Le proprie regioni che erano una porta d'entrata del commercio d'Europa con altri continenti, a parte di essere una piattaforma logistica, gli ha permesso, da una parte, consolidare i propri principali settori produttivi già esistenti: alcuni dei quali sorprendentemente sono simili a quelli catalani e sono anche settori



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

industriali maturi : materiale di trasporto, chimica, farmacéutico ed agroalimentare.

D'altra parte, essere una regione "porta d'entrata e piattaforma logistica" gli ha permesso di specializzare i suoi settori produttivi tradizionali, in maniera crescente, in processi di una maggiore creazione di valore aggiunto: oggi arrivano nei porti olandesi. Delle Fiandre e del nord della Germania molti prodotti semilavorati provenienti da altri continenti, che vengono scaricati ed ai quali si aggiunge un valore nei propri territori. In molti casi questo processo d'incorporazione del valore si produce nelle stesse aree portuali, dove sono stabilite molte multinazionali che negli ultimi cinquant'anni si sono andate installando. Una volta il prodotto importato come semilavorato e' terminato, si carica in nave, camion, treno o aereo e viene distribuito al continente europeo o viene esportato a un altro continente. I porti olandesi, fiamenchi e tedeschi sono diventati una chiave fondamentale nella catena della creazione del valore , volgendo la propria area d'influenza verso l'europa interiore per mezzo dei "porti secchi" (parchi logistici di merci) e generando servizi e ricchezza molto al di là dell'ambito strettamente portuale.

In ultima analisi essere una regione "porta d'entrata e piazzale logistico" ha permesso all' Olanda , alle Fiandre ed alla Germania del nord di captare nuovi settori di attività, come per esempio il caso della ricerca biomédica e della microtecnologia. Le multinazionali che sono andate installandosi nelle Fiandre hanno aiutato le università locali, e la collaborazione crescente tra le multinazionali e le ditte locali hanno rinforzato sia le nuove attività sia i settori tradizionali. Questo e' il circolo virtuoso di essere, in un mondo sempre più globalizzato, una regione "porta d'entrata e piazzale logistico".





**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Questo e' un possibile sentiero da seguire da parte dell' economia catalana. Così, per esempio, il miglior modo per garantire che la Volkswagen continuera' in Catalogna a venti cinque anni vista e' far si che il Porto di Barcellona sia la porta d'entrata di tutto cio' che questa multinazionale tedesca fabbrichi e fabbrichera' in Asia con destino Europa. Di fatti, la multinazionale tedesca aveva gia chiesto nell'estate del 2006 al porto di Barcellona che quest'ultimo fosse la sua porta d'entrata per il commercio asiatico, pero prima bisogna che nel 2011sia già in funzione il treno merci tra il porto di Barcellona e la frontiera francese. Se questo fosse possibile, si rinforzerebbe molto il mercato Automobilistico in Catalogna.

Ciò che serve per il mercato dell' auto serve anche per i settori chimico e farmaceutico, per il materiale elettrico, elettronico , ottico ed agroalimentario catalano. Per estrapolazione ad altri settori industriali gia' esistenti nell'area mediterranea latina.



## **5.-: QUALCHE AEREOPORTO EUROPEO**

### 5.1 AEREOPORTO DI LIONE

In Francia le virtù dell'interconnessione tra il TGV e l'aeroporto Charles de Gaulle non le discute nessuno. Le compagnie Air France e KLM addirittura si preparano per entrare nell'affare dell'alta velocità, per ottenere il massimo rendimento nelle sinergie crescenti che genera la coesione tra l'aereo ed il treno.

Oggi in Europa si sta comprobando che neppure le compagnie low cost possono competere con il treno d'alta velocità sulle medie distanze. Così, per esempio, la linea TGV tra Parigi e Marsiglia che copre una distanza di 777 chilometri, copre il tragitto dal centro di una città all'altra in solo tre ore, nonostante si sia inaugurato già da cinque anni. Il treno è passato da un 40% a un 60% di quota di mercato su questo tragitto nei confronti dell'aereo e tutto fa pensare che si terminerà abbandonato quest'ultimo (così come sta succedendo, con il ponte aereo Barcellona-Madrid-Barcellona da quando è in funzione l'AVE.)

Il treno è considerato dai passeggeri come un mezzo di trasporto più comodo e tranquillo che l'aereo, che permette leggere o lavorare meglio. Allo stesso modo la linea Parigi –Burdeos è cresciuta sino a un 68% della quota di mercato ed il treno che unisce i centri di Parigi e Londra capta un 71% del mercato, con la speranza di arrivare ad un 80% nel 2007. Per quello che riguarda l'unione fra Parigi e Brussell, oggi giorno non ci sono più voli, essendo passato tutto il traffico ad essere via treno ad alta velocità.

L'aeroporto di Lione, situato nel mezzo della rotta tra Parigi e Marsiglia, quando entrò in servizio la linea del TGV perse circa quindici anni fa' una gran parte



del suo traffico, che constava fundamentalmente di passeggeri metropolitani che andavano a Parigi. Oggi però l'aeroporto di Lione (Lione-Saint Exupéry) si' e' rifatto grazie al traffico merci: nell'anno 2007 ha mosso 146.000 di tonnellate. Questa cifra e' molto importante: l'aeroporto di Barcellona, per esempio, mosse nel 2007 circa 97.000 tonnellate.

L'aeroporto di Lione é diventato, inoltre, il quinto "railport" della futura rete "Euro Carex" di trasporto ferroviario d'alta velocità, che deve organizzare

Le grandi piattaforme aeroportuali europee per il trasporto di container specifici per il carico aereo. Questa rete e' formata dagli aeroporti di Parigi Charles de Gaulle con Liegi (piccolo aeroporto specializzato nel traffico merci), Ámsterdam, Londra e Colonia. Il fine di questo progetto e' quello di ottimizzare la connessione aereo-treno-camion. Per questo, all'aeroporto di Lione si stá costruendo una futura stazione del TGV, che occuperá una parte delle installazioni ferroviarie attuali; con un costo di 32 milioni di euro, l'operazione dovrebbe iniziare nell'anno 2012.

### 5.2.- AEREOPORTO DI OSTEND

L'aeroporto di Ostend (Ostend –Bruges International) mosse nel 2007 109.000 tonnellate, registrando una crescita del 11% rispetto al 2006. Situato nella retroguardia dei quattro porti fiamenchi presta servizio di carico per prodotti di un elevato valore aggiunto: i porti di Anversa, Bruges, Gand e Ostend mossero nel 2006 poco piú di 250 milioni di tonnellate. E questo che le Fiandre hanno solo 90 chilometri di costa (la stessa distanza che vi e' fra Barcellona e Tarragona) e non 420 chilometri di costa come ha la Catalogna. Grazie al traffico merci questo aeroporto e' molto beneficoso e crea utili. Questo permette disporre anche di qualche volo passeggeri, muovendo durante tutto il 2007 circa 180.000 passeggeri aumentando un 25% rispetto all'anno precedente.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Le Fiandre sono grandi come la provincia di Lleida (circa 14.000 chilometri quadrati) però ha esportato durante il 2006 quattro volte più che la Catalogna: 182.000 milioni di euro; nel ranking mondiale le Fiandre sarebbero tredicesimo paese esportatore del mondo, giacché genera l'82% dell'esportazione belga. Tutto ciò è possibile grazie ai porti delle Fiandre: importano prodotti semilavorati, si scaricano sul territorio e si completano aggiungendogli valore. Una volta finiti, i prodotti vengono esportati.

Essere una porta d'entrata del commercio intercontinentale ed essere una regione leader nella logistica ha permesso alle Fiandre di consolidare i settori industriali già esistenti, che sono molto rassomiglianti a quelli catalani: automobile, chimica, farmaceutica ed agroalimentare. Essere una piazza logistica ed una porta d'entrata del commercio intercontinentale ha permesso alle Fiandre di migliorare e specializzare i propri settori industriali, innovandoli nella creazione del valore aggiunto: nei porti delle Fiandre arrivano prodotti semilavorati da altri continenti che sono scaricati ed ai quali gli si aggiunge valore.

Le Fiandre sono una regione leader della logistica nella UE e dei suoi quattro porti prevale quello di Anversa, leader europeo nel traffico di prodotti chimici, in stretta collaborazione con i porti di Zeebrugge (leader europeo nel traffico automobilistico) Gand e Ostend. I porti fiamminghi sono leader in velocità nel caricare e scaricare merci e la loro efficienza e complementarietà è il modello da seguire per i porti di Barcellona, Tarragona e Valencia: gli utili futuri che verranno dalla specializzazione e la cooperatività di questi tre porti possono essere molto superiori agli utili nel caso di competere in solitario.

Il miglior modo per garantire che la Volkswagen e la Nissan continuino molti anni in Catalogna è arrivare a che il porto di Barcellona sia la porta d'entrata di tutto ciò che queste multinazionali fabbricano in Asia e che abbiano come destino l'Europa. Così, forse anche la Opel, che ha una fabbrica a Zaragoza, farà



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

servire il porto di Barcellona come porta d'entrata, creando fabbriche di montaggio e di distribuzione in catalogna, consolidando il mercato automobilistico catalano.

Le Fiandre sono la prima concentrazione di ditte automobilistiche mondiali davanti all'Illinois. Otto multinazionali hanno una fabbrica ( Volkswagen, Ford, Opel, Volvo, Toyota, Fiat, Honda e DAF) e sei multinazionali hanno una base logisitica per l'europa: Hyundai, Isuzu, Subaru, Mazda, HD e Bridgestone. Le Fiandre sono il miglior esempio di una economia globale, così determinante per la concorrenza: gli utili della rapida diffusione delle nuove tecnologie e delle nuove procedure, così come un'ampia offerta in manodopera sia in qualità che in quantità elevata.

Le fiandre sono ad oggi la seconda concentrazione mondiale di imprese chimiche dopo Houston. Dei venti principali produttori mondiale del settore, dieci sono ubicati qui: Bayer, BASF, Proviron, Borealis, Solvin, BP, Degussa, Monsanto, Du Pont e Chevron; ed altre multinazionali che senza produrre contano con una base logisitica: Total, Tessenderlo, Haneka, McBride, ... Le Fiandre hanno generato durante il 2005 l'8% delle vendite ed il 17% delle esportazioni di tutta l'UE in questo settore. Il fatto anche che molte multinazionali abbiano la sede nel territorio delle Fiandre, spiega il motivo per cui anche le sue università siano fra le prime del mondo.; le multinazionali finanziano il territorio nel quale sono installati grandi investimenti per lo sviluppo di nuovi progetti di R+S e per questo ad oggi le Fiandre sono leader mondiali nella ricerca in microtecnologia. La logistica, pertanto, non risulta essere solo un traffico fastidioso di container per la zona.

Per essere una potenza logisitica, però, si necessita di infrastrutture pensate in scala globale, ed è necessaria una gestione decentralizzata delle stesse. Senza una logistica pensata in scala globale si può perdere l'industria locale. Come in Olanda ed a Singapore, la Logistica nelle Fiandre rinforza e rinnova l'industria.



Per questo il mio penúltimo libro, prima parte del mio ultimo libro “Catalunysa pais emergent” aveva come titolo “Catalnuya será’ logística o no será”.

### 5.3.- AEREOPORTO DI MALTA

Il mondo si fa piccolo ed i mercati ingrandiscono. Oggi la distanza, grazie a mezzi di trasporto in costante evoluzione, si misura sempre più in tempo e non in chilometri perciò le opportunità di affari si moltiplicano. Nel mar Mediterraneo c’è un piccolo arcipelago formato da tre isole abitate che hanno estati calde, inverni miti e poche piogge. Malta e’ situata nel centro del mar Mediterraneo, a circa 90 chilometri a sud della Sicilia. L’arcipelago ha 316 chilometri quadrati, meno della metà di Minorca, ed ha circa 400.000 abitanti.

Il governo di Malta considera che la compagnia aerea Air Malta sia chiave per il futuro economico del paese. Grazie a questa compagnia il turismo a Malta e’ molto più vario del turismo delle isole Baleari, che dipende fondamentalmente dai grandi tour operator inglesi e tedeschi; a Malta il turismo proviene básicamente dal centro e dal nord Europa ed e’ molto più diviso fra i diversi paesi europei. Il Governo di Malta, anche se con la compagnia aerea non ci rimette nulla, per motivi strategici non vuole venderla né privatizzarla facendole mantenere statale.

L’aeroporto non solo dà gioco al turismo di Malta. Ad oggi l’aeroporto di Malta è leader in Europa per l’esportazione di tonno fresco in Giappone, paese nel quale il consumo di questo pesce fresco è molto considerato. Grazie ai voli diretti con giganti aerei frigoriferi verso il Giappone, e’ possibile pescare un tonno fresco nelle prime ore del mattino a Malta, caricarlo direttamente dalla nave sull’aereo, arrivare agli aeroporti giapponesi nella metà del pomeriggio e che lo stesso tonno sia consumato la stessa notte in un ristorante giapponese. Questa attività ha permesso sviluppare la crescita di tonni in vivai in grande



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

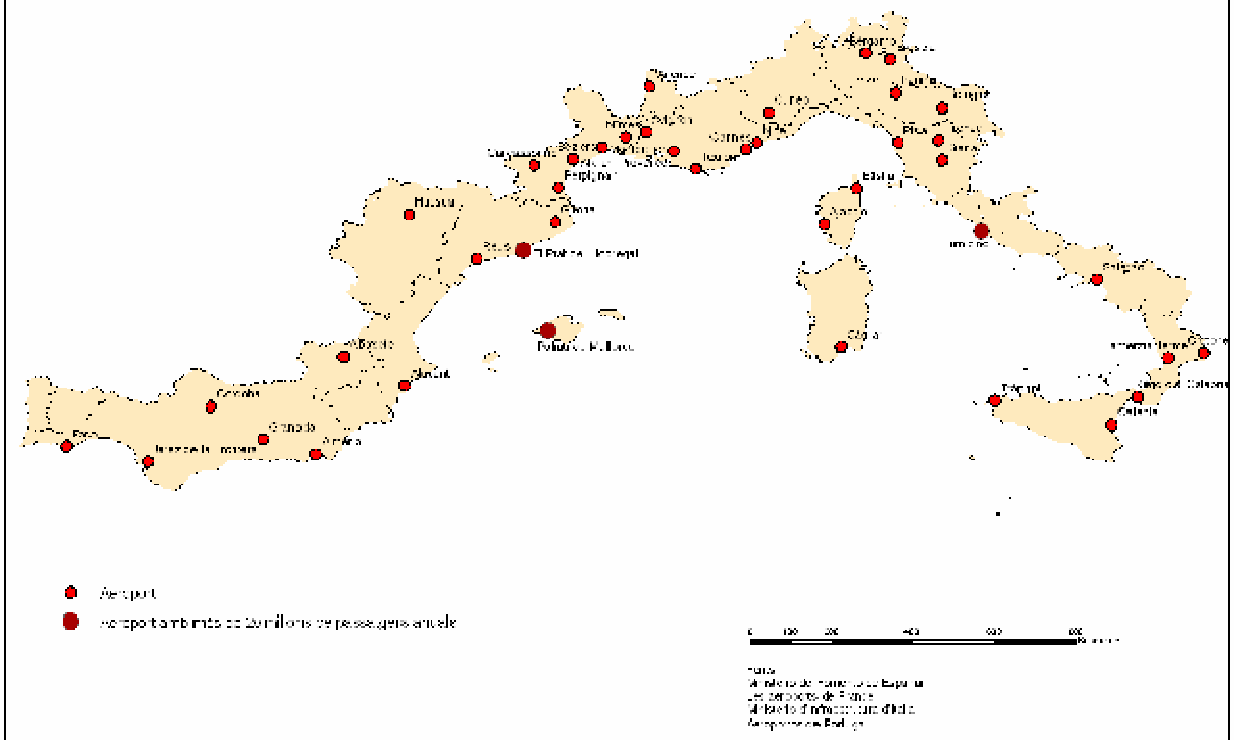
scala sull'isola di Malta, grazie anche ad una efficiente intermodalità tra la nave e l'aereo, che genera intorno al mondo grandi sinergie.

Barcellona e' una delle poche città europee dove i porto e l'aeroporto quasi si toccano. Se un giorno l'aeroporto del Prat crescesse fisicamente verso il mare l'intermodalità nave-aereo avrebbe un grande potenziale. Se la nuova pista sul mare si facesse perpendicolare alla costa, e non parallela alla stessa, questa intermodalità potrebbe creare grandi opportunità di affari per l'economia catalana. Il traffico aereo di merci, oggi sottovalutato in casa nostra paragonandolo ai paesi del nord e del centro Europa, abitua a trasportare merci con un alto valore aggiunto ed una pista sul mare può operare senza restrizioni di traffico in orario notturno. L'intermodalità nave-aereo consoliderebbe la Catalogna come la grande porta d'entrata del mar Mediterraneo per i prodotti fabbricati in Asia con destino Europa.

A Malta tutti parlano l'inglese e questo e' stato fondamentale per captare alcune grandi ditte di diversi settori come l'IBM o la Playmobil. Anche l'industria farmaceutica utilizza l'isola di Malta, con i suoi 300.000 abitanti, come mercato di prova per molte delle sue medicine, per questo l'isola e' sede di alcune multinazionali. Senza un aeroporto ben collegato, che i tedeschi hanno aiutato a costruire, e senza una compagnia che colleghi rapidamente Malta con i principali paesi europei, tutto ciò non sarebbe possibile. Il livello di vita di Malta cresce e il PIL procapite di Malta si sta avvicinando rapidamente al PIL procapite della UE: quindici anni fa si trovava al di sotto del 50% della media comunitaria e nel 2006 si avvicinava all'85%. Malta, il suo porto ed il suo aeroporto e la sua compagnia aerea sono un ulteriore esempio di come l'offerta crea la propria domanda. E di come un paese molto piccolo, in superficie ed abitanti, sta già approfittando le opportunità di affari che un mondo sempre più globalizzato gli offre.

**LES CIUTATS MITJANES  
DE L'ARC LLATÍ**

**CIUTATS AMB AERÒPORT**







## 6. MEGAREGIONI

Richard Florida è un geografo canadese che pubblicò verso la fine del 2007 un articolo molto interessante, nel quale tratta dell'emergenza delle "Megaregioni". Le megaregioni sono le nuove unità naturali della crescita economica, che aggruppano e includono reti di città, di zone e di regioni che sono già economicamente e commercialmente integrate. Queste megaregioni, che spesso si espandono in diversi paesi e che lo stesso Florida aveva chiamato due anni fa corridoi urbani ("urban corridors"), non solo saranno i centri della ricchezza del XXI secolo: oggi le megaregioni sono già quelle che definiscono le aree principali nelle quali si concentra la produzione e l'attività economica.

