

UN MAR DE FUTURO

CONCLUSIONES

Consejo de Málaga: la ciudad mediterránea

Consejo de Murcia: el agua

Consejo de Alicante: desafíos inmobiliarios

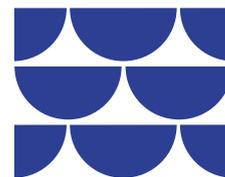
Consejo de València: redes de movilidad

Consejo de Castellón: energía para la industria

Consejo de Baleares: turismo y el cambio climático

Consejo de Barcelona: economía azul

Consejo de Girona: personas



I FORO
ECONÓMICO
Y SOCIAL
DEL MEDITERRÁNEO





▲ Carta del presidente.	03
▲ INTRODUCCIÓN	
El Mediterráneo español: Respuestas a los desafíos.	04
▲ CONSEJO DE MÁLAGA: la ciudad mediterránea.	05
▲ CONSEJO DE MURCIA: el agua.	13
▲ CONSEJO DE ALICANTE: desafíos inmobiliarios.	21
▲ CONSEJO DE VALÈNCIA: redes de movilidad.	28
▲ CONSEJO DE CASTELLÓN: energía para la industria.	35
▲ CONSEJO DE BALEARES: turismo y el cambio climático.	42
▲ CONSEJO DE BARCELONA: economía azul.	50
▲ CONSEJO DE GIRONA: personas.	58
▲ AGRADECIMIENTOS	65

La fuerza del Mediterráneo

Son objetivos indiscutibles de los medios de comunicación preguntar, escuchar, debatir y plantear soluciones que sirvan para avanzar y mejorar como sociedad, tanto en el ámbito público como privado. Siempre pensando en los ciudadanos y en los territorios de los que formamos parte.

Es con este espíritu, obligado y necesario, ambicioso e integrador, del que hace gala ya Prensa Ibérica, que hemos apostado por liderar el debate sobre los grandes temas que afectan a nuestro litoral mediterráneo. Un litoral que conocemos mejor que nadie desde el liderazgo informativo que nos otorgan nuestros lectores.

Hace ya casi un año en Prensa Ibérica empezamos a sembrar las semillas de un proyecto único en España que tiene su colofón en la organización del I Foro Económico y Social del Mediterráneo el 26 y 27 de junio en Valencia, y que nace con vocación de continuidad en el tiempo. El desafío: servirnos de nuestros recursos editoriales, de la experiencia de todos nuestros profesionales y de nuestra capacidad de convocatoria para poder emprender una audaz aventura intelectual.

Hemos definido ocho consejos que fueron asignados a distintos diarios de nuestro grupo en el área mediterránea. Bajo el liderazgo de sus directores, cada uno de estos diarios fue el responsable de reunir a los mejores expertos que en sucesivas sesiones han ido definiendo el rumbo del debate, los informes preliminares y las conclusiones, en forma de resumen ejecutivo, que usted tiene hoy en sus manos.

Ocho resúmenes con un común denominador: ayudar a vertebrar, con sus respuestas, las grandes preguntas que desde el Mediterráneo nos planteamos. Porque esta identidad y visión local es imprescindible y necesaria para poder afrontar los grandes desafíos que tenemos por delante.

Confiamos en que las conclusiones que se presentan en este documento sean de su interés y sirvan para una reflexión colectiva y constructiva.



Javier Moll, presidente de Prensa Ibérica

EL MEDITERRÁNEO ESPAÑOL: *Respuestas a los desafíos*

De La Jonquera (Girona) hasta Tarifa (Cádiz), más las islas Baleares. Doce provincias españolas que agrupan el 40% del PIB y de la población del país. Un territorio único, con unos rasgos económicos, sociales y culturales, tan similares como diversos. La fuerza del Mediterráneo es sede tanto de algunas de las mayores empresas españolas como de las filiales de destacadas multinacionales. Aquí se congregan cuatro de los cinco aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros del Estado y cuatro de los puertos con más tráfico de mercancías. Además de ser un centro de excelencia académico. Hasta 26 Universidades se despliegan por todo el territorio.

Preguntar, debatir, responder y establecer unos desafíos. Estas han sido las pautas definidas en los ocho consejos mediterráneos de expertos procedentes de distintos ámbitos y liderados por cada una de las publicaciones que el grupo Prensa Ibérica tiene en este territorio.

Durante seis meses, cada uno de los consejos ha debatido alrededor del tema económico y social que se le asignó. ¿Objetivo? Desde lo local, buscar respuestas globales. Respuestas para nuestro Mediterráneo con un enfoque abierto e internacional. No sólo se trata de fijar una ruta, también de establecer un modelo para seguir.