Richard Florida sostiene anche che nel XXI secolo saranno le megaregioni, e non le grandi città megalopoli, i motori della crescita economica. Saranno gruppi di città e di regioni molto ben comunicate e coordinate fra di loro, più che una grande, immensa ed unica città, le aree economiche che organizzeranno il mondo e che saranno le protagoniste del suo sviluppo e della sua crescita. Nel suo articolo Richard Florida prende una matita e disegna sulla cartina del mondo, perché queste megaregioni esistono già e sono ben identificate, sono 40 le megaregioni nel mondo.

Oggi giorno vi sono nel mondo 191 stati però chi impulsa l'economia globale sono queste 40 megaregioni. In queste megaregioni nell'anno 2005 vi viveva una quinta parte della popolazione mondiale, però si producevano due terzi del prodotto interno lordo mondiale e si generava un 85% di tutta l'innovazione produttiva mondiale. Nel ranking delle 40 regioni identificate da Richard Florida, ordinate per volume d'attività economica calcolata a partire dal PIL di ognuna di esse nell'anno 2005, al primo posto troviamo la denominata Gran Tokio, con un PIL di 2500 miliardi di dollari e 55 milioni di abitanti. Al secondo e al terzo posto troviamo Boston-Washington e Chicago-Pittsburgh, con un PIL di 2200 e 1600



bilioni di dollari rispettivamente, con una popolazione di 54 l'una e 56 l'altra di milioni di persone.

Al quarto posto troviamo la prima megaregione europea, che comprende Ámsterdam, Rotterdam, Ruhr, Fiandre e Lille, che ha generato un Pil pari a 1500 bilioni di dollari con una popolazione di 59 milioni di abitanti. Di seguito appare Osaka Nagoya (1400 bilioni di dollari, 36 milioni di abitanti), Londra-Lled-Chester (1200 bilioni di dollari, 50 milioni di abitanti), Milano –Torino-Roma (1000 bilioni di dollari, 4 milioni di abitanti) Charlotte-Atlanta (730 bilioni di dollari, 22 milioni di abitanti), California del sud (710 bilioni di dollari, 21 milioni di abitanti) e Francoforte-Stoccarda- Manheim (630 bilioni di dollari, 23 milioni di abitanti).

All'undicesimo posto mondiale e quinto in Europa, appare la megaregione che Florida chiama Barcellona-Lione e che comprende anche le città di Valencia e Marsiglia. Questa megaregione, che nelle cartine europee si può identificare perfettamente come un grande corridoio urbano o megaregione già molto ben collegata, ha generato del 2005 un PIL di 610 bilioni di dollari con una popolazione di 25 milioni di abitanti.

Le megaregioni, che al giorno d'oggi lo sono ma che saranno ancora più importanti nel XXI secolo, si possono identificare come crescita economica alla Cina, dove il 40% del PIL si crea nel corridoio Hong Kong-Shenzen e nella grande Shanghai. A sua volta, una percentuale simile al PIL brasiliano si forma tra le grandi città di Rio de Janeiro e San Paolo, così come la prima megaregione indiana, che Florida chiama Delhi-Lahore.

Il 12 aprile del 2008 Richard Florida ha pubblicato un articolo sul *Wall Street Journal*, intitolato l'auge della Megaregione ("The rise of Megaregions"). La tesi oggetto del suo articolo è che i diversi governi, sia regionali che statali e oltre lo stato, devono avvantaggiare le proprie politiche economiche (in special modo nell'edilizia e nella gestione delle grandi infrastrutture del trasporto)



nell'articolazione e la consolidazione delle megaregioni. Florida in questo articolo definisce la megaregione anche come “un’area geografica che accoglie attività economiche ed imprenditoriali su grande scala, che genera una parte molto significativa dell’attività economica mondiale ed una percentuale addirittura superiore a quella delle sue scoperte scientifiche e delle sue innovazioni tecnologiche”

Florida, presenta una conclusione rilevante; “se si vuole incrementare la concorrenza ed assicurare la prosperità a lunga scadenza, bisogna che le politiche pubbliche tengano in conto le megaregioni come parte essenziale della base economica “

Florida inoltre segnala tre grandi principi: liberalizzazione totale del commercio e del movimento di beni e persone; riduzione dei passaggi di ricchezza dalle regioni più produttive verso quelle che lo sono meno e non impedire la concentrazione di popolazione se questo succede spontaneamente, poiché è il seme della produttività e dell’innovazione. Non c’è bisogno di dire che questa è una posizione estrema, senza dubbio, in un momento nel quale le tentazioni di tornare al protezionismo tornano a formularsi.

Questi argomenti includono alcuni messaggi molto profondi: da queste argomentazioni si insinua una raccomandazione destinata a diminuire le politiche solidarie a favore delle politiche d’efficienza giacché le megaregioni saranno fortemente concorrenti fra di loro.



## **7. CASO DA STUDIO**

Una volta esposte le tesi di studio, approfondiremo il nostro lavoro, esponendo la configurazione del sistema aeroportuale catalano, il quale ci permetterà sviluppare differenti aspetti anteriormente citati. La diversità geografica, economica e sociale, così come la cartina che si sta sviluppando di infrastrutture aeroportuali e la loro relazione con i porti, fanno del caso Catalogna un paradigma del quale le altre regioni del territorio Mediterraneo ne possano trarre conseguenze utili nel proprio contesto.

### **a. LA CATALOGNA NEL XXI SECOLO**

La Catalogna è al giorno d'oggi un'economia leader nel Mediterraneo occidentale nei settori chimico, farmaceutico, dell'automazione, alimentazione ed elettronica di consumo, fra le altre cose. Allo stesso modo, accoglie diversi settori emergenti con una forte potenzialità di crescita, come lo dimostra il fatto che molte ditte straniere abbiano investito nei settori della biotecnologia, aeronautica, nuove energie e riciclaggio. A parte di essere riconosciuta come una regione per la sua alta produzione di valore aggiunto, la Catalogna spicca anche nei settori sopra citati per la sua ricerca e sviluppo, disegno, ingegneria, logistica ed i suoi centri di servizio condivisi.

La Catalogna è oggi una economia potente nel contesto europeo. Ha, attualmente, più abitanti della Danimarca e dell'Irlanda e la sua superficie assomiglia a quella del Belgio e della Danimarca. Per volume di PIL, la Catalogna nel 2006 si situa davanti a paesi europei di medie dimensioni come la Grecia, l'Irlanda, la Finlandia, il Portogallo, la Cechia e l'Ungheria è appena sotto la Danimarca. Il suo PIL pro capite è rassomigliante a quello tedesco e più alto che quello del Portogallo o della Grecia. E per ciò che concerne gli investimenti esteri negli ultimi anni sono stati superiori a quelli dell'Austria o dell'Estonia.



La Catalogna nel settore turistico é una delle prime 20 potenze mondiale per il ricevimento di turisti, sino al punto che nel 2007 accolse 15 milioni di turisti stranieri (Grecia per esempio lo stesso anno ne accolse 14; l'Italia 35 e la Germania 23).Praticamente la metà di turisti giapponesi e nord-americani che visitano ogni anno lo Stato spagnolo, che sono quelli che realizzano una spesa pro-capite Maggiore, passano dalla Catalogna.

Per ciò che concerne la potenza esportatrice catalana il quoziente esportazioni/PIL, uno degli indicatori che meglio misurano l'intensità esportatrice di un paese, si é situato negli ultimi anni intorno al 30%, una percentuale simile a quella di paesi come la Germania o l'Italia. Bisogna tener presente che l'economia catalana e' stata circa 150 anni chiusa al commercio internazionale ed ora, solo 20 anni dopo l'ntegrazione economica e commerciale nell'Unione europea dal 1986, é già una delle grandi región produttrici ed esportatrici dell'europa. La catalogna é entrata nel mercato comune europeo praticamente senza una tradizione di paese esportatore internazionale, perché tra la metà del XIX secolo ed il 1986 l'economia catalana aveva prodotto beni e servizi nel regime di protezionismo statale, assorbendo il mercato spagnolo la quasi totalità della sua produzione. Bisogna anche tener conto che la crisi del petrolio del 1973 fú durissima e che in Catalogna duró piú di dieci anni. Questa crisi castigó particolarmente i paesi industrializzati ed a casa nostra ha devastato settori produttivi interi, sino al punto che la tasso di disoccupazione catalana arrivó sino al 23% nel 1983. Solo tre anni dopo, nel 1986, l'economia catalana competeva liberamente e senza aiuti con paesi forti come Germania ,Francia ed Italia, che erano da decenni integrate nel libero mercato e disponevano d'esperienza, tradizione e di grandi multinazionali esportatrici.

Malgrado tutti questi condizionamenti nel 2001, solo quindici anni dopo l'entrata nel mercato comune europeo, le esportazioni catalane arrivarono ai 37.000 milioni di euro ,un importo superiore alle esportazioni dello stesso anno di paesi



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

come Turchia o Argentina, molto piú ampi in superficie, popolazione e ricosi naturali. Nel 2007 l'economia catalana ha esportato per un valore di 50.000 milioni di euro, nonostante si sia rallentato l'eccellente comportamento che hanno tenuto le esportazioni catalane nella decada degli anni '90 del secolo scorso (dove la crescita fú superiore al 10% annuale, ed in alcuni casi superiore al 15% dalla svalutazione della peseta nel 1993). Oggi la forza dell'euro rende difficili le esportazioni catalane fuori della zona euro (approssimativamente un terzo del commercio estero catalano), ed il differenziale dell'inflazione sfavorevole con altri paesi della zona euro rende difficili le esportazioni catalane dentro questa zona (due terzi del totale). Dal 2001 é diminuito il ritmo di crescita delle vendite della produzione catalana ell'estero, anche se la cifra e' notevole ed e' intorno all'equivalente ad un 30% del PIL catalano, una percentuale simile a quella di paesi piu' sviluppati della Unione Europea.

Il modello esportatore catalano passa per una piú che ottima collaborazione tra le imprese multinazionali presenti in catalogna, circa 3000 censate nel 2006, e migliaia di piccole e medie imprese catalane, una percentuale importante delle quali sono a conduzione familiare. A grandi linee possiamo affermare che approssimativamente la metà delle esportazioni catalane la generano le multinazionali presenti in Catalogna, mentre che l'altra metà le realizzano le piccole e medie imprese con sede in Catalogna e la maggiorparte con capitale sociale catalano.

La catalogna e' leader in Europa per il turismo delle crocere, che e' un turismo con un elevato valore aggiunto. A Barcellona questo turismo é cresciuto un 30% negli ultimi anni. Nell'anno 2007 son passate dal porto 1.7 milioni di turisti, dei quali 500.000 degli USA e si prevede chiudere il 2008 con circa 2 milioni di turisti. Questo spiega perché Delta e Continental offrono sempre piú spesso voli diretti dagli stati Uniti verso Barcellona; sono turisti con un potere acquisitivo medio altoo quelli che richiedono voli diretti ai porti di partenza o di arrivo della



crociera, senza dover far scalo in altri aeroporti (vogliono fare il check in all'aeroporto e trovarsi le valige nella cabina della nave). Nel 2007 per la prima volta il porto di Barcellona si è situato fra i primi dieci porti del mondo: questo ranking sino ad ora era sempre stato riservato a porti dei Caraibi, con Miami in testa. Nel 2008 probabilmente lo troveremo al quarto posto...e secondo il presidente della Royal Caribbean, nel 2011 Barcellona può passare ad essere, allungando la stagione da marzo a novembre, il primo porto del mondo come turismo di crociera (Miami chiude a settembre per gli uragani).

Il porto di Barcellona spera una notevole crescita del turismo di crociera ed in cinque anni si potrebbero già accogliere una centinaia di migliaia di turisti asiatici, per questo motivo, compagnie asiatiche si stanno interessando per offrire voli diretti a Barcellona. Questi voli sono quelli che possono consolidare Barcellona e la Catalogna nella serie A globale nel XXI secolo; grazie al turismo delle crociere tutta l'industria catalana, i servizi avanzati, l'R+S+I, le sue multinazionali, la medicina privata, le scuole di affari e le università, tutti gli altri tipi di turismo in Catalogna, le fiere i congressi globali...potrebbero disporre di voli diretti ad altri continenti, imprescindibili per poter essere efficienti in un mondo ogni giorno più competitivo. Ciò che oggi ci nega il governo centrale ce lo può dare il mercato globale...grazie ai porti.

## **b. LA CATALOGNA, "HUB" AEREOPORTUARIO NATURALE**

Secondo l'Eurostat, le statistiche ufficiali dell'Unione Europea, la Catalogna è stata nel 2006 la settima regione europea in volume di traffico aereo di passeggeri, giacché in quell'anno i tre aeroporti catalani movimentarono 35 milioni di persone. Nel 2007 gli aeroporti di Barcellona, Gerona e Reus hanno mosso circa 40 milioni di passeggeri, uguagliando quasi il traffico aereo passeggeri della regione italiana della Lombardia, il principale motore produttivo ed



esportatore dell'economia italiana grazie ai suoi 12 milioni di abitanti. La Lombardia negli ultimi anni ha occupato con sicurezza la sesta posizione nel ranking europeo del traffico aereo passeggeri grazie, ai due grandi aeroporti di Milano (Malpensa e Linate), i quali offrono un'ampia offerta di voli intercontinentali, ed ai due aeroporti regionali lombardi (Bergamo e Brescia).

Il traffico aereo assolto nel 2007 da parte degli aeroporti catalani é spettacolare e bisogna analizzarlo nel seguente contesto. Le prime cinque regioni del ranking europeo corrispondono alle prime cinque capitali aeroportuarie europee: Londra, Parigi, Francoforte, Ámsterdam e Madrid. In queste città troviamo la base operativa principale delle grandi e storiche aereeolnee di bandiera dei rispettivi paesi (British Airways, Air France, Lufthansa, KLM ed Iberia rispettivamente). Gli aeroporti di queste città hanno approfittato durante decenni di grandi investimenti in infrastrutture aeroportuali da parte dei rispettivi governi. Questi aeroporti hanno potuto far aumentare il proprio traffico grazie all'alimentazione dei voli di città vicine: pensiamo per esempio, come Barajas sia sia nutrita e continui a nutrire i suoi voli intercontinentali ed i voli a largo raggio grazie al ponte aereo con Barcellona.

Questi cinque grandi aeroporti europei, pertanto, giocano ad un altro livello. Inmediatamente dopo, però, nel ranking europeo appare la Catalogna. Anche se Barcellona sia stato il nono aeroporto per il traffico durante il 2007 (molto vicino a Gatwick, Monaco e Roma), la Catalogna fú nel 2007, grazie ai 40 milioni di passeggeri trasportati da Barcellona, Gerona e Reus, la prima regione europea per il traffico aereo se non teniamo conto le cinque capitali prima citate. Bisogna considerare che tutto ciò si é ottenuto grazie al mercato e molto spesso malgrado lo Stato. Storicamente lo Stato Spagnolo (oggi ancora per metà d'AENA e per metà d'Iberia, soprattutto quando quest'ultima era una impresa pubblica) attuava con una strategia chiara di favoreggiamento verso l'aeroporto





**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

di Madrid, subordinando gli aeroporti catalani e gli altri aeroporti dello Stato agli interessi di Madrid-Barajas.

Il futuro dell'Aeroporto di Lleida-Alguaire dipende in un certo qual modo da ciò che succeda all'aeroporto di Barcellona ed agli altri aeroporti catalani. Così, per esempio, appena che la nuova T-Sud possa sviluppare la sua potenziale crescita, Barcellona può diventare il sesto aeroporto europeo in pochi anni. Cioè Barcellona ha la possibilità di diventare il primo aeroporto europeo che non è capitale di Stato ne è stata una base operativa di nessuna delle grandi compagnie aeree di bandiera.

L'Unione Europea prevede che il traffico aereo si duplichi nei prossimi quindici anni, così come lo ha fatto negli ultimi quindici, le prospettive in materia aeroportuale, però, riflettono e denotano una certa preoccupazione: il traffico aereo si può duplicare in Europa però sono ben pochi gli aeroporti europei che possono crescere strutturalmente. Barcellona, per esempio, può costruire piste e nuove terminal sul mare però molti aeroporti importanti europei sono circondati da città, autostrade, binari, zone industriali... e non hanno questa possibilità. Così, per esempio, il sindaco di Londra propose nel 2008 lo studio della possibilità di costruire un nuovo aeroporto per Londra al delta del fiume Tamigi, visto il collasso che patisce l'aeroporto di Heathrow anche se è da poco che questo aeroporto ha inaugurato il suo quinto terminal.

Asia sarà la principale fabbrica industriale del mondo nel XXII secolo, mentre che nel XX secolo fu l'America. Questo cambio favorisce l'aeroporto di Barcellona, poiché per volare nel Continente nel XXI secolo non sarà più necessario passare per Madrid (solo e sufficiente guardare una cartina per rendersene conto). Questo spiega, per esempio, che l'aeroporto d'El Prat disponga dell'unico volo per Singapore di tutta la Spagna (nonostante le pressioni di AENA, perché il volo si offrisse a Madrid). Questo spiega anche il perché per esempio, la compagnia aerea Kingfisher, proprietà del milionario indiano Vijay Mallya, sia



disposta ad aprire dal 2009 il primo volo diretto senza scali tra l'India e la Spagna così come si pubblicó nel gennaio del 2009; con partenza da Bombai o Nuova Delhi, la città di destino e' Barcellona: questo volo genererá un effetto moltiplicatore dagli affari, delle relazioni commerciali e del turismo tra questi due paesi, oltre a dare un impulso alle dimensioni internazionali dell'aeroporto del Prat.

Tutto questo non dovrebbe sorprenderci : la realtà aereoportuale catalana corrisponde e si spiega con il volume dell'attività economica, turística ed esportatrice dell'economia catalana. Per spiegarlo meglio: anche se nel traffico passeggeri gli aeroporti catalani sono molto importanti nell'ambito europeo, ed occupano una posizione equivalente al peso dell'economia catalana nel contesto europeo, il traffico merci e' in Catalogna chiaramente sottosviluppato paragonandolo con l'Europa. Questo probabilmente é il vuoto del mercato che deve occupare l'aeroporto di Lleida: senza però rinunciare ai voli passeggeri, specialmente con alcune città europee e spagnole, l'aeroporto di Alguaire può situarsi nella cartina aereoportuale europea se arriva a generare intorno a se un circolo virtuoso tra il traffico aereo merci e l'attività industriale inesistente oggi in Catalogna.

La parola inglese "hub" si riferisce ad un grande aeroporto che, in una zona, serve a molti passeggeri per scalare verso altri destini. Ogni aeroporto si può situare in una posizione intermedia tra i due estremi: origine-destino ed *hub*. L'aeroporto d'El Prat e' molto piú un aeroporto del primo tipo che non del secondo: la maggiorparte della gente che lo utilizza visita Barcellona e sono molto pochi (meno del 10% nel 2006) coloro che lo hanno utilizzato come aeroporto di scalo verso altri continenti.

L'aeroporto di Londra-Heatrow, al contrario, é l'esempio opposto: un 50% dei passeggeri che vi arrivano lo utilizzano per volare presso altri destini, principalmente verso l'America del nord.



Un aeroporto *hub* funziona come una locomotrice economica per la zona che lo accoglie, visto che sempre più spesso le grandi multinazionali scelgono le città che dispongono degli *hub* più collegati con il resto del mondo per installarvi la propria sede. La comodità che suppone una riduzione dei tempi, al non transitare presso un altro aeroporto, e' uno dei punti forti più apprezzato dai professionisti della nuova era economica. Non disporre di un aeroporto ben collegato specialmente con voli diretti ad altri continenti, e' per l'economista giapponese Kenichi Ohmae, rimanere fuori della cartina nel XXI secolo: "senza un aeroporto intercontinentale non si stará nella cartina globale".

Si capisce quindi molto bene che tutte le regioni vogliano che la propria città principale diventi un aeroporto *hub* e per questo i grandi aeroporti competono fra di loro per offrire le migliori condizioni alle compagnie aeree, perché quest'ultime le offrano sempre più voli. Se nella creazione di *hubs* attuano i meccanismi del mercato, Barcellona ha buone possibilità di figurare tra le prime 7/10 città europee nel ranking *hub* per ciò che concerne i voli intercontinentali. Se però si mettono in azione i meccanismi distorsionatori dello Stato, nel nostro caso l'ente pubblico AENA che difende e priorizza l' *hub* di Madrid, Barcellona continuerá trovandosi tra il 25<sup>^</sup> ed il 30<sup>^</sup> posto del ranking europeo dei voli suddetti.

Dal 2000 l'aeroporto di Barcellona ha duplicato il traffico dei passeggeri, passando dai 19.5 milioni ai 33 milioni del 2007. L'aeroporto di Barcellona é uno dei più efficienti del mondo: quale altro aeroporto esiste che , con un unico edificio terminal ( che contiene le terminal A,B e C) e con una pista e mezza ( le due piste parallele attuali non possono operare in forma indipendente), registri questi volumi di traffico aereo? L'ampiamiento dell'aeroporto del Prat arriva con due anni di ritardo, giacché sino al 2009 il traffico aereo di Barcellona non potrà crecere molto di più di quello che ha attualmente; e vedremo quando si inaugureranno gli accessi viari e ferroviari, in special modo con l'arrivo dell'alta



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

velocità, un tipo di treno che sarà chiave nel XXI secolo per quegli aeroporti che possano alimentare, competendo fra di loro, i propri voli intercontinentali con passeggeri provenienti da città comprese in un raggio da 300 a 450 chilometri.

L'aeroporto di Lleida dipende anche da quello di Barcellona. Se questo diviene un aeroporto *hub* le possibilità di crescita dell'aeroporto di Lleida aumentano; alcune compagnie ed alcuni voli se ne andranno da Barcellona per andare verso aeroporti regionali vicini. Se il Prat diventa un aeroporto concentrato principalmente su voli low cost allora competirà direttamente, e non completerà, con gli aeroporti di Gerona, Reus e Lleida-Alguaire. Il sistema aeroportuale catalano sarà di prima categoria mondiale se il suo aeroporto principale disporrà di una percentuale elevata di voli intercontinentali, e si completerà con gli aeroporti secondari più vicini.

Il professore dell'IESE Pedro Nueno ha spiegato come si crea un *hub* il 22 marzo del 2007 all'IESE. Ha citato le esperienze in concreto degli aeroporti di Boston, Houston e Monaco, che anni fa si trovavano nella stessa situazione del Prat nel 2007: come fare per captare ed offrire voli intercontinentali quando ad una media distanza vi è un'offerta consolidata, come nel nostro caso succede con Madrid?.

Boston è il caso più emblematico: a solo 300 chilometri dai quattro aeroporti di New York che costituiscono la prima regione aeroportuale del mondo, le grandi compagnie non volevano saperne nulla di voli intercontinentali dalla capitale del Massachusetts: dicevano ai gerenti dell'aeroporto che non vi era mercato per il loro aeroporto che gli abitanti di questo stato avrebbero dovuto muoversi verso gli aeroporti di JFK, Newark e la Guardia per volare verso il resto del mondo. Come ha reagito l'aeroporto di Boston? Grazie all'indipendenza di gestione dalla zona: come un esportatore di camice chiama porta a porta così i gerenti dell'aeroporto di Boston sono andati compagnia per compagnia ed hanno negoziato volo per volo, migliorando le condizioni che gli aeroporti di New York



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

offrivano (tasse, diritti di volo, banconi, hangar e condizioni per le riparazioni ). In un certo modo, questo e' ciò che anni fá ha provato a fare il Comitato per lo Sviluppo dell Rotte Aeree spinto gli utlimi anni dal governo della Generalitat Catalana.

Allo stesso modo, l'aeroporto di Houston e' cresciuto per quel che concerne i voli intercontinentali nonostante fosse situato al confine del *hub* consolidato dell'aeroporto di Dallas, e paragonando gli aeroporti di Monaco e di Dusseldorf sono cresciuti confinando con quello di Franconoforte. Per il professor Nueno la conclusione e' facile: per un *hub* é necessaria una piena autonomia della gestione dalla zona che necessita. Con "l'indipendenza della gestione dal proprio territorio" come dice il presidente della Banca di Sabadell Joseph Oliu; con una gestione individuale dalla propria zona", come si dice se si vuole usare un'espressione piú neutra dal punto di vista politico, che non ferisca la sensibilità della sensibilissima Spagna autonoma dei giorni nostri.

Catalogna é una delle grandi regioni europee per l'attività economica, questo fatto gli ha proporzionato la base ed il fondamento della sua potenza come mercato aereo. La Catalogna é, per tanto, un *hub naturale*, cioè, una zona dov'è normale che fioriscano nuovi aeroporti, allo stesso modo dei funghi. Altre regioni europee e nord americane simili in popolazione e dimensione economica dispongono di un numero maggiore di aeroporti. Stiamo parlando di una realtà che e' oggi, e che può migliorare nel futuro per poco che cambi il modello di gestione dei tre attuali aereopoerti commerciali catalani. In questo contesto, e come vedremo piú avanti, uno dei grandi vantaggi dell'aeroporto di Lleida viene dal fatto che é il primo aeroporto commerciale catalano che non sarà gestito dentro la rete d'AENA.



### **c. IL POTÉNZIALE DELLA MEGA REGIONE DI BARCELLONA**

Questa megaregione presenta due possibili rami per incorporare e che Florida né toglie né include: un primo che sale per la valle dell' Ebro ed un secondo, ancor piu' grande, che segue l'autostrada A2 fino a Lleida e che continua sino alla valle dell'Ebro.

Florida chiama questa megaregione mediterránea *Eurosunbelt* , cioè , la cintura del sole europeo, perfettamente delimitato ed unificato, questo corridoio che nasce ad Alicante ed arriva sino a Lione passando per Valencia, Barcellona e Marsiglia. Se include le isole Baleari e' una potenza turistica mondiale a parte di esserlo industrialmente. Secondo Florida questa megaregione ha una forte capacita' atrattiva verso le ditte si aper i costi competitivi sia per lo stile di vita del mediterráneo, sempre piu' valorato come fattore di localizzazione economica ed umana; un valore molto alto in specialmodo tra i cittadini del centro e nord Europa.

Queste cartine globali sono piu' importanti di cio' che sembrano perche' le grandi multinazionali, quando studiano dove ubicare le proprie basi produttive, si attengono a queste cartine piu' che a quelle politiche. Ikea per esempio, la grande multinazionale svedese leader mondiale nella fabbricazione di cucine (10 milioni di cucine vendute nell'anno 2006: un 10% di cuota del mercato totale), quando decide i propri investimenti guarda le cartine che riflettano qual'é la realta' della distribuzione della produzione, e della popolazione, piu' ancora che alle cartine politiche. A Madrid per esempio, Ikea vede 6 milioni di consumatori, che saranno 10 tra alcuni anni; Ikea vede in Madrid un potente mercato di consumo con un elevato potere acquisitivo.

In cambio , Ikea, vede Barcellona come una la capitale economica, indústriale finanziaria e demografica di una megaregione o corridoio urbano di 25 milioni di abitanti, che va da Alicante fino a Lione, con aperture verso la valle dell'Ebro e la



pianura di Lleida come già citato anteriormente. Ikea ha inaugurato a Valls nel 2008, proprio all'intersecazione delle autostrade AP7 e AP2, una grandiosa pianta logistica, che ha supposto un investimento di circa 600 milioni di euro e che ha creato 600 posti di lavoro diretto, pensata per fornire prodotti più in là dei limiti territoriali della Catalogna. Inoltre, Ikea vede in Catalogna due porti eccellenti, Barcellona e Tarragona, utili a far entrare in Europa tutto ciò che questa multinazione produce in altri continenti. Come vedremo più avanti i porti giocheranno un ruolo ogni giorno più importante nell'economia globale, sia per ciò che concerne la produzione dei beni sia per la loro distribuzione, durante il XXI secolo. Al 33° posto troviamo una seconda megaregione della Penisola Iberica, che nelle cartine luminiche si può apprezzare ed identificare chiaramente. Il corridoio Lisbona-La Coruña, che comprende Porto e Vigo con 110 bilioni di dollari e Florida risalta il potenziale dei porti, situandola davanti a Madrid, numero 39 del mondo.

Grazie alla fabbrica che CITROËN ha nella città galiziana di Vigo, uno degli stabilimenti del gruppo più produttivi nel mondo e che si trova accanto al porto, fatto che lo rende in special modo interessante, sia per il ricevimento dei componenti sia per la spedizione dei prodotti finiti. Di fatto il professor Pedro Nuño mi spiegò un giorno, che le piccole e medie imprese galiziane che servono complementi a questo stabilimento della multinazionale francese erano molto efficienti, molto di più che le PIMES catalane che servono complementi alla Volkswagen di Martorell o alla Nissan della zona Franca. Nonostante la sua ubicazione nell'estremo continente europeo, fatto che farebbe pensare che si trova nel culo di un sacco del continente e molto lontano dai principali mercati del centro del continente, le macchine dello stabilimento di Vigo che salpano in nave in meno di un giorno sono scaricate nei porti del nord Europa.

Lo stabilimento della CITROËN a Vigo, che termina di compiere cinquant'anni d'esistenza, è diventata la pianta più grande del gruppo automobilistico francese,



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

con una produzione annuale di 545.000 unità e che da lavoro a 9.700 persone. Proprio, l'ubicazione della pianta di produzione vicino al porto, che con la complicità della Zona Franca per ridurre i costi ed i tramiti per il commercio con l'estero, è stata decisiva perché questa pianta di Vigo oggi abbia ottenuto la produzione di modelli simbolo del gruppo, come l'AX o la Picasso. Fino a 28 modelli diversi, dalla due cavalli sino alla Picasso sono passati dalla città galiziana, che durante gli ultimi cinquant'anni ha fabbricato quasi nove milioni e mezzo di unità.

Nonostante la pianta di Vigo sia circondata da zone industriali ed urbane, e che per tanto ha molte difficoltà per poter crescere ed ampliarsi, questa pianta ha appena ricevuto un investimento di 500 milioni di euro dal gruppo per produrre la nuova generazione della monovolume Picasso, così come le nuove furgonette Berlingo e Partner. In un contesto di preoccupazione ed incertezza su scala europea nel settore automobilistico, nel quale anche le stesse piante di uno stesso gruppo competono fra di loro, grazie alla sua vicinanza con il porto lo stabilimento di Vigo è molto ben situato. In epoche di crisi le ditte con più efficienza superano la crisi con più velocità rispetto a quelle non tanto efficienti. Così, per esempio, la secolare mancanza di spazio ha obbligato la pianta di Vigo a fare di necessità virtù, sino al punto di inventare sistemi ingegnosi per lavorare in uno spazio molto limitato e senza la possibilità di espandersi: la sua media è di 0.82 veicoli per metro quadrato, una delle medie più efficienti del mondo.

Chi avrebbe mai detto che i Galiziani, che hanno vissuto male e come hanno potuto durante secoli e sono stati espulsi di forma irregolare, ad oggi siano una delle megaregioni con più potenza nell'Europa del XXI secolo? Grazie ai porti questo corridoio urbano si trova molto integrato nell'economia globale. L'esempio del successo di Inditex è chiaramente illustrativo, di come una ditta, in questo caso del settore tessile, sia diventata una leader in un campo nel quale la Galizia non aveva praticamente tradizioni: la nuova economia della





conoscenza grazie alle nuove tecnologie dell'informazione, permette che una zona povera e senza ricchezza in pochi anni possa fare un salto in avanti spettacolare: a differenza della rivoluzione industriale, la ricchezza del XXI secolo non dipende dalla ricchezza esistente.

Nella posizione 39 della classifica di Florida troviamo la città di Madrid, con una produzione di 100 bilioni di dollari nel 2005 ed una popolazione di 6 milioni di abitanti. Madrid é, con Parigi, l'esempio di una megalopoli capitale di stato che non fa parte di una rete di città che le assomigliano intorno ad essa. Infatti, se osserviamo le cartine luminose dell'Unione Europea, vediamo come l'area occupata da Madrid e' già così ampia in estensione come città tipo Parigi e Mosca. Però .piú si espandono le luci che identificano la capitale di Madrid, piu si spengono le luci intorno alla stessa. Piú Madrid cresce piú si desertifica Castella. Osserando questo tipo di cartina globale, forse si capisce meglio ciò che stanno facendo i diversi governi spagnoli, sia di un colore che dell'altro, con i grandi investimenti in aeroporti, tangenziali e treni che sono concentrati nella capitale dello Stato: Madrid cerca disperatamente la sua posizione in una cartina globale e cerca di costruire una megalopoli per essere presente nel XXI secolo.

Nel XXI secolo la città economica supera i limiti della città política. La megaregione, così come la disegna e la definisce Richard Florida, ha delle nuove frontiere funzionali che si estendono sino a dove arrivano le relazioni di lavoro e residenziali che la città política é capace di gestire. L'AVE radiale di Madrid, per esempio, ha trasformato diverse città castellane in semplici quartieri della grande megalopoli. Così, per esempio, German Bel mi spiega che agli inizi del 2008 lesse un articolo accadémico di un professore universitario; secondo il quale, l'Università di Ciudad Real avrebbe avuto un impatto macroeconomico uguale o maggiore che l'arrivo dell'AVE da Madrid. Se é vero che l'AVE tra Madrid e Ciudad Real ha moltiplicato il traffico di persone trasformándola in una



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

città –dormitorio, é anche vero che ha tolto a questa città castellana una parte importante di uffici professionisti a favore della grande capitale.

Nella stessa direzione va questo esempio, un impresario del turismo catalano che andó a Madrid nel febbraio del 2008 a visitare FITUR mi spiegó come erano anni che voleva visitare Toledo. Telefonando a diversi hotel per prenotare una notte, con sorpresa scoprí che gli Hotel di categoría sono scomparsi da questa città: “ perché dormire a Toledo , se puoi dormire a Madrid? Non vedi che c’è un treno ogni mezz’ora d’alta velocità che ti porta rapidamente alla capitale?” gli disse un hostelero madrileño, nel suo Hotel dove aveva terminato per alloggiare.

Questa impressione, che l’AVE desertifica le città medie nelle quali arriva, me lo ha confermato nel gennaio del 2008 Antoni Serra Ramoneda, il quale mi diceva che non capiva molto le feste che si erano fatte a Valladolid per celebrare l’arrivo del treno ad alta velocità. Infatti , la ministra Alvarez lo disse ,nell’inaugurazione di questo stesso treno a Malaga, della coesione nazionale che i nuovi cavi d’acciaio dell’AVE dovevano estendersi per tutta la periferia. Il progetto di Madrid città-regione economica, o megaregione, eleva il progetto, a piú identificativo che economico, e ci permette addirittura di parlare di Madrid come città nazione: la nazione spagnola compressa, però compattata senza fessure, proiettata al mondo in forma di grande megalopoli globale senza limiti.

Dal discorso di Florida capiamo che é arrivato il momento di rivedere il concetto di solidarietà interregionale, perlomeno perché questi trasferimenti di fondi su grande scala smettano di essere a fondo perso. E che il costo dell’opportunità di una regione che formi parte di una megaregione e che continui supportando il pagamento di questi fondi nel XXI secolo, per esempio perché lo Stato al quale appartiene continui imponéndoselo, andrà aumentando in termini di concorrenza con altre megaregioni nelle quali questo pagamento non si effettua.



#### **d. DA ALICANTE FINO A PALAMOS, PORTI IN AUGE**

La Generalitat di Catalogna dal 1997 gestiona, con una parziale autonomia, i porti di Barcellona e Tarragona. Per ben che parziale e limitata (titolarità statale dell'infrastruttura inquestionabile, tariffa portuaria fissata unicamente dal ministero ed uguale per tutti i porti spagnoli ed autofinanziamento degli investimenti a partire dai propri utili o dai prestiti bancari), ha dato un risultato eccellente. Ispirata da criteri di rentabilità degli investimenti, ha permesso ai due grandi porti commerciali catalani, di realizzare una politica individuale di promozione commerciale intorno al mondo, così come intraprendere un ambizioso progetto di crescita che nel 2010 sarà operativo (questo sì, finanziando i lavori con utili propri e prestiti bancari).

I risultati ad oggi sono eccezionali, propri di un paese emergente. Nel 1995 Barcellona e Valencia non figuravano nella cartina del commercio intercontinentale via mare, però nel 2006 erano già i leader del traffico marittimo di container nel Mediterraneo, molto in vantaggio rispetto a porti importanti come Marsiglia e Genova, addirittura duplicandone il traffico. “Dal punto di vista del traffico marittimo intercontinentale, Catalogna, agli inizi del XXI secolo, si trova in un certo modo come le Fiandre prima del piano Marshall a metà del XX secolo”, secondo il consulente logistico neozelandese Karel Vantoye, quando venne nel febbraio del 2008 al porto di Barcellona per parlare del potenziale dei porti del Mediterraneo occidentale nel XXI secolo; in special modo dei porti catalani e valenziani. Così, nel 2008 grandi multinazionali come Ikea o Decathlon hanno scelto i porti di Barcellona e Tarragona come porta d'entrata europea per i prodotti che fabbricano in altri continenti.

Se i prossimi vent'anni sono come gli ultimi venti, incluse dure recessioni come quella del 1992-1994, per ciò che concerne il libero commercio nei cinque continenti (al di sopra di culture e regimi molto diversi, questo è un consenso globale già accettato; il libero commercio non ha mai rovinato nessuno).



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

E se il commercio marittimo continua a crecere a ritmi importanti ( lo scenario piu' probabile: sempre piu' paesi vogliono partecipare alla ricchezza crescente che generano le reti globali della produzione), il Mediterraneo diverra' il mare piu' importante del mondo per il traffico maritimo: Asia sara' la fabbrica industriale del mondo nel XXI secolo, l'Europa sara' il principale mercato come potere d'acquisto... e Barcellona e Tarragona possono saturarsi a dieci o quindici anni vista.