Desde un modelo turístico obligado a virar para no morir de éxito a desarrollar los procesos tecnológicos necesarios para combatir la escasez de agua. De fórmulas energéticas innovadoras y renovables para poder desarrollar una industria más limpia y descarbonizada hasta una oferta inmobiliaria atractiva, accesible y que respete el territorio. Desde mejorar las redes de comunicación por aire, mar y tierra, para facilitar el traslado de todos, hasta pensar en cómo debe ser la ciudad del futuro, accesible e inteligente. De pensar en una economía azul, con el mar en primera línea de interés y aprecio, hasta buscar soluciones universales para las personas que viven en este entorno.

Las conclusiones, que incluyen un plan de acción, son la columna vertebral del I Foro Económico y Social del Mediterráneo celebrado en València el 26 y 27 de junio de 2024, organizado por Prensa Ibérica con el impulso de Fundación Caixa. Ocho mesas de debate más el desarrollo de toda una serie de ponencias y diálogos con representantes de primer nivel del mundo académico y empresarial español e internacional.

Y estas conclusiones, con los detalles más destacados, son las que se encuentran en esta publicación. Entre las soluciones: la necesidad de reafirmar la colaboración público-privada, de establecer estrategias a largo plazo, reducir la burocracia que asfixia la ejecución de las iniciativas y establecer, sin más dilaciones, planes de formación, innovación y tecnológicos que permitan avanzar.

Dotar a las ciudades de un modelo mediterráneo para competir en Europa

Consejo de la ciudad mediterránea.
La Opinión de Málaga.



Málaga

El presente y el futuro de la sociedad y la economía del Mediterráneo se escribe sobre sus ciudades. Existen unas tendencias diferenciales entre ellas, pero también puntos comunes, que serán fundamentales en la configuración de la vida de ciudadanos y visitantes en las próximas décadas. Conocerlas y analizarlas ha sido uno de los objetivos del Foro Económico y Social del Mediterráneo organizado por Prensa Ibérica, bajo el lema 'La ciudad mediterránea'. No es casual que haya sido el Consejo de La Opinión de Málaga, periódico que este año ha celebrado su 25º aniversario, el que se ha encargado de abordar este tema.

Málaga representa hoy uno de los casos de éxito urbano más impactantes de los últimos años en España. Estamos hablando de un 'milagro' que ha transformado en apenas tres décadas una ciudad andaluza de tamaño medio, ubicada en el extremo meridional de la Unión Europea, lejos de los centros de poder habituales, en una moderna ciudad-global que compite con otras de renombre mundial. Málaga se ha convertido en líder con su propia marca de la Costa del Sol y ha logrado desarrollar uno de los ecosistemas digitales más sólidos sin descuidar una oferta cultural que incluye joyas como el Museo Picasso, el Thyssen o el Pompidou.

Es un hecho contrastado que la creciente importancia del **arco mediterráneo** ha estado, está y estará fuertemente vinculada a la importancia de sus grandes ciudades. Hay que advertir, aquí, que grande no solo define una realidad demográfica. Ser una ciudad de tamaño mediano en el nivel del medio millón de habitantes no está reñido en absoluto con ser una ciudad global. Las ciudades que sepan crear valor, atraer talento y dar satisfacción al mayor número de exigencias de localización que demandan los agentes -capital, empresas y trabajadores- de la nueva economía digital y del conocimiento serán las nuevas protagonistas de la globalización. Pese a que la ciudad mediterránea del futuro debe ser concebida de acuerdo a nuevos modelos urbanos que aporten soluciones a una problemática cambiante, hay que abrirse a que cada ciudad encuentre un concepto óptimo propio para satisfacer sus necesidades de futuro.

Esta situación plantea oportunidades, pero también riesgos para la población local, que puede verse desplazada e incluso expulsada por los recién llegados, con alto poder adquisitivo y/o cualificación laboral, si su formación y educación no ha sido la adecuada para poder competir. Por lo tanto, la creciente demanda de vivienda exigirá un cambio radical de la oferta. La construcción y el sector inmobiliario tienen una gran oportunidad de negocio que puede dinamizar la economía, pero necesitarán adaptarse a un mercado que es muy distinto al de las últimas décadas. Deberán modernizar y diversificar su oferta para sintonizarla con una demanda que reclama nuevos modelos de vivienda, como el co-living, las viviendas para vivir y trabajar o las viviendas de un solo residente. Se deberá volver necesariamente a la vivienda protegida para evitar la exclusión social de la población local. A la vez, la necesidad de sostenibilidad y de adaptación a nuevos modelos económicos vinculados a la innovación y el conocimiento parecen empujar este nuevo modelo urbano hacia ciudades compactas, con densidades altas y mezcla de usos, en las que crecer en altura es una opción viable por el ahorro de recursos que supone.