Forse l'aeroporto di Lleida nei primi anni comincerá esportando frutta fresca dalle terre di Ponente in aereo verso i mercati europei, risparmiando tempo e riducendo costi di trasporto relativi ai camion. Pero' in un futuro prossimo deve aspirare ad essere l'aeroporto merci di quella che Richard Florida definisce, nel 2006, come l'undicesima megaregione del mondo, da Alicante a Lione passando da Valencia, Barcellona e Marsiglia, con una ramificazione alla valle dell'Ebro fino a Zaragoza, Navarra ed i Paesi Baschi passando da Lleida. Una megaregione, al quale il geógrafo canadese assegna un forte potenziale nel XXI secolo.

L'opportunità strategica della Catalogna può essere unica ed irripetibile: essere la principale porta d'entrata del commercio asiatico con l'Europa. La costa che va da Alicante a Palamos ha un grande vantaggio che non hanno per esempio, porti importanti come Marsiglia e Algeri: disporre di una grande area industriale alle proprie spalle molto diversificata, con multinazionali e piccole e medie imprese locali, che cooperano in forma efficiente e che sono ben integrate nelle reti della produzione globale. Una grande area industriale capace di aggiungere ed incorporare valore, cioè, terminare i prodotti semilavorati importati dall'Asia con destino Europa, esattamente cio' che stanno facendo le Fiandre e l'Olanda dal 1960. Per Algeri e Marsiglia la logistica sara' un passaggio di grani, liquidi e solidi, mentre per i catalani ed i valenziani la logistica sara' un passaggio di container che creera e lascerà ricchezza nel territorio.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Per ciò adesso i valenziani, per esempio, s'affannano a reclamare il corridoio ferroviario mediterráneo; essere la porta d'entrata del commerci maríttimo intercontinentale puo' rinnovare ed aggiustare, salvare in definitiva , l'industria in casa nostra. Il commercio maríttimo intercontinentale di container e' per definizione, come succede in Olanda e nelle Fiandre, un comercio di prodotti di medio-alto valre aggiunto. L'aeroporto di Lleida, pertanto, e' alla retroguardia immediata di questo centro commérciale presente, e soprattutto futuro, di prosperita' con un forte poténziale di crescita.

### **e.DA ALICANTE A PALAMOS , PORTI CON VALORE AGGIUNTO**

A differenza di altri tipi di traffici marittimi ( in grani, liquidi, solidi, cereali, minerali, materiale per la costruzione...) il container e' il modo piu' efficiente, rapido e produttivo di muovere merci. Nel container suolono viaggiare i prodotti di maggior valore aggiunto: prodotti finiti e semilavorati, sia siano componenti come pezzi del settore automobilistico, chimico e farmacéutico, del settore del materiale elettrico, elettronico ed ottico...

Mentre Marsiglia o Algeri o Gioia Tauro. I grandi porti naturali del Mediterráneo occidentale, seguiranno specializzati nel traffico di un valore aggiunto minore, da Alicante a Palamos si configura la miglior porta d'entrata portuaria per i container. Richard Florida augura alla costa est della penisola iberica un grande futuro, sempre e quando , sia chiaro, catalani e valenziani si aprano ad accettare e sviluppare questa opportunita' di essere la porta d'entrata dall' Asia all'Europa e articolino le infrastrutture ( ed i modelli di gestione delle stesse) che facciano possibile crescere questa grande opportunita'.

Come lo afferma Joaquin Coello, nel XXI secolo ci saranno, per quel che concerne il valore aggiunto che viene generato, porti di prima categoria e porti di



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

seconda categoria. Nel Mediterraneo si stanno costruendo molti porti da una parte all'altra del mare ed effettivamente quello che si dice e' che, se le prospettive di traffico per i prossimi vent'anni non si avvisino alle migliori, sicuramente ci sarà una eccedente capacità portuale nel mar Mediterraneo. Però ,quello che vi sarà di sicuro nel Mediterraneo, come succede anche in altri mari ed oceani, e' la capacità di incorporare nei porti un valore aggiunto alle merci che arrivano da altri paesi e da altri continenti, e porti con una vocazione semplicemente di passaggio merci o di parcheggio per i container.

Vi saranno porti ,per i quali il commercio marittimo intercontinentale e la logistica saranno un aiuto, il rinnovamento ed il salvataggio di tutta l'industria che avevano già agli inizi del XXI secolo ( dalle grandi multinazionali sino alle piccole e medie imprese locali) e porti per i quali il commercio marittimo e la logistica non sarà altro che un semplice passaggio di camion e di treni carichi di container.

I grandi operatori globali del commercio e le grandi multinazionali industriali ad oggi fanno entrare il 75% delle merci che provengono dall'Asia con destino Europa attraverso i porti del mare del Nord. Queste merci passano davanti a casa nostra e per lo stretto di Gibilterra sino ai porti del nord Europa. Questo si spiega grazie alla preponderanza che ha avuto il commercio marittimo tra America ed Europa a livello globale negli ultimi cinquant'anni ed anche per la maggior efficienza nella gestione dei porti del nord Europa rispetto ai porti del Mediterraneo, più rapidi all'ora di scaricare e di distribuire qualsiasi tipo di merci. Anche se le navi che provengono dall'Asia, attualmente ci mettono tre giorni in più per scaricare nei porti del nord Europa passando da Gibilterra, rispetto a che lo scarico si facesse nei porti del Mediterraneo, tutto ciò viene compensato dalla maggior efficienza sopracitata.

Il mar Mediterraneo, in questo nuovo contesto guadagnerà un grande valore strategico. Il grande vantaggio e attrazione dei porti del nord Europa, a parte di



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

essere molto efficienti nella gestione del traffico, viene anche nella grand capacita' di aggiungere valore alle merci che provengono da altri continenti. Una buona parte dei prodotti che si fabbricano nei paesi emergenti con destino paesi del mondo industrializzato, viaggiano come semilavorati; questi paesi hanno ancora molte difficoltà per mettersi in condizione di poter terminare completamente un prodotto, specialmente in alcuni settori tecnologicamente molto avanzati, per esempio per ciò che concerne le condizioni sanitarie e medioambientali quando quest'ultime siano molto rilevanti.

Una parte della grande potenzialità commerciali della Germania, dell'Olanda e delle Fiandre, viene dal fatto che, ai confini dei porti e molte volte dentro la propria zona portuaria, vi sono installate fabbriche ed industrie che ricevono i prodotti semilavorati direttamente dalle navi; in questione di ore o di giorni questi prodotti sono finiti e tornano ad essere imbarcati su navi, treni o camion per essere esportati verso i consumatori finali, sia in Europa come fuori. Nel XXI secolo, poter ridurre i costi equivalenti a tre giorni di navigazione sarà uno delle chiavi più importanti della competenza che un paese può mettere sul tavolo: cos'è la logistica, se non l'organizzazione efficace del traffico in aumento? Il paese e la regione che sia più veloce e più efficiente nell'organizzazione di questi traffici, che si prevedono in aumento nei prossimi anni, sarà la più competitiva.

In questo senso Barcellona, Tarragona e Valencia (Palamos, Tortosa e Castellon) hanno un gran vantaggio che non hanno per esempio i porti di Marsiglia o Algeri: aver una grande zona industriale alle sue spalle molto diversificata, con multinazionali globali e con imprese locali integrate nel commercio internazionale. Una grande area industrializzata capace di aggiungere ed incorporare valore alle merci oltre al terminare prodotti semilavorati importati dall'Asia e dai altri continenti emergenti con destino Europa. Esattamente quello che fanno le Fiandre da cinquant'anni a questa parte.



La città' di Marsiglia al no disporre di una grande area industriale alle sue spalle, aperta ed integrata nel commercio globale, con una tradizione industriale, sarà básicamente un porto parcheggio, di merci liquide e solide, con meno valore aggiunto e con un impatto economico minore per il porto sul proprio territorio.

Questo spiega il perché gia' nel 2006 i porti di Valencia e Barcellona superavano di gran lunga il traffico di container dei porti di Marsiglia e di Genova; un porto , quello di Genova che storicamente aveva sempre limitato la crescita dei porti catalani e valenziani, pero che al giorno d'oggi circondato da alte montagne, non dispone dello spazio sufficiente per costruire zone industriali o logistiche ( questo spiega anche il perché il porto di riferimento di Milano e' Rotterdam e non Genova).

Il porto di Marsiglia assomiglia molto a quello di Algeri. Questo e' il primo porto dello stato spagnolo per il traffico dei container, davanti al porto di Barcellona e di Valencia. Anche se il 90% del suo traffico sia solo di carico e scarico ( a differenza di Barcellona e Valencia, non c'e quasi relazione tra l'attività del porto di Algeri e l'attività economica dell'Andalusia) la sua posizione e' strategicamente privilegiata. Come anche quella del porto di Marsiglia, verso l'assorbimento di una parte importante del traffico sempre in aumento tra Europa ed Asia.

Se consideriamo però il valore aggiunto che si crea nei porti, pero', il porto di Algeri é netamente superato dai porti di Barcellona, Valencia e Bilbao, i quali sono una base fondamentale nelle proprie economie regionali, se questi tre porti chiudessero, a causa di uno sciopero selvaggio o di una catastrofe naturale, il commercio regionale con l'estero, il turismo delle crociere collasserebbero di forma notevole.

In Andalusía al contrario, a poche imprese ripercutirebbero la chiusura temporale del porto di Algeri; la principale navale che vi opera , la multinazionale danese Maerks, fa servire questo porto semplicemente come scalo, con container che





vanno verso altri destini e che possono aspettare settimane per tornare ad essere caricati su altre navi. E con tutto questo potenziale commerciale ed industriale non dispone ancora di un aeroporto merci! Il primo che arrivi si mangera' una buona fetta di questa torta. L'aeroporto di Lleida può crescere ed arrivare ad essere utile in un periodo di pochi anni se sa approfittare questa opportunità.

#### **f. FATTORE TERRA,IL PETROLIO DEL XXI SECOLO**

Negli ultimi anni abbiamo letto sui giornali o visto per televisione molto spesso notizie relative a ditte catalane o straniere che, nonostante ottengano utili dalla sua struttura di produzione ubicata in Catalogna, ed essendo soddisfatta della qualità della forza lavoro e delle piccole e medie imprese che la forniscono, chiudano la fabbrica in casa nostra per aprirla in un paese emergente. “ qui e' certo che la ditta andava bene e che si guadagnava, pero fuori guadagnamo ancora di piú, molto di piú”, Di fatto la vocazione di una impresa é quella di guadagnare il massimo possibile e molto spesso la sopravvivenza di una ditta passa per una dislocazione industriale.

Questo esempio ci pone una questione molto importante. Sino a che punto la globalizzazione economica, che passa per mezzo di queste reti globali della produzione, che comprano sempre piu' materiale e che incorporano ogni anno sempre piú paesi, e' in armonia o uguaglia l'offerta dei fattori prodotti in scala globale?

Lo disse poco tempo fa un dirigente sindacale: la globalizzazione stá convertendo l'offerta di lavoro di un paese in una funzione sempre piú elastica, giacché questa offerta e` sempre meno locale e sempre piú globale. Ogni anno vi sono sempre piú persone, in piu' paesi, disposte a realizzare piú lavori, lavori che sino a poco tempo fa sembravano diretti ai paesi altamente industrializzati.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Questa estensione del fattore lavoro, disponibile in scala mondiale, inevitabilmente forzerà verso il basso la retribuzione del fattore lavoro su scala globale: nel 2018 le differenze retributive tra un ingegnere francese ed un ingegnere indiano si saranno ridotte moltissimo, comparandole con la differenza attuale.

Negli ultimi vent'anni la differenza di costi salariali fu la chiave della competitività, sino al punto di essere la variabile che decideva l'ubicazione di molte fabbriche, sia grandi multinazionali sia piccole e medie imprese locali. Oggi giorno però, se questo costo salariale tende ad uguagliarsi fra i paesi, quale sarà la variabile chiave della concorrenza? Quale sarà la variabile che deciderà nei prossimi vent'anni l'ubicazione di una fabbrica in un paese?

Se i costi dei fattori prodotti classici (lavoro, capitale) si uguagliano, un costo che ottiene un'importanza crescente sarà il costo del fattore terra: più in concreto, il costo o il prezzo del metro quadrato della zona industriale e della zona di attività logistica. Questo prezzo, come succede con altri prezzi in economia, e' inversamente proporzionale alla quantità di terreno disponibile che un paese o una regione è disposta a mettere sul tavolo. Per esempio, ho sentito dire che il porto di Milano non è Genova ma Róterdam. Questo fatto si spiega con delle condizioni territoriali avverse, per ciò che concerne lo spazio utile che la regione italiana della Liguria possa destinare all'offerta di utilizzo di zone industriali e logistiche. Il porto di Genova e' circondato da alte montagne, le Alpi, e davanti a se si trova una costa molto profonda, che rende difficile l'ampiamiento del porto prendendo metri verso il mare, come sta succedendo ora per i porti di Barcellona, Valencia e Tarragona.

Bisogna anche tener conto che, perché la Catalogna possa approfittare di nuove opportunità che il XXI secolo gli offre, si necessita di zone industriali e logistiche più grandi. Per adesso CIMALSA, l'impresa pubblica della Generalità che gestisce i centri integrati delle merci ( un altro modo di chiamare le zone logistiche



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

o porti secchi) stá costruendo zone relativamente piccole, di 100 o 200 ettari, che servono come uso logistico locale.

In Catalogna c'è bisogno nei prossimi anni di un paio di grandi zone industriali da 300 o 400 ettari, per poter servire una logistica pensata in chiave globale, per poter approfittare opportunità globali e per poter giocare il ruolo della porta d'entrata in Europa delle merci con un alto valore aggiunto provenienti da altri continenti, Quella zona della Catalogna che possa mettere sul tavolo qualcuno di questi spazi, e se può essere con una pista di due chilometri per farci un aeroporto corporativo e traffico merci ( 24 ore non stop , dove il traffico merci sia il favorito rispetto al traffico passeggeri) si aggiudicherá una grande opportunità di crescita e di affari nel XXI secolo, giacché queste infrastrutture darebbero una gran gioco economico a quei territori che lo accolgano.

D'altra parte, nel XXI secolo un'altra chiave della competitività sarà la capacità dei paesi e delle regioni europee di ottenere grandi consensi interni. Come piccolo paese del mediterráneo la Catalogna, che forma parte di una Spagna che fu nel XIX secolo sino al 1986 isolata dal commercio internazionale, si porta con se vizi tipici del mediterráneo; la maggiorparte delle nostre ditte sono ancora a livello familiare e molte di esse non hanno fatto un salto verso i mercati esteri, domandandosi a testa o croce fra aumentare o no il capitale della ditta e perderne o no il controllo. Alle nostre piccole e medie imprese , oggi dobbiamo il notevole livello di ricchezza. Ora però il mercato si é moltiplicato perché l'Unione Europea é cresciuta ed é necessario che le piccole e medie imprese si adattino ad un mercato che si é fatto grande.

Allo stesso modo. Bisogna che la società catalana e la política catalana sia capace di generare grandi consensi, sul quale siano i settori d'attività futuri per i quali il paese deve scommettere a dieci o venti anni vista. La globalizzazione dà ai catalani delle opportunità favolose, come sono anche obblighi colossali quelli che propone; questi ultimi sono tanto grandi che dovrebbero poter creare e



facilitare grandi consensi in infrastrutture, immigrazione o finanziamenti. Quanto piu' si sia integrata la nostra economia in un mondo sempre piu' globalizzato, piu' ci obblighera' l'intorno ad essere competitivi. Quanto piu' viaggino i catalani, piu' saremmo esigenti con uno Stato che non provvigiona infrastrutture e servizi di primo livello.

Fortunatamente la crescente globalizzazione dell'economia catalana ci sta rendendo piu' europei anche sotto questo punto di vista. Che a Gerona ,per esempio, le istituzioni locali si mettessero d'accordo anni fa per prenotare spazi per dei futuri ingrandimenti dell'aeroporto di Girona, suppone che vi e' gia' una coscienza chiara da dove vengano le entrate di ricchezza del futuro. I Municipi catalani continueranno a discutere nel XXI secolo alla siciliana o alla catalana e sicuramente ne hanno tutto il diritto, pero' in alcune zone cominciano a rendersi conto che con certe cose, come adesso e' disporre di un aeroporto, una infrastruttura chiave per la creazione di ricchezza nel futuro, non si gioca. In Catalogna queste discussioni locali non solo si effettuano tra diversi partiti. Nella regione dell'Anoia ci sono alcuni comuni, incluso il capoluogo, che sono tutti controllati dallo stesso partito, pero' che risultano incapaci di arrivare a grandi consensi di zona per arrivare a reclamare insieme infrastrutture pensate all'approfitare opportunita' globali, come un aeroporto corporativo... e dopo la regione rimane indietro rispetto a quelle vicine.

In Catalogna e' fra Tortosa, l'Aldea e Camarles dove si trova il petrolio del XXI secolo. Sopra l'autostrada AP-7 (gia' fuori dal delta) e sotto l'afutura tangenziale A7 (il giorno che il ministro di Fomento la faccia), c'e' una zona industriale logistica Catalogna Sud , che si puo' ingrandire sino a 730 nuovi ettari industriali e logistici; incassati nel futo rettangolo formato dall' AP-7 e l'A7, con una rete ferroviaria gia' esistente e collegamento diretto con il mare per l'Ebre a Campredó, in questo rettangolo si prestruttura la zona industriale piu' grande delal Catalogna nel XXI secolo. Inoltr ai confini della zoan industriale vi e' un progetto



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

dell' aeroporto di Roquetes, questa pista se si costruisce , ci vorrá ancora molto perche funzioni. E se l'aeroporto di Reus durante l'estate ha prenotato le ore migliori per i voli passeggeri, l'aeroporto piú vicino per servire questa grande zona industriale che si preannuncia al sud del paese é Lleida...sempre e quando il collegamento fra Tortosa e Lleida sia rapido e per tangenziale.

L'aeroporto d'Alguaire-Lleida sembra ben posizionato, pertanto, per fare cresceré un traffico ancora sottosvilupato in Catalogna: il traffico aereo merci che nel mondo odierno muove già il 40% del valore totale delle merci trasportate con solo un 1% dei tragitti. Il piccolo aeroporto d'Ostende nelle Fiandre, per esempio, mosse nel 2006 piú tonnellate che il Prat. Gli aeroporti catalani sono molto assorbiti dal traffico passeggeri che non possono accogliere un traffico merci di qualità, durante il giorno e senza restrizioni nel calendario. Per questo motivo non si é ancora creato in Catalogna un circolo virtuoso con un traffico aereo-industriale con un alto valore aggiunto intorno agli aeroporti , come é d'abitudine in molte regioni eurpoe.

#### **g. PIANURA DI LLEIDA,FUTURO INCOCIO DI VIE**

La pianura di Lleida puó giocare un ruolo simile a quello che Zaragoza ha giocato negli ultimi dieci anni. Aragon si é convertita, per la Commissione europea, grazie alla sua decisa scommessa logística del progetto PLAZA, nella regione europea modello per lo sviluppo logistico: se qualche paese del centro o est europeo gli chiede un consiglio o un assessoramento per potenziare questo settore, a Bruxell li mandano direttamente a Zaragoza. E' anche vero che in Aragon lo spazio a differenza che in Catalogna e' praticamente illimitato, ed in questo modo e' stato possibile costruire nelle immediatezze della capitale aragonina la maggior piattaforma logística d'Europa: quasi 3 milioni di metri quadrati, che oggi sono gia venduti per il 90%. Zaragoza si e guadagnata grazie



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

a questo progetto un posto importante nel sistema europeo delle città metropolitane, all'essere ubicata in una posizione strategica : situata proprio nel mezzo di una ampia circonferenza di 300 km di raggio, agli estremi della quale vivono sino a 20 milioni di abitanti (Madrid, Barcellona, Valencia, Bilbao , Tolosa e Bordeaux).

In Catalogna, al contrario che in Aragon e come succede anche in altre regioni europee piu' sviluppate ed industrialmente piu' avanzate, vi ha una valorizzazione del sociale molto bassa se la si relaziona con la logística. I parchi e le infrastrutture logistiche sono percepite come poco attraenti in molti comuni, in special modo da parte dei proprietari dei terreni. In Catalogna il suolo e' scarso, a causa di una geografia molto montagnosa e per tanto avversa in questo senso. É anche vero che spesso in Catalogna la logística compete con altre possibili utilizzi alternativi del suolo molto piu' redditizi ( la stessa industria o la costruzione residenziale, così redditizia negli ultimi anni). Però in casa nostra si avrebbe bisogno di uno sforzo speciale a livello pedagogico sulla necessità e le possibilità della logística.

In Catalogna, per esempio, il centro integrale delle merci (CIM) del Valles crea ad oggi 2400 posti di lavoro diretti e 500 indiretti, molti dei quali sono di una produttività elevata. Con la progresiva introduzione di nuove tecnologie e con la richiesta ogni volta piu esigente di qualità e di tracciabilità dei prodotti, la qualifica del personale che si dedica alle attività logistiche e' sempre più alta; ne é un esempio in questo senso la crescente offerta di masters e di corsi post universitari in logistica, indirizzati tanto a economisti come ad ingegneri, che offrono le migliori università del mondo. La logistica crea un posto di lavoro stabile, uguale o ancor più che la propria industria., giacché il rischio di dislocazione é minore. Nel XXI secolo senza logística non esiste l'industria né l'economia. Gli esempi di paesi come l'Olanda e Singapore sono eloquenti in questo senso.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

La logística sarà sempre piú un elemento chiave nel processo di generazione del valore di un prodotto: nella misura in cui le merci sono prodotte in diversi paesi bisogna decidere a che punto si portino i diversi componenti per essere montati. Ed una volta terminato il prodotto bisogna decidere come e quando lo si porta a vendere nei diversi mercati. La logística non é solo una semplice attività distributiva, ma ogni giorno che passa suppone una percentuale di costi sempre maggiore nel processo produttivo

Lleida si trova in un incrocio di vie. Fra pochi anni entrerà in funzione la tangenziale Lleida- Soperia, che ridurrá fortemente i tempi per raggiungere Vielha, avvicinando la capitale del Segriá alla Francia. Questa via di comunicazione assumerá tutto il suo potenziale di creazione di ricchezza il giorno in cui la Generalitá inauguri la tangenziale Lleida –Tortosa, attualmente solo pianificata: bisogna tener conto che la futura statale Lleida-Vielha si prolungherà verso il sud con la tangenziale Tortosa-Lleida. Con ciò, per la pianura di Lleida passerá molto probabilmente la prima statale verticale che attraverserà i Pirinei da sud a nord. Questa via verticale di comunicazione a Lleida si incrocia con un asse orizzontale di comunicazione, che va da Barcellona a Zaragoza (formato dalla statale A2 e dall'autostrada AP2) convertendo Lleida in un incrocio di vie che disegnano i quattro punti cardinali.

L'asse verticale Tortosa-Lleida- Vielha-Francia si prevede che decongestioni l'autostrada AP-7, la colonna vertebrale della megaregione di Barcellona, principale città di un corridoio urbano che parte da Alicante e Valencia ed arriva sino a Marsiglia e Lione. Così facendo, una buona parte del trasporto merci che debba andare dal Mediterraneo valenziano e tortosino verso il centro della Francia o verso l'est europeo si direzionerebbe verso Lleida, riducendo il traffico dell'autostrada AP-7 molto trafficata, nella quale la circolazione di veicoli é creciuta fra il 3% ed il 6 % all'anno negli ultimi anni. Per questa autostrada transita attualmente il 50% del commercio estero dell'economia spagnola che



entra ed esce in camion, così come il turismo e l'immigrazione magrebina che risiede nei paesi dell'Europa occidentale.

Il confine di Ponent verrà integrato con la pianura di Lleida e l'aeroporto di Alguaire, nella futura megaregione Valencia-Barcellona-Marsiglia Lione, uno dei grandi corridoi economici del XXI secolo. Benavarri, la capitale della Baixa Ribagorça aragonese, gode di 300 giorni di sole all'anno, con la futura tangenziale, Lleida sarà a 25 comodi minuti in macchina da Benavarri e si prevede che ci siano Lleidatani della capitale che vi ci vadano ad abitare, scappando dalla nebbia che spesso copre la città lontana di Marius Torres dall'autunno sino alla primavera. Benavarri si prepara per approfittare le opportunità che gli offre il XXI secolo: situata nell'alto di un promontorio, con una parte vecchia splendida e molto ben ristrutturata, la futura tangenziale tra Lleida e Vielha passerà ai suoi piedi. Poco tempo fa a Benavarri venne costruita una piccola zona industriale, ai margini dell'attuale statale N-230 che avrà una sua uscita nella futura tangenziale. Questa zona industriale potrà cresceré sino a 200 ettari, insieme alle zone industriali già pianificati nel paese vicino Castiló del Plá, formando così una grande piattaforma logistica a metà strada fra Lleida e la Francia. In Catalogna é difficile trovare zone industriali superiori ai 200 ettari. Vediamo se i catalani delle terre Leridane decidono offrire quello che sarà il petrolio del XXI secolo, ettari di terreno per zone industriali nei quali si possano svilipapre attività logistiche ed industriali.

#### **h. LLEIDA, L'AEREOPORTO DEL CAMP DI TARRAGONA**

La Catalogna e' stata storicamente territorio di passaggio tra la Penisola Iberica , il nord d'Africa e l'Europa. Questa vocazione storica di corridoio, di terra di passaggio, si traduce ai giorni nostri in una potenzialita' logisitica di dimensioni continentali. La geografia disegna e facilita alla Catalogna due grandi canali di comunicazione, che venivano già usati dagli antichi romani per mezzo della Via Augusta: il corridoio mediterráneo ed il corridoio dell'Ebro. I porti e la capacità





**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

produttiva e di consumo dell'economia catalana sono i fattori che configurano attualmente il potenziale logisitico catalano.

La logistica si può definire come la gestione efficiente dei flussi di approvvigionamento e di distribuzione delle merci. Questa attività include tutto ciò che si riferisce al trasporto ed all'immagazzinamento delle merci, così come ai sistemi d'informazione ed alle conoscenze necessarie per portare a termine le attività sopracitate. La logistica dipende ed e' in funzione delle dimensioni del mercato al quale si dirige. A livello statale. La Catalogna é ben collocata in termini di geografia economica ed umana; a livello europeo, però queste geografie sono insufficienti.

Il sistema delle infrastrutture logistiche della Catalogna, secondo stime realizzate dal Barcelona Centre Logistic Catalunya, durante il 2005 avrebbe dato servizio per un volume totale di merci di 430 milioni di tonnellate, classificate secondo le tre categorie seguenti: a) traffico interno, che e' il movimento di merci dentro il proprio territorio , locale o regionale; b) traffico con origine o destino Catalogna, che include sia il traffico con il resto della Penisola iberica sia il traffico europeo ed intercontinentale; c) il traffico di passaggio, nel quale le merci non hanno né origine né destino in Catalogna , però attraversano il territorio catalano. Tali volumi di questo traffico sono stati studiati e stimati anche per tipi di trasporto, in modo che nel 2005 in Catalogna per via terra si sarebbero mossi 341 milioni di tonnellate dei 430 milioni sopracitati; per treno si sarebbero mossi 9.3 milioni di tonnellate; per via mare si sarebbero mossi 80 milioni di tonnellate e per via aerea solo 0.09 milioni di tonnellate.

Un aeroporto e' difficile da avviare e l'aeroporto di Lleida non sarà un'eccezione. La possibile recessione economica che si prospetta per i prossimi trimestri, soprattutto per l'anno 2009, può rendere più difficile la collocazione nelle cartine aeroportuali europee della nuova infrastruttura di Alguaire. Ciò



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

nonostante, ci sono un insieme di opportunità che possono essere approfittate dal nuovo aereoporto di Lleida.

Per ciò che concerne il traffico dei passeggeri, i tempi sono cambiati molto rispetto agli ultimi anni ed i voli low cost, che hanno creato tutta una nuova cultura del viaggiare, hanno abituato a volere una grande parte della popolazione europea (una popolazione con reddito medio basso) che sino all'avvento del low cost non utilizzava mai l'aereo; queste classi popolari lo stanno utilizzando in forma masiva e continueranno a farlo nel futuro. In questo senso, come tanti altri aereoporti regionali europei situati in un raggio di 150 chilometri da una grande città, quello di Lleida nasce con la doppia opzione di Barcellona ovest- Lleida; l'aereoporto funzionará solo se saprá captare qualche traffico che avanzi o sia espulso da Barcellona; di seguito questo sviluppo servirá al proprio territorio. Per captare qualche rotta dall'aereoporto del Prat gli accessi viari e ferroviari dell'aereoporto di Lleida saranno determinanti, in special modo quello dell'alta velocità per passeggeri.

Per ciò che concerne il traffico merci, gli accessi stradali saranno fondamentali per i camion, il collegamento con Barcellona per mezzo dell'A-2 e' stato completato, con un impulso alla nascita di una crescita economica ad oggi ben visibile tra Cervera e Mollerussa. Un altro passo in avanti, per la zona e per l'aereoporto, si farà quando sará terminato il collegamento con la Francia per mezzo della A-14 con la Vall d'Aran. Questa statale farà delle terre di Lleida un incrocio di strade e la rinforzerá, dal punto di vista strategico e logistico, come un grande patio di riserva di suolo industriale disponibile per tutta la megaregione dell'arco mediterráneo.

Il porto naturale delle terre di Lleida e' il porto di Tarragona, che negli ultimi anni ha presentato un forte dinamismo: oggi é il quinto porto della Spagna, con un registro di crescita, negli ultimi anni, superiore al 10% e puó chiudere il 2008 con un movimento merci pari a 35 milioni di tonnellate. Il porto di Tarragona sta'



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

diversificando la sua attività per fornire settori diversi da quelli tradizionali come il chimico e l'energetico, aprendosi al traffico dei containers e, per tanto, di valore aggiunto. Per la frutta e la verdura Tarragona ha moso un traffico di 175.000 tonnellate e continua essendo il leader dei porti spagnoli nel traffico di prodotti agro alimentari, con piu' di 5 milioni di tonnellate.

Le vie di comunicazione tra Lleida e Tarragona stanno migliorando in forma sostanziale. Per una parte , l'entrata in funzione del treno d'alta velocità permetterà un uso intensivo dell'antica linea ferroviaria per il traffico merci: bisogna tener presente che il porto di Tarragona e' il primo porto spagnolo nel traffico di treni merci. Per un'altra, lavori come la costruzione della statale A-27 tra Tarragona e Montblanc, già terminata nella maggiorparte del suo progetto, o il raddoppio previsto della C-14 tra Montblanc e Tarrega miglioreranno sensibilmente la mobilità stradale.

Le azioni previste per i prossimi quindici anni al porto di Tarragona permetteranno aumentare la superficie del suolo disponibile in oltre 200 ettari. Si trova anche in fase di studio la futura crescita del porto verso l'interno, che proporzionerà 3000 metri di una nuova linea di attracco con cale di 30 metri che permetteranno l'accesso di navi sino a 200.000 tonnellate. I lavori potranno cominciare nel 2009 o nel 2010 con un costo di 150 milioni di euro ed una durata dei lavori di 4- 6 anni. In breve entreranno in servizio l'ampliamento del molo di Cantabria (7 nuovi ettari di terreno) e l'allungamento di 500 metri dell'argine che permetterà l'ingrandimento del Molo di Catalogna. In breve entrerà in funzionamento una ZAL (zona di attività logistiche) di 90 ettari vincolata al porto nel municipio di Vila-seca.

L'aeroporto di Lleida deve saper canalizzare una parte della solida base agraria delle terre leridane, così come della sua industria agroalimentare. Grandi ditte come la Cooperativa di Guissona o Borges, fra le altre, che fatturano quantità molto importanti nate nelle terre di Ponent, devono essere visitate porta per



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

porta, per poder analitzar e canalitzar una parte della propria espansione con l'aeroporto di Lleida. L'Università di Lleida e' l'unica che offre il titolo di Ingegnere Agricolo Superiore.

L'agricoltura Lleidatana suole presentare una redditività superiore alle altre città catalane, così come dispone anche di alcune denominazioni di origine controllata ( come e' attualmente l'olio di les Garrigues) con un potenziale enorme per il futuro. I prodotti predominanti sono la frutta fresca non cítrica e di cereali per un lato, e le fattorie porcine ed i vacini per un altro.

La frutta rappresenta piú del 15% del PIL agricolo di tutte le zone di ponent ad eccezione della Segarra, dove rappresenta sino al 56% del PIL agricolo del Segria ed il 42% dello stesso PIL nel Pla d'urgell. I cereali hanno un peso in quelle zone che sono aride, spzialmente alla Segarra (27%), però in una quantita inferiore nelle Zone della Noguera e dell'Urgell. L'allevamento di bestiame é l'altro pilastro dell'agricoltur di ponent, con un peso importante del maiale (in tutte le región) pero anche le mucche nelle Garrigues (36,3% del PIL agricolo) e la Segarra (18,6%). Gli olivi e i mandorli delle Garrigues sono di una qualità riconosciuta.

Per ciò che concerne il settore industriale, il settore alimentare e' quello che domina in tutte le regióni, spzialmente nella Segarra dove rappresenta il 46% del PIL indústriale en el Pla d'Urgell dove rappresenta il 36%. In totale vi sono una decina di ditte a Ponent che fatturano piú di 100 milioni di euro annuali, delle quali quasi tutte appartengono a questo settore (produzione di carni, insaccati, olio, biada, additivi, macchinaria...) i suoi piani d'espansione possono passare perfettante per l'aeroporto di Lleida e se questo avviene l'aeroporto avrà spiccato il volo e sarà così giustificato il suo investimento.



## **i. TARRAGONA “SHIPPING”, BARCELONA “SHOPPING”**

C'è un'altra opportunità di futuro per l'aeroporto di Lleida, vincolata in questo caso al porto di Tarragona. I porti di Barcellona e di Palamos cominciano ora a patire un dilemma annunciato da tempo: il dilemma container-crocere (*shipping o shopping*). A Barcellona il fatto che il porto e l'aeroporto siano vicini aumenterà la pressione perché nel porto si dia priorità al turismo delle crociere rispetto al traffico dei container: le crociere assicurano già oggi voli diretti intercontinentali, che sono e saranno ancor più decisivi nel futuro perché diversi settori dell'attività in Catalogna possano entrare a far parte nella serie A globale (fiere e congressi, sede di imprese e di attività professionistiche, centri di ricerca e di disegno, medicina privata, masters universitari...).

La progressione di Barcellona è stata spettacolare, propria di un paese emergente. Nel 1995 Barcellona non figurava nella cartina delle crociere, nel 2008 si prevede diventi il quarto porto al mondo per questo tipo di turismo ed il primo d'Europa; il turismo delle crociere è di un alto potenziale acquisitivo e per questo realizza grandi spese nel territorio. Al porto di Barcellona il turismo delle crociere è cresciuto un 30% negli ultimi anni. Barcellona è il leader europeo e può diventarlo mondiale in pochi anni superando i porti dei Caraibi, se capta nuove crociere in Asia ed allunga la stagione da marzo a novembre (da settembre a novembre si sospende la stagione in Florida a causa degli uragani). Il turismo delle crociere contiene un alto valore aggiunto ed esige voli diretti verso la città d'origine o di destino della crociera.. Questa via è l'unico modo che hanno Maiorca e Valencia per ottenere voli diretti verso altri continenti: farsi spazio nelle crociere del Mediterraneo occidentale.

Il porto di Barcellona si aspetta una notevole crescita del turismo delle crociere, durante i prossimi cinque anni si potrebbero già ricevere delle centinaia di migliaia di turisti asiatici, per questo motivo alcune compagnie aeree asiatiche sarebbero interessate ad offrire voli diretti a Barcellona. Questi voli sono quelli



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

che possono consolidare Barcellona e la Catalogna nella seria A del mercato globale durante il XXI secolo: grazie al turismo delle creocere tutta l'industria catalana, i servizi avanzati, l'R+S+I, le sedi delle multinazionali, la medicina privata, le scuole di affari e le università, tutti gli altri tipi di turismo della Catalogna, le fiere ed i congressi globali...potrebbero disporre di voli diretti verso altri continenti, imprescindibili per poter essere efficienti in un mondo ogni giorno più competitivo.

Le sinergie fra porto e aeroporto a Barcellona sono così favolose che possiamo concludere che ciò che nega il governó centrale...lo può dare il mercato globale. Di fatti, ce lo sta dando già oggi il mercato globale; sino a quattro compagnie nord-americane offrono voli diretti dagli USA all'aeroporto di Barcellona. In una frase possiamo riassumere che il passaggio del secolo per l'economia catalana é stato: dalla spiaggia al porto. Durante il XX secolo la Catalogna ha fatto un passo avanti grazie al turismo generato dalle spiagge en el XXI secolo la Catalogna può fare un altro salto in avanti grazie al commercio ed all'industria derivata ed associata, generata dai porti e dagli aeroporti merci.