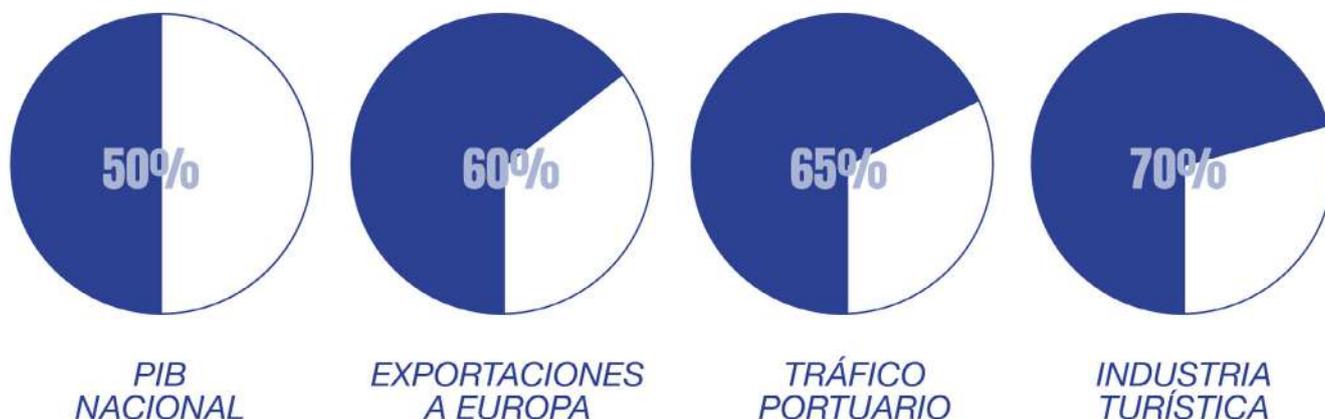
Hay otro reto claro que afectará al futuro del **sector industrial y manufacturero** del Mediterráneo. Solo un 30% de empresas tiene un crecimiento estable porque trabaja en productos sofisticados que tienen futuro. El 50% están estancadas o con un crecimiento marginal y el 20% están en riesgo de desaparecer o de deslocalización a países en desarrollo. Las ciudades que no tengan un tejido industrial estable tendrán que buscar alternativas, más allá del monocultivo turístico, en la economía del conocimiento y en modelos de alto valor añadido. Para ello, es indispensable que sean capaces de atraer talento y de fijarlo, de procurar que no se vaya. La inversión de alto valor añadido siempre va donde hay talento. Y al talento hay que formarlo. Habrá que adaptar el modelo educativo para que los residentes locales puedan beneficiarse de todas estas oportunidades.

El **modelo turístico**, por su parte, debe mejorar en su rentabilidad y sostenibilidad. El número de turistas internacionales creció un 50% en ciudades mediterráneas como Barcelona, Málaga, València y Palma entre 2013 y 2022, mientras que el de nacionales lo hacía en un 30%. Tras la pandemia, las cifras se han multiplicado, y en 2024 se batirán récords. Pero los centros históricos de muchas ciudades mediterráneas se han convertido en auténticos parques temáticos. El descontento social por las molestias del turismo de masas se hace notar especialmente en los ámbitos urbanos y se ha agravado por el fenómeno de los apartamentos turísticos. El impacto en el mercado de la vivienda y los diferentes ritmos de vida de

residentes y turistas plantean muchos problemas. Por eso, tendrán que buscar medios para filtrar a los visitantes que menos beneficio generan. El turismo de masas puede hacer que más sea menos. Al final, el riesgo de morir de éxito y que la masificación provoque una pérdida de identidad de la ciudad, que a su vez puede hacer perder el atractivo original que hace que venga el visitante, es cada vez mayor. Una ciudad atractiva para sus habitantes acaba siendo también atractiva para los que vienen de fuera.

En las ciudades vive el **48% de la población** española y son las zonas que más crecen demográficamente, así como las que tienen niveles de densidad de población más altos. De hecho, se espera que el atractivo singular de las ciudades mediterráneas españolas siga captando población en los próximos años, gracias a su calidad de vida y a las oportunidades laborales y económicas que van a ofrecer. En ellas se concentra el **50% del PIB nacional**, el 60% de las exportaciones a Europa, el 65% del tráfico portuario y casi el 70% de la industria turística de un país que es la segunda potencia mundial en este ámbito. Es evidente que tendrán que crecer para hacer frente a toda esa presión demográfica, pero no podrán hacerlo como hasta ahora: **necesitan nuevos modelos urbanísticos sostenibles**.

En las ciudades vive el 48% de la población española



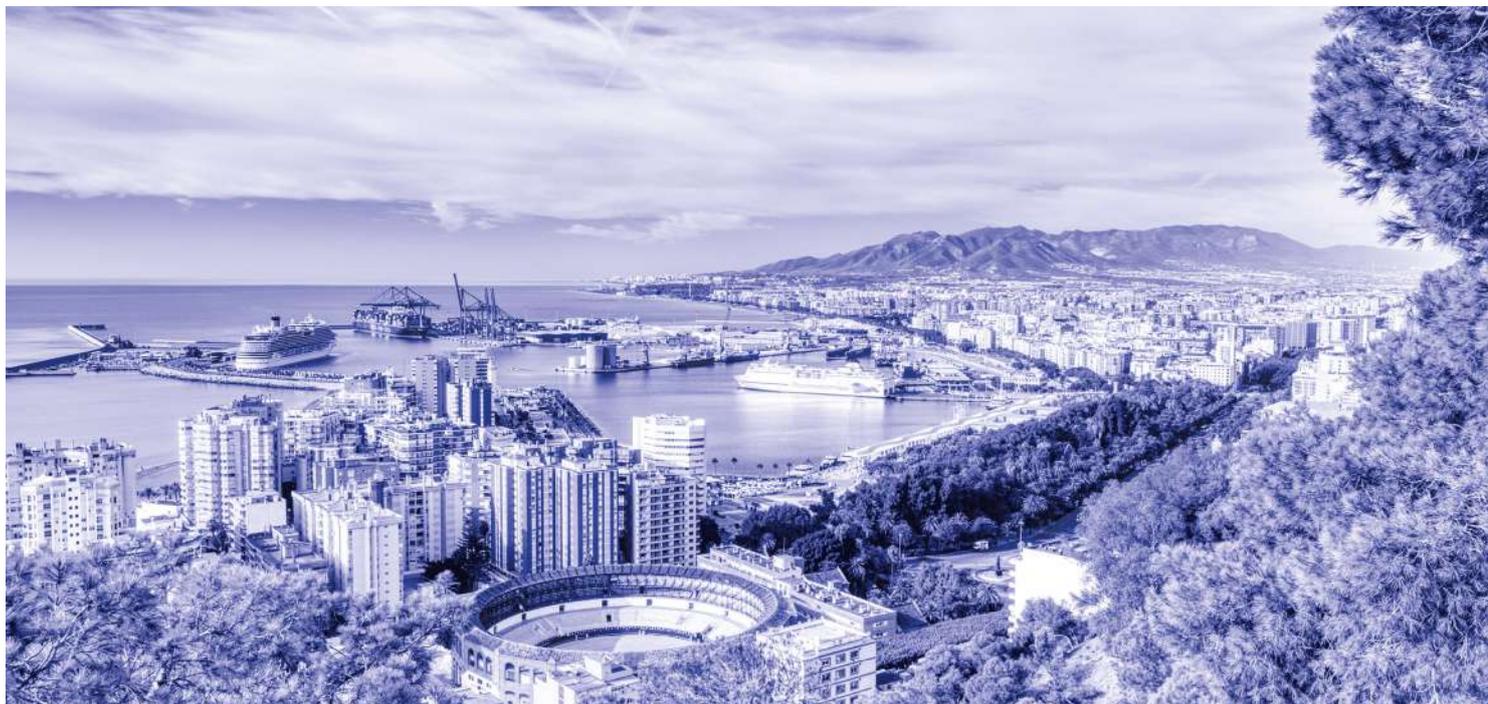
Conseguir la sostenibilidad en la **movilidad** va a ser uno de los retos más difíciles de la ciudad mediterránea, dado que las soluciones de compactación urbana que eliminan movilidad no van a afectar a grandes bolsas de población que reside en lugares diferentes a donde trabaja. La movilidad menos sostenible seguirá siendo obligada y más de la mitad de las personas (el 55%) que tengan que ir de un sitio a otro para trabajar, en un trayecto que no bajará de los 20 minutos, usarán su coche particular para hacerlo. Solo un 18% usará el transporte público. A pesar de que el establecimiento de zonas de bajas emisiones en el centro de las ciudades obligará a un mayor uso del transporte público o fórmulas de intermodalidad, no hará desaparecer el coche del escenario. Estas zonas son una solución, pero no la solución. Solo con un diseño urbano de usos mixtos será probable encontrar la fórmula ideal en la que la movilidad se reduzca hasta el punto de no resultar necesaria: deben coincidir en un mismo lugar el trabajo, la residencia y el ocio. Es una opción deseable, pero que resultará difícil de generalizar en las futuras ciudades. Dado que será complicado rebajar el uso del vehículo particular, las autoridades deben apoyar el proceso de descarbonización en el parque automovilístico para abaratarlo, subvencionando el acceso a modelos eléctricos o con tecnologías no contaminantes. La finalización de infraestructuras ferroviarias como el corredor mediterráneo o el central será básico para el transporte de mercancías, abrumadoramente centrado en la carretera y casi totalmente carbonizado, pero también la movilidad de personas para interconectar toda la zona mediterránea entre sí y unirla a Europa.