Barcellona é gia il primo porto del Mediterraneo per il traffico delle auto ed ha superato quello di Marsiglia e di Genova nel traffico di container, allo stesso tempo che va verso l'essere leader mondiale nel turismo delle crocere nel 2012. Tarragona, più concentrato in grano, liquidi e solidi, amplia la sua capacità per accogliere container ed altro traffico di prodotti con un Maggiore valore aggiunto: come segnale del suo potenziale futuro, bisogna mettere in evidenza che due degli operatoti globali più grandi del mondo, la cinese Hutchinson (che gestirá una parte nueva del porto di Barcellona) e Dubai Ports, si sono giocate la concessione dei lavori del prossimo ampliamento. Con un buon criterio, l'attuale governó catalano ha diversificato i rischi e non ha messo tutte le uova (portuarie) nella stessa cesta, aggiudicando alla ditta araba l'ampliamento del porto tarragonese.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Sia a Palamos che nei porti di Sant Carles de la Rapita e di Alcanar, ed in minor misura a Sant Feliu de Guixols ed a Vilanova i la Geltrú, c'è la possibilità di implementare nuovi traffici e di conseguenza, nuove attività economiche per la loro zona: difatti, durante il 2008 il porto d'Alcanar ha cominciato ad operare con altri prodotti, aspettandosi la crisi del consumo del cemento, ed anche il porto di Palamos ha cominciato a ricevere turismo procedente dalle grandi crociere, Dentro una libera evoluzione, e pertanto poco prevedibile, di traffici che, sia l'economia globale sia gli investimenti locali generano in queste installazioni portuari catalane, è consigliabile un minimo disegno della programmazione del modo di agire e di ordine nella zona: alcuni di questi porti possono fare nel breve e medio termine un passo in avanti notevole, simile a quello che l'aeroporto di Gerona e Reus hanno protagonizzato negli ultimi cinque anni.

Nel delta dell'Ebro, per esempio, confinando con il porto di Sant Carles de la Rapita c'è l'attuale canale d'irrigazione Carles III, che va dalla Rapita sino ad Amposta; l'ampliamento e l'uso di questo canale per la navigazione turistica e commerciale, allungandolo sino all'Ampolla attraverso l'antico letto del fiume Ebro (la vecchia siccità), potrebbe dare alle Terre dell'Ebro un grande gioco economico. Ancora più al sud, una volta superato il delta, c'è il porto di Alcanar, il porto del cementificio: situato tra la Rapita e le Cases d'Alcanar, fuori della zona degli Afacs, è il porto più intarsiato della Catalogna.

Questo porto è il porto naturale di ciò che, durante il XXI secolo, si configura come il poligono più grande della Catalogna: fra Tortosa, L'Aldes e Camarles, sopra l'autostrada AP-7 e sotto la futura tangenziale A-7 c'è la zona industriale logistica Catalunya Sud, che si può ampliare fino a 730 ettari nuovi di terreno industriale e logistico. Con un collegamento ferroviario già esistente ed una possibile connessione diretta con il mare attraverso l'Ebro a Camp-redó (attraverso il canale Carles III già citato), in questo spazio si preannuncia il centro logistico più grande di tutta la Catalogna.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

In Catalogna é necessario aprire una nuova porta d'entrata che dia prioritá alle merci ed i porti di Tarragona e di Alcanar sono le migliori opzioni per deviare i container che non potranno entrare a Barcellona o a Palamos. Questo beneficia l'aeroporto di Alguaire, giacché i porti di Tarragona e delle cas di Alcanar (quando siano terminate le tangenziali corrispondenti e le circonvallazioni di Lleida) sono piú vicini a Lleida che non a Barcellona o Palamos...con il vantaggio che avranno i container con la intersessione nave-aereo e non ci sará bisogno di attraversare una grande regione o area metropolitana trafficata com'è quella di Barcellona.

#### **j. GESTIONE INDIVIDUALIZZATA, GESTIONE COMPETITIVA**

L'aeroporto di Lleida nasce con un grande vantaggio incluso, che potrebbe diventare il suo punto forte: sará il primo aeroporto Catalano che non sará gestito da AENA e dentro una nuova rete. La Generalitá puó optare se gestire l'aeroporto di Alguaire direttamente o , come sembra, per mezzo di un consorzio di imprese private ed altre entitá della zona. Questo é uno dei punti forti dell'aeroporto Leridano, che bisogna approfittare al massimo: quante volte sono esplosi gli agenti sociali di Gerona, in relazione alla scarsa sensibilitá di AENA per promuovere e per potenziare l'aeroporto gironino! Difatti, senza gli aiuti che la Diputazione di Gerona ha facilitato, in modo piú illegale che legale, alla compagnia irlandese Ryanair, a Gerona starebbero aspettando ancora adesso i turisti: l'ultimo *working paper* di Germá Bel, dedicato a questo aeroporto, cita letteralmente nel titolo: "come competere con una mano legata dietro la schiena".

Catalogna é oggi un'economia matura, nel senso che dispone giá di dotazioni importanti come investimenti in infrastrutture accumulate negli ultimi trent'anni; lo stock di capitali in questo capitolo e' paragonabile in certi casi con quello di altri





paesi e regioni europee. Questo non esclude che da qui in avanti ci sia bisogno di minimizzare il dibattito sui nuovi e futuri investimenti in questo capitolo, com'è il caso dell'aeroporto. Fernando Caralt, ingegnere aeronautico e presidente del BAIE (Barcelona Aeronautics & Space Association) afferma che Catalogna e Stato spagnolo competono nel contesto europeo, in materia aeroportuale, con solo un aeroporto ogni 10000 chilometri quadrati, mentre che in europa dispongono di un aeroporto ogni 1000 chilometri quadrati.

Per questo motivo bisogna tener presente che nuovi investimenti in infrastrutture, quando lo stock di capitale esistente è già elevato, tendono a ridurre la contribuzione marginale alla produttività del paese di una nuova infrastruttura. Questo significa che bisognerà mettere, nei prossimi anni, l'accento sulla gestione e la regolazioni delle infrastrutture del trasporto, giacché nel mondo moderno si producono cambi continui in questi aspetti immateriali così importanti: così. Differenze che si notano nell'efficienza e nei risultati del funzionamento delle infrastrutture tra paesi sono imputabili, in buona parte, a diversi modelli di gestione degli aeroporti, dei porti, delle autostrade e dei treni che applicano i paesi e le sue regioni ( quando sono competenti , è chiaro.).

Non vi ha motivo per pensare che una gestione delle infrastrutture realizzata dal governó regionale debba essere inferiore, in termini di reddibilità ed efficienza, rispetto ad una che possa portare a termine un governó centrale. Piuttosto il contrario: osservando le tendenze recentí dell'evoluzione dei modelli di gestione in diversi paesi si osserva che la gestione individualizzata, fatta nelle vicinanze della zona, permette ai gerenti di captare meglio quali sono gli interessi e le necessità dei territori suddetti, in modo che la vicinanza del gerente alla zona gestita migliorare quasi sempre l'efficienza della gestione stessa.

In questo senso il caso Spagna é un'eccezione nel contesto internazionale, visto che i modelli di gestione degli aeroporti e treni e parzialmente nel caso dei porti, si mantiene centralizzata e riservata al governó centrale, escludendo dalla



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

sua gestione i governi autonomici e locali ed addirittura il settore privato nel caso degli aeroporti. A differenza degli altri aeroporti catalani, quello di Lleida può fissare le tariffe aeroportuali, decidere sugli investimenti delle sue installazioni aeree che creda impulsino di più e meglio l'economia della sua zona.

AENA é entrata in numeri rossi dalla costruzione della T4 di Barajas e d'ora in avanti avrà incentivi per ritardare tanto quanto possa la privatizzazione della sua rete aeroportuaria, giacché le probabilità che questa rete sia decentralizzata, nel medio termine, alle comunità autonome e/o ai comuni, a tutt'oggi é praticamente nulla. La T4 di Barajas non sarà mai redditizia ne ammortizzabile e potrà solo ridurre perdite se tutti gli spagnoli la facessero servire per i loro voli a media e larga distanza. Nonostante che la rete di AENA sia privata, gli aeroporti catalani ed altri aeroporti spagnoli vincolati con AENA saranno poco o molto legati nel futuro a finanziare i déficit di Barajas, per tanto si porteranno dietro un peso che gli impedirà sviluppare tutto il proprio potenziale di crescita.

Ricordo ancora un alto carico di una ditta leader nel mondo della gestione delle infrastrutture che, a causa dell'abbandono promozionale di AENA aeroporto per aeroporto, nel 2006 aveva ancora dubbi sulla redditività dell'aeroporto di Gerona che non vedeva prospettive di utili all'aeroporto di Resu ne tan solo alargo termine.

Oggi però, grazie a Ryanair, l'aeroporto di Gerona supererà i cinque milioni di passeggeri nel 2008, una cifra più alta che il traffico degli aeroporti di Siviglia e Bilbao. Oggi l'aeroporto di Gerona non solo vive di Ryanair e dei suoi voli low cost; compagnie come Transavia offrono voli in orari *business* verso aeroporti come Paris Orly (il miglior per andarci a fare affari)! Quello che cominciò come un aeroporto solo low cost stá cambiando e crescendo verso essere un aeroporto regionale, con la sicurezza di essere Barcellona-nord e con una crescita impattante dell'economia locale.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Altro caso, l'aeroporto di Reus supererà nettamente, anche grazie a Ryanair, il traffico critico che di solito marca il limite tra le perdite ed i guadagni in una infrastruttura aeroportuale: tra i 1,5 ed i 2 milioni di passeggeri diretti verso il mondo sviluppato, gli aeroporti gestiti individualmente (e non gestiti dentro una rete più o meno solidaria) di soliti ottengono un utile. L'impatto sull'economia del camp di Tarragona e più che noto, l'aeroporto di Reus, per esempio, alimenta Port Aventura e questo parco temático alimenta a sua volta l'aeroporto di Reus, in una dinamica virtuosa che garantisce la redditibilità alle due installazioni.

#### **k. IL COMPITO AEREO, IL DECOLLO DI LLEIDA**

L'aeroporto di Lleida nasce vergine per un tipo di traffico oggi sottosviluppato in Catalogna che però ha un gran potenziale di crescita, il traffico aereo merci. Questo tipo di traffico nel mondo mosse nel 2008 il 40% del valore totale delle merci trasportate nei diversi modi di trasporto...con solo un 1% dei tragitti. Il piccolo aeroporto d'Ostende nelle Fiandre, per esempio, mosse nel 2006 un po di più di cento mila tonnellate, una cifra ben superiore a quella registrata dall'aeroporto di Barcellona. Gli aeroporti catalani sono tanto assorti dal traffico passeggeri che non possono accogliere un traffico merci di qualità, durante il giorno e senza restrizioni nel calendario. Per ciò in Catalogna non si è ancora creato il circolo virtuoso traffico aereo-industria con un altro valore aggiunto intorno agli aeroporti specializzati nella carica aerea, un circolo virtuoso molto normale in tante regioni europee del centro e del nord del vecchio continente.

Il fatto che Iberia abbia abbandonato l'aeroporto di Barcellona, concentrando tutti i suoi voli a Barajas, nel tempo pregiudicherà il traffico merci dal Prat: i voli Iberia sono sostituiti dai voli Clickair, una compagnia low cost che programma



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

voli da punto a punto e che si occupa solo del traffico passeggeri. Una parte del traffico merci dell'aeroporto di Barcellona si realizza con aerei Iberia che seguono le linee regolari. Questo apre delle prospettive magnifiche per l'aeroporto di Lleida: se anche è difficile che un compagnia aerea di passeggeri installi una base operativa a breve termine, può essere molto più facile captare delle compagnie aeree di carico che stabiliscano una base o un centro di operazioni a soli 150 chilometri da Barcellona.

Lleida è più vicina a Barcellona ed al Valles che Zaragoza e Vitoria. Molti impresari catalani (per esempio alcuni associati alla patronale Cecot di Terrassa) importano ed esportano beni semilavorati o finiti dai due degli aeroporti prima citati, vista l'impossibilità di farlo regolarmente e senza interruzioni d'orario dall'aeroporto di Barcellona, Gerona o Reus. Queste restrizioni in altri aeroporti catalani devoso essere approfittate dall'aeroporto di Lleida.

La distanza sempre più sarà una questione di tempo, e sempre meno una questione chilometrica. Un esempio: Inditex, impresa leader al mondo nel suo settore, sta studiando il futuro del suo stabilimento a Zaragoza. Ora che molte ditte della concorrenza stanno cominciando ad imitare il suo modello di gestione, Zara ha un costo aggiunto quando produce vestiti nei paesi emergenti con destino Madrid o Barcellona, giacché deve scaricare i prodotti a Zaragoza e poi portarli sino a questi due grandi mercati del consumo in camion, Quando Inditex non aveva concorrenza poteva assumere questo costo extra di trasporto però ora, quando sta terminando il vantaggio competitivo, può arrivare a decidere molte cose: non esite una localizzazione industriale definitiva e per tutta la vita e l'economia globale con i suoi cambi immediati ed a grande velocità, da l'opportunità a zone remote ed isolate che non avrebbero spiccato mai in nulla...sempre e quando queste zone mettano sul tavolo infrastrutture migliori, spazi e suoli disponibili per la logistica ed un accesso più rapido ai principali centri di consumo.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Il caso dell'aeroporto di Malta é un altro esempio di un sorprendente successo. Malta oggi é l'aeroporto leader in Europa per l'esportazione di tonno fresco al Giappone; il tonno si pesca al mattino presto, si carica direttamente dalle navi sugli aerei frigoriferi (c'è un pista sul mare, vicino al porto) ed alla sera si può già servire nei ristoranti di Tokio, dove i giapponesi lo pagano a prezzo d'oro. Questo é un caso tra i tanti di una zona diminuta e persa che ha saputo trovare un'attività nella quale ottenere ed esercere una leadership nell'economia globale. Il commercio libero e le reti globali di produzione hanno moltiplicato esponenzialmente le opportunità di affari.

La cosa più urgente é situare l'aeroporto di Lleida nella cartina e renderlo utile il più presto possibile. Nonostante si garantiscano voli passeggeri verso alcune delle principali città europee e spagnole, credo che attraverso la carica di merci può arrivare la prosperità per le terre di Lleida.

## **I. AEREOPORTI CATALANI, CAMION PIUTTOSTO CHE TRENO**

Ha fatto fortuna la frase che dice che “ il treno é un'invenzione del XIX secolo che é dovuta resistere viva durante il XX secolo per essere il trasporto del XXI secolo.”. Negli Stati Uniti ed in altri paesi europei, più che in catalogna, questa frase ha molto senso: come sostiene l'ingegnere Santiago Montero, il treno sarà uno degli attori principali del dibattito infrastrutturale, economico e político dei prossimi anni. Nonostante le strade il treno presenta vantaggi molto netti (disponibilità, flessibilità, servizio porta a porta...) per grandi produzioni e per distanze superiori ai 500 chilometri, i vantaggi andranno in aumento rispetto alle strade.

Il mercato ferroviario, però, é catturato attualmente dalla protezione tecnologica: ad oggi vi sono tante rotative come fabbricanti; i sistemi di trazione, segnalizzazione e frenata sono così diversi che alla fine del secolo scorso per



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

passare dall'Olanda al Belgio bisognava fare trasbordo! Il protezionismo é ancora vivo in questo secolo e la condizione necessaria per liberalizzare il mercato ferroviario in scala europea é la standardizzazione técnica. Per questo motivo, la denominata liberalizzazione ferroviaria sará molto piú lenta e nos si potrà paragonare con ciò che é successo nel settore aereo negli ultimi cinque anni.

La complessità del problema ferroviario viene dal fatto che sulle stesse rotaie devono circolare diversi tipi di treni: treni locali, con fermate ogni 5-8 chilometri; tren regionali, con fermate ogni 30-50 chilometri; tren di larga distanza, con fermate ogni 250-500 chilometri e tren merci, lenti (tra 100 e 120 chilometri all'ora) e molto pesanti, e questo consuma le rotaie. La segmentazione del traffico si presenta possibile come la soluzione piú effettiva a queste diverse necessità del servizio.

D'altro canto, in Europa le diverse direttive pubblicate insistono in separare la gestione delle infrastrutture ferroviarie (rotaie/stazioni) dalla gestione operativa del trasporto (treni). Nonostante l'Europa precisi le condizioni da compiere per le imprese che vogliano essere operatori di trasporto, cosí come il sistema di pedaggi da pagare all'operatore infrastrutturale (Adif nel nostro caso), l'opposizione dei diversi stati sará dura e lunga. Le resistenze sono e saranno tecniche, politiche e sindacali e mettono in evidenza alcuni problemi importanti. In Francia, per esempio, un operatore che sicuramente continuerá essendo di carattere pubblico, fisserá tariffe eccessivamente alte per i treni merci che vadano dai porti di Barcellona, Tarragona o Valencia verso il mercato tedesco?

Dello Stato spagnolo per la costruzione del suo nodo ferroviario, negli ultimi anni possiamo apprezzare le seguenti caratteristiche. Da una parte, vi é stata una eccessiva concentrazione di investimenti in treni a lunga distanza, specialmente nelle linee dell'AVE, emarginando gli investimenti in locali e merci, cosí come quelli per lo standardizzare le rotaie dello stato con l'Europa (ampio iberico e



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

ampio internazionale). Dall'altra parte, consacrare un sistema a doppia banda: AVE, ampio europeo e rotaie convenzionali esistenti, ampio iberico; questo ha un costo territoriale molto alto, nel provocare una doppia barrera per i luoghi nei quali passano i treni. Anche l'AVE é un modello di treno carissimo (30.000 milioni di euro preventivati sino al 2005) a causa della scelta di una velocità molto alta, 350 chilometri all'ora; in Germania, per esempio, l'alta velocità circola a non più di 200 /250 chilometri all'ora per rendere compatibili le rotaie fra il traffico di persone e quello merci.

Il disegno dell'AVE in Spagna evidenzia un modello centralista con un unico punto focale , Madrid, e senza maglie laterali. É specialmente grave emarginare deliberatamente i due centri commerciali ed economici più importanti della Spagna: l'arco mediterráneo e la zona dell'Ebro: deve essere che l'unità della Spagna non resiste che Barcellona e Valencia stiano ad un'ora di treno o che Barcellona e Bilbao stiano a due ore e mezzo. Una serie di treni in rete avrebbe favorito la crescita economica generale: Asturia, per esempio, se fosse comunicata meglio con Cantabria ed i Paesi Baschi, crescerebbe di più che non dipendendo solo da Madrid. Questo succederá anche ai corridoi Andalucía Orientale, Murcia ed i Paesi Valenziani ed Extremadura- Andalucía Occidentale.

Un AVE radiale beneficia principalmente il nodo centrale, Madrid, rendendo sussidiarie tutto il resto delle città spagnole. Terminerá producendo diseconomie in scala a Madrid e provincializzando il resto delle città dello Stato spagnolo. Questa rete radiale viene camuffata dalle alte cariche dello stato e la dissimulano con una falsa contabilità di investimenti regionali. Inoltre, saranno le generazioni future che pagheranno il costo faraónico di questo AVE radiale, giacché le spese si sono centrifugate il preventivo proposto dal ente pubblico GIF , Gestore d' Infrastrutture Ferroviarie.