El objetivo de la **sostenibilidad** choca con modelos urbanos que multiplican su consumo de energía, especialmente en áreas que son deficitarias en su producción y generación. Sin embargo, las zonas más

compactas desde el punto de vista demográfico, con densidades más elevadas, tienen menores niveles de consumo energético. Por otra parte, el crecimiento de las tecnologías relacionadas con la economía del conocimiento, internet y la IA ha llevado a un aumento significativo en el consumo energético mundial. La eficiencia energética en el sector de las TIC es un desafío importante que requiere atención para reducir el impacto ambiental y lograr un crecimiento sostenible. El objetivo es satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones de mantener el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social. Así, el mayor problema que las ciudades mediterráneas afrontarán en un futuro es el considerable reto urbanístico y medioambiental del crecimiento imparable de su población. Hay que evitar que el incremento de consumo de agua, de electricidad, de suelo, de alimentos y de recursos se convierta en inviable.

Por otra parte, el enorme potencial de crecimiento de las ciudades del **Mediterráneo español** está seriamente limitado por la debilidad económica que padecen los municipios españoles frente a los de Europa, que en muchos casos cuadruplican y llegan a multiplicar por diez sus recursos económicos y sus competencias. Y son las ciudades las que deberían resolver los problemas de las ciudades. Por ello, es sorprendente que no tengan las competencias sobre temas como la vivienda, las políticas activas de empleo o la política social. El liderazgo local sería el más conveniente para que pudieran afrontar todos estos retos con rapidez. Los gobiernos autonómicos retienen aún muchas de las competencias y el dinero que deberían gestionar los poderes locales. Tanto ellos como el Gobierno central deberán ser conscientes de la distorsión que provoca el hecho de que las herramientas legales para la ordenación urbanística de las ciudades se hayan quedado obsoletas y bloqueen su evolución para adaptarse a los requerimientos de cambio de la nueva economía del conocimiento. El marco legal e institucional carece ahora mismo de agilidad para responder a las demandas de evolución de las ciudades en un mundo que se mueve muy deprisa: debe cambiar para adaptarse a los nuevos modelos urbanos.

Otro de los factores a tener en cuenta es el de la **identidad**. El Mediterráneo español no se ve a sí mismo como un territorio único y singular, una percepción de homogeneidad que, sorprendentemente, desde



Europa se contempla con naturalidad. Las ciudades mediterráneas tienen más presentes sus diferencias que sus numerosas y evidentes similitudes. En pocas ocasiones han percibido que pueda haber una comunidad de intereses que merece ser defendida conjuntamente. El eje mediterráneo sufre carencias históricas de inversión pública, pese a ser la zona económica, demográfica y social más importante de España. Esa falta de visión global de su propia importancia que padecen nuestras ciudades y comunidades hace que no sean capaces de hacer valer su peso y poner en primer plano sus necesidades. Tal vez la

lucha por el llamado corredor mediterráneo sea el primer *lobby* propiamente mediterráneo que, pese a estar articulado en torno a asociaciones empresariales, ha conseguido vertebrar un movimiento conjunto de presión continua para lograr sus objetivos.

Volvamos, por último, a Málaga. Su caso de éxito ha despertado admiración y también muchos interrogantes entre las ciudades mediterráneas de similar tamaño, que se preguntan si es un caso excepcional poco replicable o, por el contrario, si hay pautas a seguir que permiten pensar que lo que ha pasado en Málaga podría llegar a pasar en otras ciudades de esta zona. Las referencias de partida de Málaga, como se ha señalado en estas conclusiones, son muy similares en todas las ciudades del arco mediterráneo español. Pero esas similitudes no ocultan las diferencias entre ellas y la posibilidad de que sus caminos futuros puedan avanzar por derroteros muy diferentes. Málaga representa sin duda una oportunidad mediterránea de futuro que puede encontrarse en las buenas decisiones y estrategias que han jalonado su desarrollo en los últimos años, pero también en comprender el valor conjunto y las perspectivas de futuro de una de las zonas más privilegiadas de España: el **arco mediterráneo**.

PLAN DE ACCIÓN

Como se afirmó en el Consejo, el futuro económico de las ciudades del Mediterráneo español pasa por abrirse hueco en la **nueva economía del conocimiento**, como necesaria diversificación más allá de sectores tradicionales. A lo largo del Consejo se descubrió la indudable posición de ventaja que todas estas ciudades tienen para construir estos modelos de innovación y conocimiento. Dos de los grandes especialistas en estos ecosistemas innovadores y hubs tecnológicos de España que volvieron a coincidir, pues se conocían ya desde hace muchos años, en las sesiones del Consejo de Málaga, alumbraron juntos una idea apasionante: definir **un modelo mediterráneo específico** de este tipo de espacios de la nueva economía del conocimiento.

Los dos representan casos de éxito que han nacido y se han desarrollado en el Mediterráneo y que pueden servir, a partir del modelo integrado que plantean, de inspiración y orientación para otras ciudades de esta misma zona. Uno de ellos es Felipe Romera, director general durante los últimos 34 años del Málaga TechPark, un parque tecnológico cuyo prestigio mundial ha contribuido decisivamente al éxito que la capital andaluza ha logrado en estos últimos años, ante la compleja élite mundial de grandes sedes tecnológicas. El segundo, que tampoco necesita presentación en el mundo de los ecosistemas digitales, es Miquel Barceló, urbanista y creador del 22@Barcelona, el distrito innovador que cambió hace dos décadas por completo la economía y el urbanismo de la gran capital mediterránea.

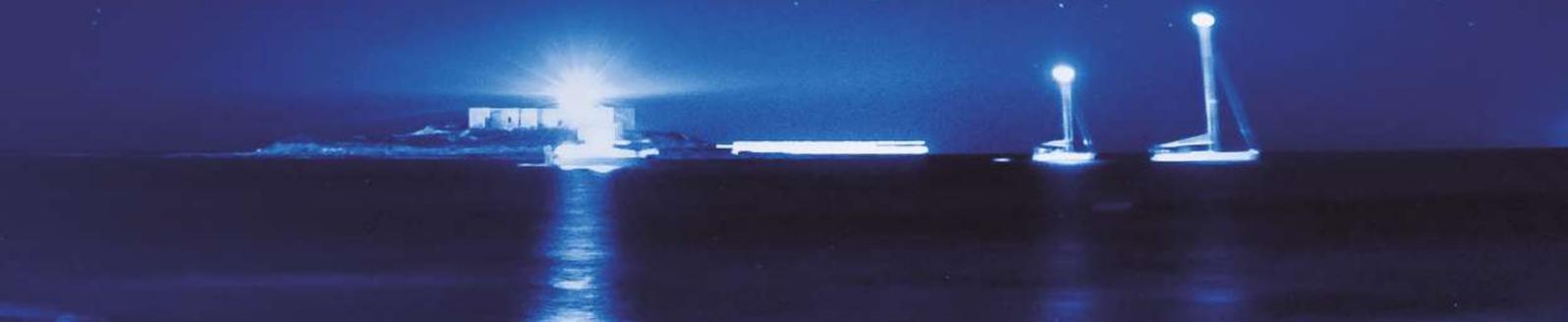
Romera y Barceló entienden que en la actualidad se dan las condiciones para impulsar un modelo común de ecosistema innovador, para situar el Mediterráneo como un espacio de referencia para la **atracción de talento e inversiones** de alto valor añadido, como base para un impulso al desarrollo económico y social de estos territorios. Estas ciudades necesitan catapultar la economía del conocimiento, y tenemos la oportunidad de hacerlo siguiendo modelos de éxito suficientemente contrastados, a compartir por las distintas ciudades mediterráneas. Se trata de situar el ámbito mediterráneo español a través de sus ciudades como referente mundial en términos de espacios urbanos atractivos para crear, atraer y fijar talento internacional como condición para el desarrollo de una economía próspera y de alto valor añadido. Se está desarrollando un modelo que integra la lógica y los contenidos de ambos casos, el de Tecnoparque y el de Distrito Innovador que conformarán un nuevo modelo a incorporar para las ciudades mediterráneas.

Este nuevo modelo responde a los siguientes criterios propios de un sistema integrado, y que dan sentido a las cinco propuestas que el consejo pone sobre la mesa para garantizar el futuro próspero del arco mediterráneo. En primer lugar, es necesario un urbanismo al servicio de la estrategia económica con mezcla de usos de oficinas, residencias y servicios propios de una ciudad compacta. En segundo término, hay que establecer una estrategia económica basada en criterios de Smart Specialization Strategy (S3).

Esto es, estrategias de desarrollo y posicionamiento regional que se sustenten en la investigación, la innovación y el emprendimiento, integrando a los diferentes agentes del ecosistema regional, tanto empresas, como la academia, la administración pública y los agentes sociales. Todo ello para aprovechar las fortalezas de la región, sus capacidades y recursos. También es necesario construir una base de conocimiento conectada con los diferentes ámbitos de especialización. Además, incluir políticas de integración social dirigidas al conjunto de la ciudadanía. Y, por último, sostener un modelo de gobernanza que integre a la cuádruple hélice (la academia, la administración pública, la empresa y las personas), y que facilite el necesario pacto público-privado.