A situare tutte le città spagnole a due ore da Madrid, L'AVE radiale le transforma di fatto in quartieri di Madrid, rendendo possibile l'andare ed il venire ogni giorno



dalla periferia sino alla capitale di alti dirigenti e direttori delle grandi imprese e di tutti i tipi di professionisti (che di fatto, sono i principali utenti di questo tipo di treno, i lavoratori sono principalmente utenti dei tren locali e dei treni regionali). La giocata degli alti funzionari dello Stato é uscita bene e l'AVE renderá possibile nel XXI secolo ciò che non fu possibile nel XIX: la definitiva “vertebrazione spagnola”, sommettendo e sostituendo il dinamismo economico delle nazionalità e delle regioni periferiche della Spagna con la crescita spettacolare della Grande Madrid.

Per ciò che concerne il traffico merci in treno, la regolarità e la fedeltà del treno sono determinanti perché le imprese lo scelgano come mezzo di trasporto delle merci: la Camera di Commercio di Barcellona raccomanda anche di segragare, quanto sia possibile, la circolazione dei passeggeri dalla circolazione delle merci. Questo, nonostante che, le nuove leggi europee vigenti nel settore aprano uno scenario di liberalizzazione dei servizi ferroviari, che deve contribuire a migliorare la competitività del treno, ci sono dubbi più che ragionevoli che fanno pensare che non si andrà così in fretta come per la liberalizzazione degli aerei: gli aerei volano liberi nel cielo, mentre i treni passano su rotaie di proprietà dello Stato. Inoltre, bisogna tener conto quello che forse é la corporazione più vecchia e blindata del corpo dei funzionari in molti paesi europei: il sindacato dei lavoratori ferroviari. In Catalogna, per esempio, questo sindacato annunciò uno sciopero contro il trasvaso dei treni locali alla Generalità, affermando che il modello unitario di Renfe “é quello che funziona meglio e che é un modello solidario”.

Nel 2005 si trasportarono in Catalogna circa 10 milioni di tonnellate di merci per via ferroviaria. Le previsioni della Camera di Commercio di Barcellona, supponendo che terminino a tempo tutte le infrastrutture previste, per il 2010 prevede un traffico di 25 milioni di tonnellate; per il 2020 prevede 54 milioni di tonnellate e per il 2030 si prevedono 100 milioni di tonnellate: Per il 2030 si prevede che attraversino la frontiera 242 treni merci al giorno, dei quali 71





**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

saranno di passaggio tra la Spagna e l'Europa: 54 passerebbero per la zona mediterranea e solo 17 per il centro. Una volta in più vediamo che il PIL cresce orizzontalmente, però che il trasporto può crescere esponenzialmente.

La ferrovia ha, per le sue caratteristiche più sostenibilità che la strada (meno costosa nella media e lunga distanza), un margine di miglioramento competitivo chiaro nel trasporto merci. L'esperienza positiva di altri paesi europei e degli USA, dove la liberalizzazione del trasporto aereo ha permesso liberare linee di treno per il traffico delle merci, dovrebbe permettere prevedere in Catalogna una maggior partecipazione delle ferrovie nel flusso di origine e di arrivo delle merci nel nostro paese. Di fatto negli USA il 40% di tutte le merci si muovono in treno.

In ogni modo, i grandi investimenti che il settore del trasporto sta facendo per rendere più sostenibile il traffico viario fanno prevedere a tutto il mondo che il camion continuerà essendo imbattibile per le distanze corte e medie: più rapido e flessibile, con la capacità di arrivare porta per porta; tra dieci o quindici anni non solo vedremo auto ibride o elettriche. Vedremo anche camion con due container, con pilota automatico, molto meno rumorosi e meno inquinanti che gli attuali e che possano circolare di notte ed in gruppo.

Come già sta succedendo nel traffico viario, in molti paesi e molte imprese stanno investendo grandi quantità di soldi in combustibile meno dipendenti del petrolio per muovere gli aerei, ed in idrogeno (in Finlandia per esempio) o energia eolica per muovere le navi. In Israele, per esempio è previsto che nel 2011 circolino 100.000 macchine elettriche.

I reti ecologici che pianificano la crescita economica del commercio mondiale sono immensi e colossali, però la capacità dell'uomo per superarli ha meno limiti di quello che possa sembrare a prima vista. A febbraio, per esempio, l'ingegner Santiago Montero, fece un'interessante conferenza all'Istituto degli Studi Catalani nel quale parlò delle navi eoliche. Fra qualche anno vedremo grandi



navi che trasportano merci per 15.000 tonnellate con delle eliche enormi di dietro: in mare aperto, quando il vento soffierà gireranno e genereranno energia, che si potrà accumulare e utilizzare quando non ci sarà vento per entrare ed uscire dai porti. Questo potrebbe arrivare ad essere un trasporto completamente pulito.

Una cosa molto simile può succedere con le auto, un primo campione di come sono i motori ibridi: Toyota sta già cominciando a produrre su grande scala, combinando un motore elettrico sino a 40-50 km /ora ( a bassa velocità la macchina inquina meno) ed un motore a benzina a partire da velocità superiori. Anche l'industria sta investendo in motori sostenibili per i camion, giacché il trasporto merci per strada rappresenta un vantaggio rispetto al treno : fedeltà, flessibilità, disponibilità servizio porta a porta...a partiré dal 2009 tutti i camion della UE devono far servire i nuovi modelli di motore per camion E5, che inquina meno che il precedente però di più del prossimo. Allo stesso modo , i nuovi modelli di aereo Boeing e Airbus sono decisamente i più autonomi ed i più efficienti in consumo ed inquinamento.

Forse siamo troppo presi dalla visione e la definizione dell'economia della scuola neoclassica, oggi dominante in molte università intorno al mondo. Lionel Robins, per esempio, dice che l'economia è la scienza che deve assegnare ricorsi scarsi a necessita illimitate. Se questo si capisce strettamente così, si comprende che molti programmi docenti delle facoltà d'economia intorno al mondo siano pieni di matematiche, giacché l'economia si riduce a una semplice massimazione delle funzioni (di necessita illimitate) sottomesse a restrizioni (scarsi ricorsi), Questo in parte é così: se per esempio la richiesta del petrolio cresce oggi in tutto il mondo al di sopra dell'offerta, si spiega la crescita del suo prezzo.

Che succede, però, se un giovane appassionato dell'automobile, che dai sette anni monta e smonta il motore della macchina di suo padre nel garage di casa, scopre un nuovo motore che consume la metà di benzina ogni 100 chilometri??



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

Questa scoperta, nel caso di poterla applicare all'industria, equivale alla duplicazione delle riserve mondiali del petrolio. E per questo che la scuola austriaca d'economia difende un'altra visione dell'economia, la intende come un processo dinamico ed in costante evoluzione, nel quale un impresario e l'innovatore sono gli agenti chiave della crescita e del progresso economico. In un certo modo, questo sembra la definizione della povertà che formulò Platone, la povertà non proviene tanto da una diminuzione della ricchezza ma dalla moltiplicazione dei desideri.

Nessuno sa come sarà il futuro, per ben che vada, tutto ci dirige a che il mondo sarà economicamente più aperto e commercialmente più integrato. E che la globalizzazione che viviamo sarà necessariamente sostenibile o non sarà.



## 8. CONCLUSIONI

1.- La letteratura accadémica che si crea oggi intorno al mondo a riguardo del processo della globalizzazione crescente che vive l'economia, dalla geografia economica sino alla teoria economica, coincide e converge in un punto: gli aeroporti saranno le infrastrutture di trasporto e di comunicazione chiave nel XXI secolo, con un impatto economico nelle zone che li accolgono, di una forma uguale o superiore a ciò che occorse nel passato con le autostrade, le ferrovie o i porti.

L'installazione delle imprese e l'ubicazione di nuovi negozi in una zona in qualsiasi paese del mondo ed anche pertanto nei territori del Mediterraneo, siano fabbricanti di beni o produttori di servizi, dipenderá dall'esistenza e dalla vicinanza con un aeroporto. Sia per il traffico aereo di passeggeri o per il traffico merci, sia per l'aviazione corporativa o per gli aereotazi, senza un aeroporto, una zona, una regione o un paese resterà fuori dalle cartine del XXI secolo.

2.- C'è una condizione necessaria per la crescita economica di una zona: senza delle buone infrastrutture di comunicazione e di telecomunicazione un territorio non può sviluppare la propria capacità per creare ricchezza, né può sviluppare tutto il proprio potenziale di crescita. Considerando, per esempio, il caso dell'economia catalana e dei suoi ultimi quarant'anni. cosa sarebbe oggi se il governó spagnolo, all'epoca condizionato e consigliato dalla Banca Mondiale, non avesse permesso al settore privato la costruzione dell'autostrada AP-7 durante gli anni 60 del secolo scorso?

Solo questa infrastruttura é stata l'autentica spina dorsale, colonna vertébrale sulla quale tutta l'economia catalana ha costruito la gran parte della sua fortuna generata negli ultimi quarant'anni.



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

La letteratura accadémica che tratta la crescita economica, raccomanda prioritizzare l'investimento pubblico in infrastrutture in quelle zone dove la relazione tra il capitale pubblico e quello privato sia bassa. In Catalogna questa media, e le terre di Lleida non sono un'eccezione, e fra le piú basse di tutto lo stato spagnolo e di tutta europa: solo un 12%, davanti al 19% della media spagnola ed un 21% della media europea. Però , nello stesso modo nel quale la pioggia sorge effetti migliori quando la terra é asciutta e non bagnata, , ogni euro pubblico investito in una zona dove il capitale pubblico é molto basso in relazione a quello privato, genera un effetto moltiplicatore importante sull'attività economica della zona.

3.- Il XXI secolo é quello della globalizzazione economica. Si puó cosi definire per il crescente traffico di persone, merci ed informazioni che si muovono da ogni parte verso ogni parte. Se i prossimi vent'anni sono come i venti precedenti, nei quali si é assorbito in forma crescente in sempre piú paesi la conseguenza del libero commercio e le efficienze della liberalizzazione economica del settore del trasporto ( come adesso nel caso dell'aviazione) le opportunita di affari continueranno aumentando nei paesi intorno al mondo, alcuni dei quali non avevano, sino ad ora, avuto opportunita di poter partecipare in una rete di produzione globale. E che i prossimi vent'anni siano come gli ultimi venti include anche periodi di recessione economica come quella che stiamo vivendo attualmente, che sono inerenti alla dinamica della crescita di una economia di mercato: in Europa gli anni 1992-1993 sono stati anni di forte recessione, che non hanno pero impedito un recupero economico solido, potente e persistente negli anni seguenti in tutto il continente, spinto in buona parte dalla liberalizzazione dei trasporti e l'aumento del commercio internazionale.

La rivoluzione delle nuove tecnologie e dell'informazione, ai primi passi della quale stiamo assistendo, va associata una buona notizia: Per la prima volta nella



**Diputació de Lleida**

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

storia dell'umanità, la ricchezza di un paese non dipende dalla ricchezza pre-esistente. Questo fino ad ora non era mai successo: nel XIX secolo, per esempio, hanno partecipato alla rivoluzione industriale solo paesi già ricchi in risorse naturali e in agricoltura; più concretamente, solo quei paesi che disponevano di grandi quantità di ferro e carbone, così come di una agricoltura molto potente che generasse eccedenze tali da poter finanziare grandi investimenti. Negli ultimi quindici anni, al contrario, Irlanda o Finlandia hanno potuto fare un salto in avanti grazie alla rivoluzione delle nuove tecnologie ed in un lasso di tempo molto breve, quando storicamente sarebbero stati sempre dei paesi poveri, periferici, marginali e con forte emigrazione.

Negli ultimi anni non c'è bisogno di andare in Asia per trovare nuovi paesi o regioni emergenti, che in breve lasso di tempo siano passati dal nulla al essere leader globali in produzione di un bene o nella prestazione di un servizio: in Europa dell'est oggi la Slovacchia, per esempio, l'eterna regione della Cecoslovacchia è già attualmente la capitale europea dell'automobile in alcuni indicatori, grazie alla sua aggressività politica e fiscale relativa alla tassa di società ed alle facilità che da alle multinazionali straniere del settore dell'automobile. Ad oggi anche l'Estonia figura in classifiche di concorrenza imprenditoriale e di libertà economica che fondazioni degli Stati Uniti, Canada e Svizzera pubblicano annualmente, e la posizionano fra le prime dieci economie del mondo, davanti a paesi come Germania e Francia.

4.- L'aeroporto di Lleida-Alguaire, come tutti i nuovi aeroporti regionali, tarderà a decollare. Nell'attuale contesto economico può costare ancora di più, vista la situazione di crisi economica che si è venuta a creare nel mondo intero, dopo un lungo periodo di crescita economica continuata e sostenuta. L'aeroporto di Reus, per esempio ha tardato molto a decollare, anche se alla fine la dimensione umana ed economica della zona alla quale da servizio, così come il suo grande



potenziale futuro (situato nel bel mezzo del corridoio mediterráneo, vicino a nodi di comunicazione come l'eix con la valle del fiume Ebro), fanno sì che oggi sia una infrastruttura redditizia e con ottime prospettive future.

Per poter approfittare tutto il potenziale di un aeroporto è molto importante il modello di gestione. In questo senso, l'aeroporto di Lleida –Alguaire nasce con un gran vantaggio rispetto agli aeroporti di Gerona e Reus. L'aeroporto di Alguaire è il primo aeroporto catalano che non sarà gestito dall'AENA né dalla sua rete centralizzata e centralista. Come dice Germa Bel, l'aeroporto di Gerona è cresciuto e si è sviluppato “con una mano legata dietro alla schiena”, visto che AENA non ha mai fatto una promozione individualizzata né ha mai pensato specificatamente agli interessi dell'aeroporto di Gerona.

L'aeroporto di Lleida, invece, è il primo creato dalla Generalitat, la quale ha già aperto una gestione con la partecipazione di capitale privato. Questo permetterà ai suoi gestori di commercializzare direttamente l'aeroporto, cercando compagnie intorno al mondo che possano essere interessate a disporre delle installazioni dell'aeroporto di Lleida. Questo permetterà anche ai suoi gestori di fissare il prezzo degli *slots* o diritti di volo, possibilità che sino ad ora era stata negata negli altri tre aeroporti catalani. Questa facoltà di fissare questo prezzo è il principale strumento di concorrenza del quale dispongono gli aeroporti, perché in tutto il mondo (ad eccezione dello Stato spagnolo) la gestione individualizzata e la concorrenza tra gli aeroporti vicini è un elemento chiave della gestione e spiega la maggior efficienza degli aeroporti nel resto del mondo rispetto al modello spagnolo.

Il futuro non lo sa nessuno. Le infrastrutture del trasporto, però, sono una condizione necessaria perché un paese possa competere con esito ed approfittare le opportunità che il mondo le offra. Senza infrastrutture non vi ha possibilità di decollare il proprio potenziale di crescita. In momenti di crisi economica è ancora più importante il segnale di speranza e di opportunità future



**Diputació de Lleida**  
PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

che un aereoporto nuovo puó rappresentare per una zona: gli affari e le imprese che chiudano adesso a causa della crisi a Lleida possono essere sostituite da nuovi e migliori investimenti impresariali futuri, che potranno essere captati grazie alla nuova pista costruita sull'altopiano di Alguaire.





## 9. TAVOLE

<b>Tavola 1. Megaregioni</b>		
Megaregioni: da 1 a 20a Criterio d'ordine: volume dell'attività economica	POPOLAZIONE Milionl abitanti Anno 2005	PIL Bilions di dollari Anno 2005
1.- Greater Tokyo	55	2500
2.- Boston –Washington	54	2200
3.- Chicago-Pittsburg	46	1600
4.- Ams-Rot-Ruhr-Flandes-Lille	59	1500
5.- Osaka-Nagoya	36	1400
6.- London-Leed-Chester	50	1200
<b>7.- Milano-Torino-Roma</b>	<b>48</b>	<b>1000</b>
8.- Charlotte-Atlanta	22	730
9.- South California	21	710
10.- Frankfurt-Stuttgart-Manheim	23	630
<b>11.- València-Barcelona-Marsella-Lió</b>	<b>25</b>	<b>610</b>
12.- Toronto-Buffalo-Chester	22	530
13.- Seul	46	500
14.- North California	13	470
15.- Florida	15	430
16.- Fukuyama-Kyushu	18	430
17.- Parigi	15	380
18.- Dallas-Austin	11	370
19.- Houston-Orleans	10	330
20.- Mèssico DF	45	290
<i>Font: Richard Florida, 2008</i>		



<b>Tavola 1, continuazione. Megaregioni</b>		
Megaregioni: da 21 a 40 Criterio d'ordine: Volume dell'attività economica	POPOLAZIONE Milionl abitantl Anno 2005	PIL Bilioni di dollari Anno 2005
21.- Washington	9	260
22.- Rio Janeiro-Sao Paulo	43	230
23.- Hong Kong-Zen	45	220
24.- Sapporo	4	200
25.- Vienna-Budapest	22	180
26.- Tel Aviv-Amman-Beirut	31	160
27.- Praga	10	150
28.- Buenos Aires	14	150
29.- Denver	4	140
30.- Phoenix-Tucson	5	140
31.- Shanghai	66	130
32.- Taipei	22	130
33.- Lisbona-Porto-Vigo-A Corunya	10	110
34.- Beijing	43	110
35.- Delhi-Lahore	121	110
36.- Glasgow-Edinburgh	4	110
37.- Berlino	4	110
38.- Singapur	6	100
39.- Madrid	6	100
40.- Bangkok	19	100

*Font: Richard Florida, 2008*



**Tavola 2**

**Modelli di aeroporti nei principali paesi della UE**

**Anno 2005**

	Aeroporti fra i 50 piú grandi UE	Traffico, milioni di persone	Gestione degli aeroporti	Partecipazione nella gestione degli aeroporti
Gran Bretagna	8	204	Decentralizzato	Governi regionali e settore privato
Germania	8	146	Decentralizzato	Governi centrali, regionali e settore privato
<b>Spagna</b>	<b>9</b>	<b>144</b>	<b>Centralizzato</b>	<b>Governo centrale in esclusiva (dal 1970)</b>
<b>Francia</b>	<b>6</b>	<b>108</b>	Decentralizzato	<b>Governo centrale e camere di commercio</b>
<b>Itàlia</b>	<b>6</b>	<b>88</b>	Decentralizzato	<b>Governi regionali e settore privato</b>
Olanda	1	46	Decentralizzato	Governo centrale E settore privato
Àustria	1	20	Decentralizzato	Governo centrale e settore privato
Belgio	1	18	Decentralizzato	Governi regionali e settore privato

*Font: Eurostat (News Release, 11/2007).*



**Tavola 3**

**Modelli di gestione degli aeroporti in Germania**

**Anno 2007**

Aeroporto de Francoforte	Percentuale di partecipazione nella gestione	Aeroporto di Monaco	Percentuale di partecipazione nella gestione
Stato di Hesse	32%	Stato di Baviera	51%
Comune di Francoforte	21%	Comune di Monaco	26%
Settore privato	19%	Governo federale di Berlino	23%
Lufthansa	11%		
Lavoratori	10%		
Governo federale di Berlino	7%		

Font: Ramon Tremosa i Balcells (Catalunya serà logística o no serà, 2007).