LOS IMPRESCINDIBLES SON

- **Aplicar un urbanismo al servicio de la economía**
- **Crear una estrategia económica basada en el desarrollo regional**
- **Elaborar y fomentar una base de conocimiento sólida**
- **Facilitar políticas de integración social para los propios ciudadanos**
- **Implantar una gobernanza que integre a todos los agentes y permita pactos público-privados**



EL CONSEJO

El consejo de Málaga ha sido posible gracias a la participación de:

- Francisco de la Torre, alcalde de Málaga.
- Salvador Moreno Peralta, arquitecto y urbanista.
- Javier González de Lara, presidente de la CEA.
- Miquel Barceló, urbanista.
- Felipe Romera, director general de Málaga TechPark.
- Ramón Gras, urbanista.
- Luis Sánchez Manzano, presidente de Sando.
- Susana Gómez de Lara, decana del Colegio de arquitectos de Málaga.
- María Machuca, directora del Departamento de Planeamiento en Turismo y Planificación de la Costa del Sol.
- Tomás Mayoral, director de Desarrollo de Nuevos Proyectos en el Mediterráneo de Prensa Ibérica, Secretario del Consejo.
- José Ramón Mendaza, director de La Opinión de Málaga, presidente del Consejo.

La **Opinión** DE MÁLAGA

Eficiencia energética para regar la España seca

Consejo del agua.
La Opinión de Murcia.



Murcia

El cambio climático, un hecho científico innegable, ha intensificado una debilidad histórica del Mediterráneo español: su baja disponibilidad de agua dulce. Es la zona del planeta donde más se sienten los efectos de las alteraciones en el clima, en forma de incremento anormal de las temperaturas medias. De hecho, el Mediterráneo es el mar que más rápidamente se está calentando. Esto provoca que la situación con respecto al agua en el arco mediterráneo español, un área que siempre incluyó varias zonas geográficas que están entre las más representativas de la llamada **España seca**, se haya deteriorado rápidamente.

Además de padecer los periódicos ciclos de sequía, su régimen pluviométrico, que históricamente siempre fue pobre, muestra un leve pero sostenido descenso. Paradójicamente, el cambio climático implica que cada vez se den con más frecuencia catástrofes climáticas. Por ejemplo, temporales con lluvias torrenciales que no sirven para sofocar la falta de agua. La demanda de este bien escaso en la **zona mediterránea**, lejos de disminuir, aumenta. El consumo humano cada vez exige más recursos hídricos. Hay dos causas claras que explican ese fenómeno: el crecimiento demográfico de todo el arco mediterráneo, que ya es el más intenso de España, y una industria turística en auge que multiplica la población varios meses al año, con temporadas altas cada vez más largas.

Esta escasez de agua en las zonas más secas del Mediterráneo obliga a cubrir las necesidades de abastecimiento con todas las fuentes posibles de suministro. Del uso sistemático de las mismas se constituye el concepto 'mix de aguas', un tema que han abordado en profundidad los miembros del consejo de Murcia en el marco de la celebración del Foro Económico y Social del Mediterráneo, bajo el lema 'El agua y la Energía'. La región de Murcia es un caso especial, una referencia de éxito a nivel mundial en regeneración y reutilización de aguas residuales. Los niveles de regeneración y de reutilización en la agricultura del agua depurada sobrepasan el 97% en el territorio. Eso incluye más de 121 hectómetros cúbicos anuales. Esto es, un poco más de la mitad de toda el agua trasvasada del Tajo al Segura, 218



hectómetros cúbicos en el año hidrológico 2022-2023. Prácticamente la totalidad del del agua residual de la Comunidad se depura y se reutiliza en la agricultura.

El consumo de agua de la agricultura, que representa entre el 70% y el 80% del total, no ha descendido pese al tremendo esfuerzo de tecnificación que se ha realizado en los últimos años, tal vez porque ese esfuerzo de modernización ha sido más intenso en zonas agrícolas que ya tenían grandes problemas de **abastecimiento**, como las del Levante. En este contexto, los retos del sector agrícola no son pocos. En el área mediterránea, los agricultores luchan por conservar su privilegiada posición en un marco

profundas polémicas incluso en el ámbito académico y científico.

Los que mantienen su apoyo a los trasvases, que fueron mayoría en el consejo de Murcia, creen que la interconexión de cuencas es una herramienta que debe ser la vía a seguir para garantizar la distribución de un recurso que es de todos los españoles, no de una comunidad autónoma o una provincia. Sin embargo, se insiste desde el Gobierno central en que Europa no ve con buenos ojos este medio para mejorar el abastecimiento de las zonas más secas, y es más proclive a utilizar recursos propios vía desalación o regeneración de aguas residuales. A pesar de ello, es un hecho que la interconexión de cuencas es algo normal en otros países europeos.