**Nota 1:** Le partecipazioni del governo di Berlino nei due principali aeroporti tedeschi (Francoforte e Monaco) sono state vendute recentemente.

**Nota 2:** I modelli di gestione degli aeroporti in Germania, come è il caso del modello educativo e sanitario in Spagna, si adatta alle preferenze dei cittadini dei rispettivi territori. Nonostante che in Baviera negli ultimi 50 anni vi governi la CDU, il forte sentimento regionale bavarese si plasma in una volontà del governo bavarese di avere maggioranza assoluta nel consorzio della gestione, così come è anche curioso il carattere esclusivamente pubblico della gestione dell'aeroporto di Monaco. A Francoforte, in cambio, il settore privato, la compagnia di bandiera ed i lavoratori rappresentano una percentuale importante della gestione del principale aeroportotedesco.

Tavola 4			
10 prime regioni europee con piú traffico aereo d passeggeri			
Classifica NUTS-II de la UE*			
Anno 2006			
	Regione NUTS-II	Traffico aereo in milioni di persone	Aereoporto (i)
1	Ille de France (França)	82	París/Charles de Gaulle i París/Orly
2	Outer London (Gran Bretanya)	67	London/Heathrow
3	Darmstad (Alemanya)	52	Frankfurt am Main
4	Noord-Holland (Holanda)	46	Amsterdam/Schiphol
5	Comunidad de Madrid (Espanya)	45	Madrid/Barajas
6	Llombardia (Itàlia)	37	Milano/Malpensa, Milano/Linate, Bergamo Orio Al Serio, Brescia/Montichiari
7	<b>Catalunya</b>	<b>35</b>	<b>Barcelona, Girona i Reus</b>
8	Surrey, East and West Sussex (Gran Bretanya)	33	Londres/Gatwick
9	<b>Lazio (Itàlia)</b>	<b>31</b>	<b>Roma/Ciampino i Roma/Fiumicino</b>
10	Oberbayern (Alemanya)		Munic/Franz Josep Straus

Font: Eurostat (Statistics in focus, 27/2008).

\* La classificació NUTS-II fa referència al nivell del govern immediatament inferior al primer nivell del govern d'un país, representat pel govern central: Estats federals a Alemanya, Comunitats Autònomes a Espanya, Regions a Itàlia i a França...



**Tavola 5**

**Traffico di passeggeri negli aeroporti catalani, valenziani e baleari**

**Anni 2007 i 1998**

	2007 Milioni di persone	1998 Milioni di persone	Crescita 1998-2007
Barcelona	32,8	16,1	102%
Girona	4,8	0,6	800%
Reus	1,3	0,5	180%
Palma di Mallorca	23,2	17,6	20%
Ibiza	4,7	3,7	15%
Menorca	2,7	2,4	8%
Alicante	9,1	4,8	83%
València	5,9	1,8	156%

*Font: AENA.*

**Tavola 6**  
**10 prime regioni europee con piú traffico aereo merci**  
**Classifica NUTS-II de la UE\***  
**Anno 2006**

	Regióne NUTS-II	Traffico aereo migliaia di ton.	Aereoporto (i)
1	Darmstad (Alemanya)	2.118	Frankfurt am Aim
2	Noord-Holland (Holanda)	1.567	Amsterdam/Schiphol
3	Ille de France (França)	1.416	París/Charles de Gaulle i París/Orly
4	Outer London (Gran Bretanya)	1.343	London/Heathrow
5	Vlams-Brabant (Flandes, Bèlgica)	714	Brussels
6	Colònia (Alemanya)	691	Còlonia i Bohn
7	Luxemburg	634	Luxemburg
8	Llombardia (Itàlia)	602	Milano/Malpensa, Milano/Linate, Bergamo Orio Al Serio, Brescia/Montichiari
9	Comunidad de Madrid (Espanya)	344	Madrid/Barajas
10	Lieja (Valònia, Bèlgica)	323	Lieja

Font: Eurostat (Statistics in focus, 27/2008).

\* La La classificació NUTS-II fa referimento al livello del governo immediatamente inferiore al primo livelol del governo di un paese, rappresentato dal governo centrale: Stati federali in Germania, Comunità Autònome in Spagna, Regioni in Italia e in Francia...

<p style="text-align: center;"><b>Tavola 7</b>  <b>10 prime regioni europee con piú crescita</b>  <b>nel traffico aereo merci</b>  <b>Classifica NUTS-II de la UE*</b>  <b>Anni 2003 - 2006</b></p>			
	Regióni NUTS-II	Crescita annuale del traffico aereo merci	Aereoporto (i)
1	Devon (Gran Bretanya)	93%	Exeter
2	Southern and Eastern (Irlanda)	47%	Dublin, Shannon i Cork
3	Coblença (Alemanya)	45%	Frankfurt/Hahn
4	Lituània	34%	Kaunas, Palanga i Vilnius
5	Northumberland (Gran Bretanya)	33%	Newcastle
6	Eesti (Estònia)	26%	Tallinn
7	Leipzig (Alemanya)	19%	Leipzig-Halle
8	Niederösterreich (Àustria)	17%	Viena/Schwechat
<b>9</b>	<b>Catalunya</b>	<b>17%</b>	<b>Barcelona, Girona i Reus</b>
10	Limburg (Holanda)	16%	Maastricht-Aachen

Font: Eurostat (Statistics in focus, 27/2008).

\* La classifiació NUTS-II fa riferimento al livello del governo immediatamente inferiore al primo livello del governo di un paese, rappresentato dal governo centrale: Stati federali in Germania, Comunità Autonome in Spagna, Regioni in Italia e in Francia...





**Quadre 8**

**15 primi aeroporti del mondo con piú traffico aereo merci**

**Anno 2007**

	Aeroporto	Traffico aer mille di ton.	Tasso di crescita in relazione al 2006
1	Memphis TN (MEM)	3.840	4,1%
2	Hong Kong (HKG)	3.774	4,5%
3	Anchorage AK (ANC)	2.825	0,6%
4	Shanghai (PVG)	2.559	18,1%
5	Incheon (ICN)	2.297	9,4%
6	Paris (CDG)	2.298	7,2%
7	Tokyo (NRT)	2.254	-1,2%
8	Frankfurt (FRA)	2.127	8,4%
9	Louisville KY (SDF)	2.078	4,8%
10	Miami FL (MIA)	1.923	5,1%
11	Singapur (SIN)	1.918	-0,7%
12	Los Angeles CA (LAX)	1.884	-1,2%
13	Dubai (DXB)	1.668	11,2%
14	Amsterdam (AMS)	1.651	5,4%
15	Ner York NY (JFK)	1.607	-1,9%

*Font: Airorts Council International.*



<p style="text-align: center;"><b>Tavola 9</b>  <b>Traffico portuario nello Stato Spagnolo: traffico totale (milioni di ton.)</b>  <b>Anni 1974 - 2007</b></p>							
Autorità portuàrie	1974	1984	1994	2004	2006	2007	%07/06
Algesires	12.082	19.631	34.771	65.743	71.719	74.514	3,9%
<b>València*</b>	<b>5.325</b>	<b>8.816</b>	<b>13.099</b>	<b>37.919</b>	<b>47.486</b>	<b>53.592</b>	<b>12,9%</b>
<b>Barcelona</b>	<b>12.227</b>	<b>18.618</b>	<b>20.856</b>	<b>41.064</b>	<b>47.648</b>	<b>51.389</b>	<b>7,9%</b>
Bilbao	21.450	26.065	29.484	33.214	38.590	40.014	3,7%
<b>Tarragona</b>	<b>6.755</b>	<b>21.468</b>	<b>23.760</b>	<b>29.848</b>	<b>31.481</b>	<b>36.280</b>	<b>15,2%</b>
L. Palmas	6.761	7.324	10.305	23.251	25.365	26.750	5,5%
Cartagena	16.251	10.565	9.026	23.365	25.663	24.040	-6,3%
Gijón	12.186	11.015	12.612	20.060	20.481	20.544	0,3%
Pasajes	4.237	4.545	3.885	5.737	5.511	5.077	-7,9%
Total estatal	172.825	207.191	248.928	410.441	460.880	482.716	4,7%
Font: Puertos del Estado							
* L'Autorità Portuària di València comprende i porti di València, Sagunt e Gandia							

*Font: Ramon Tremosa, Catalunya, país emergent.*

**Tavola 10**

**Traffico portuario nello Stato Spagnolo: container (migliaia di TEUs\*)**

**Anni 1974- 2007**

Autoritat Portuària	1974	1984	1994	2004	2006	2007	%07/06
Algesires	0	0.342	1.003	2.937	3.244	3.414	5,2%
<b>València**</b>	<b>21</b>	<b>282</b>	<b>467</b>	<b>2.142</b>	<b>2.612</b>	<b>3.042</b>	<b>16,5%</b>
<b>Barcelona</b>	<b>45</b>	<b>326</b>	<b>605</b>	<b>1.911</b>	<b>2.317</b>	<b>2.610</b>	<b>12,6%</b>
L. Palmas	37	99	313	1.105	1.431	1.453	1,5%
Bilbao	53	155	268	469	523	555	6,0%
S. C. Ten.	29	90	215	432	466	488	4,5%
Vigo	7	31	86	197	227	244	7,6%
<b>Balears***</b>	<b>7</b>	<b>84</b>	<b>150</b>	<b>220</b>	<b>201</b>	<b>194</b>	<b>-3,2%</b>
Passaia	2	4	0	0	0	0	-
Total estatal	364	1.722	3.402	10.161	12.135	13.318	9,8%

Font: Puertos del Estado

\*TEUs: container di 20 piedi d'altezza (*twenty equivalent units*)

\*\* L'Autorità Portuària di València comprènne i porti di València, Sagunt i Gandia

\*\*\* L'Autorità Portuària delle Baleari comprende tutti i porti delle isole

Font: Ramon Tremosa, *Catalunya, país emergent*.



## Diputació de Lleida

PATRONAT DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

**Tavola 11**  
**Aeroporti dello Stato spagnolo: medie annuali per il periodo 1994-2003**

	Aeroporti	Investimento, milioni euro	% totale statale	Traffico, Milioni persone	% total statale	Media Inv. / Traffico	% popolaz. statale	PIL pro capite=100 (2003)
Madrid	Madrid-Barajas	490	58,63%	27,4	22,04%	2,66	12,91%	134
Catalunya	Barcelona-El Prat, Girona, Reus	120	14,33%	18,1	14,54%	0,99	15,46%	118
Canàries	G.Canària, Tenerife N. I S., Fuenteventura, Lanzarote, Palma, Hiero, Gomera	72	8,58%	27,6	22,70%	0,38	4,18%	88
Balears	Palma, Eivissa, Menorca	58	6,98%	23,6	19,37%	0,36	2,04%	107
Andalusia	Málaga, Sevilla, Almería, Córdoba, Granada, Jerez	29	3,43%	11,9	9,65%	0,36	18,07%	77
Euskadi	Bilbao-Sondika, Gasteiz, Donosti	21	2,49%	2,5	2,03%	1,23	5,19%	126
P. Valencià	Alacant, València	18	2,21%	7,2	5,97%	0,37	10,16%	95
Galícia	Santiago, A Coruña, Vigo	11	1,28%	2,3	1,92%	0,67	6,78%	80
Astúries	Oviedo	5	0,63%	0,67	0,53%	1,18	2,68%	86
Castella i Lleó	Valladolid, Salamanca, León	3	0,35%	0,24	0,20%	1,75	6,17%	95
Aragó	Saragossa	3	0,33%	0,23	0,21%	1,57	2,95%	110
Cantàbria	Santander	1,5	0,18%	0,22	0,20%	0,92	1,32%	96
Navarra	Pamplona	1	0,14%	0,27	0,21%	0,69	1,34%	130
Múrcia	Múrcia	0,5	0,06%	0,19	0,15%	0,39	2,83%	86
Extremadura	Badajoz	0,1	0,01%	0,003	0,02%	0,63	2,65%	66

Font: Bel i Fageda (2005) a partir de dades del Ministeri de Foment i de l'INE.



**Tavola 12**  
**Trasporto aereo merci in Catalogna**  
**Anni 2001-2007**

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2008</b>
Trasporto aereo di merci	77.146	75.716	70.403	82.062	90.570	93.746	97.015
Ton./abitanti	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Ton./PIL (1.000 EUR)	0,0005	0,0005	0,0004	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005
Aereoporto di Barcellona	76.966	75.217	70.116	81.908	90.239	93.256	96.770
Aereoporto di Girona	173	491	283	143	314	484	234
Aereoporto de Reus	7	8	4	11	16	6	11
Índex 2000=100	88	86	80	94	103	107	111
Crescita del trasporto aereo merci	-12,0%	-1,9%	-7,0%	16,6%	10,4%	3,5%	3,5%

Font: Direcció General d'Aviació Civil, Ministeri de Foment.



## 10. BIBLIOGRAFIA

- AENA, estadístiques de tràfic per aeroports de l'any 2007 i primer trimestre de 2008, disponibles a [www.aena.es](http://www.aena.es).
- ANFAC (2007): La logística com a factor clau de la competitivitat. Observatori Industrial del Sector de Fabricants d'Automòbils i Camions.
- Aran, Javier (2003): *Descubrir la carga aérea*, AENA, 2003.
- Autoritat Portuària de Barcelona (2008): Estadístiques de tràfic del port de Barcelona any 2007, disponible a [www.apb.es/ca/APB](http://www.apb.es/ca/APB).
- Autoritat Portuària de Tarragona (2008): Estadístiques de tràfic del port de Tarragona any 2007, disponible a [www.porttarragona.es](http://www.porttarragona.es).
- Barcelona Centre Logístic (2007): *La plataforma logística Catalunya. Mirada al present, visió de futur*.
- Bel i Fageda (2007): Aeroports i poder. Edicions 62.
- Bel i Fageda (2007): Implicacions de la gestió centralitzada dels aeroports a Espanya. *Revista Econòmica de Catalunya*, 55, 32-44.
- Bel i Fageda (2006): *Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori*. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.
- Cambra de Comerç de Barcelona (2007): *La inversió en infraestructures als efectes de la disposició addicional tercera de l'Estatut*. Opinió de la Cambra i aportacions dels experts.
- Capgemini Consulting: "Resum executiu de l'Avaluació d'Impacte Econòmic i Empresarial de l'Aeroport d'Alguaire", Cambra de Comerç de Lleida, 2007.
- Castells, Antoni i Solé, Albert (2005): The regional allocation of infrastructure investment: the role of equity, efficiency and political factors. *European Economic Review*, volum 49, número 5, 1165-1205.
- Coello, Joaquim (2007): *El model d'explotació de grans infraestructures*. Cercle d'Infraestructures de Girona.



- Contel, Judit; García, Carlos i Venteo, Daniel (2005): *Cataluña Logística. El espacio logístico del Mediterráneo y el sur de Europa*. Marge Books.
- COPCA (2006): *Informe Anual de l'Observatori dels Mercats Exteriors*. Generalitat de Catalunya.
- Cushman & Wakefield Healey & Baker (2004): *Macroeconomic Strengths & Weaknesses Study*.
- Editur Catalunya (2007): *L'aeroport del Prat sense accessos*. N. 144, mes d'abril. Barcelona.
- Espasa, Marta (2005): *La inversió pública a la província de Barcelona: una comparació amb la comunitat de Madrid*. Informe Territorial de la Província de Barcelona. 2005, Cambra de Comerç de Barcelona.
- Eurostat (2008): *Regional passenger and freight air transport in Europe in 2006*. Statistics in Focus, document 27/2008.
- Eurostat (2007): *The regional dimension of road freight transport statistics*, Statistics in focus, 62/2007.
- Flanders District of Creativity (2006): *The Creative Economy. Challenges and Opportunities for the DC Regions*, Vlerik Leuven Gent Management School, Ghent University and Katholieke Universiteit Leuven.
- Flanders Investment and Trade (2007): *The Chemical Industry in Flanders. Europe's leading production and logistic base*. Government of Flanders.
- Flanders Investment and Trade (2007): *The Automotive Industry in Flanders. A dynamic past, a dynamic future*. Government of Flanders.
- Flanders Investment and Trade (2007): *Logistic in Flanders. The hub of Europe, the heart of Europe*. Government of Flanders.
- Flanders Investment and Trade (2007): *The Life Science Industry in Flanders. A dynamic past, a dynamic future*. Government of Flanders.
- Flanders Investment and Trade (2007): *Incentive Overview*. Government of Flanders.



- Flanders Investment and Trade (2007): *The Notional Interest Deduction*. Government of Flanders.
- Florida, Richard: (2008): *Who's your city*. Copyrighted Material.
- Fundación BBVA (2007): *El Stock y los servicios de capital en España y su distribución territorial (1964-2005). Nueva metodología*. Matilde Mas, Francisco Pérez i Ezequiel Uriel, directors.
- Garcia-Milà, Teresa (1999): "El paper de les infraestructures en l'evolució de l'economia", Grup de treball d'infraestructures (GTI-4), 1999;
- Garrell, Toni (2002): *La societat del coneixement, una oportunitat per a Catalunya*. Cercle per al Coneixment.
- Institut Cerdà (2006): *Les plataformes logístiques: nodes de desenvolupament econòmic*.
- Lleonart, Pere i Garola, Àlvar (2001): "La dotació d'infraestructures de transport a Catalunya", novembre 2001, elaborat per al Fòrum sobre les necessitats d'infraestructures de transport a Catalunya i el seu finançament.
- López Casasnovas, Guillem (2006): Les tres K de l'Euram. Capital pública, capital humà i capital social. *Nota d'Economia*, 86, 83-98.
- Mercer Human Resource Consulting (2005): *Cost of Living Survey*.
- National Bank of Belgium (2006): *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex*.
- "Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)", Generalitat de Catalunya.
- "Pla Territorial Parcial de les Comarques de Ponent", Generalitat de Catalunya, any 2007.
- "Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012", Generalitat de Catalunya, any 2007.
- "Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2007-2012", Generalitat de Catalunya, any 2007.





- Ragàs, Ignasi (2007): *Reptes per al desenvolupament logístic a la província de Barcelona*. Informe Territorial de la província de Barcelona, Cambra de Comerç de Barcelona.
- Tremosa i Balcells, Ramon (2008): *Catalunya, país emergent*. Edicions 3 i 4, València.
- Tremosa i Balcells, Ramon (2007): *Catalunya serà logística o no serà*. Edicions 3 i 4, València.
- Zalbidea Garmendia, Juan Luis (2007): *El futur del transport de mercaderies per ferrocarril. Estudi monogràfic*, Cambra de Comerç de Barcelona.