Evolución del consumo de agua y fuentes de abastecimiento

Para simplificar, vamos a considerar datos hipotéticos para un periodo de 10 años (2014-2023)

Año	Consumo Humano (hm ³)	Consumo Agrícola (hm ³)	Consumo Industrial (hm ³)	Aguas Superficiales (hm ³)	Aguas Subterráneas (hm ³)	Trasvases (hm ³)	Aguas Residuales Regenerables (hm ³)
2014	100	500	50	400	150	200	50
2015	110	510	55	390	140	210	55
2016	120	520	60	380	130	220	60
2017	130	530	65	370	120	230	65
2018	140	540	70	360	110	240	70
2019	150	550	75	350	100	250	75
2020	160	560	80	340	90	260	80
2021	170	570	85	330	80	270	85
2022	180	580	90	320	70	280	90
2023	190	590	95	310	60	290	95

Otra de las soluciones que han abordado los expertos es la desalación. Esta técnica lleva muchos años utilizándose, pero la evolución tecnológica ha permitido que lo que inicialmente costaba 20 euros el metro cúbico se reduzca, con el uso de la **energía fotovoltaica**, a una cantidad cercana a los 0,4 euros el metro cúbico, sin aplicarle la subvención. El planteamiento del Ministerio que dirige Teresa Ribera es que la 'tarifa plana' de agua desalada subvencionada se fije, durante varios años, en 0,32 el metro cúbico. La desalación puede complementar al trasvase en el 'mix de aguas', igual que puede hacerlo la depuración y reutilización de aguas residuales, pero no puede sustituirlo. A pesar de la disminución del precio, la desalada sigue siendo el agua más cara del 'mix', por encima de la regenerada, la procedente de pozos y la del trasvase, que es la más barata.

Pero el precio no es el único problema de la desalación. Hay otras cuestiones no menos importantes que tienen que ver con la calidad del agua desalada por la presencia de sustancias como el boro o el flúor que dañan algunos cultivos y obligan a un segundo tratamiento para que sea apta para el riego. Desde hace décadas, permanece abierto, con los trasvases siempre como referencia, un intenso debate sobre qué criterio debe primar en la gobernanza del agua: el económico o el medioambiental. O si es posible armonizar ambos. Es evidente que la política hidráulica española ha apostado históricamente

por el consumo humano y el agua como recurso productivo, dejando en un segundo plano el factor medioambiental, que solo se tiene en cuenta cuando las necesidades humanas están cubiertas.

Es paradójico que la defensa de la desalación como solución no ofrezca márgenes mayores a la intervención de la iniciativa privada cuando la pública es insuficiente. Son muchos los agricultores o empresas que han hecho fuertes inversiones en energías renovables, pero luego se encuentran con la imposibilidad de volcar el excedente a la red y tener mayores opciones de rentabilizar esa inversión. Más allá del autoconsumo, poco se puede hacer porque los grandes centros de transformación están copados por las grandes empresas. Sin embargo, cada vez es más frecuente que muchos agricultores abandonen la producción agrícola y alquilen sus terrenos, requeridos para los grandes proyectos de plantas solares que tienen una gran necesidad de espacio para establecerse.

También es destacable que la reclamación de obras para evitar los efectos de las inundaciones siempre se produce cuando éstas ya han tenido lugar. Las inversiones tardan en llegar porque es complicado invertir para evitar un daño puntual, pese a que antes era ocasional y ahora es cada vez más frecuente. Sin embargo, a pesar de su evidente necesidad, cada vez más importante en los últimos años tras el incremento, a raíz del **cambio climático**, de episodios de DANA que llegan a generar lluvias torrenciales y, en muchos casos, inundaciones, la realización de obras para defenderse de estos procesos no siempre son recibidas con agrado. Muchas veces las soluciones exigen expropiaciones, desocupaciones y sacrificios que afectan a terrenos agrícolas. Normalmente no son bien recibidas por los afectados, pero tampoco por otras Administraciones.

Por otro lado, el consejo resalta el profundo desconocimiento en los países miembros de la Unión Europea y en las instituciones comunitarias de lo que supone formar parte de la ‘Europa seca’, un concepto que acuñamos aquí porque no existe realmente. La mayoría de los miembros de la Unión, ubicados en el norte del continente, no saben lo que es padecer problemas de escasez de agua. Pese a que es un problema globalizado en el que las decisiones y las estrategias tienen que ser necesariamente conjuntas, ese desconocimiento lastra la posición de esa ‘Europa seca’, que parece no existir oficialmente. Este bajo nivel de conocimiento también se reflejó en la sorpresa con la que políticos y miembros del sector primario de otros países han recibido el grado de éxito en áreas como la tecnificación del campo o la regeneración de aguas residuales alcanzado en varias comunidades del Mediterráneo español. Hay un dato para entender esta situación: la reutilización de agua regenerada en **España en 2020 representó más del 75% del volumen total de agua reutilizada en toda Europa**. Europa está cambiando de forma radical su normativa sobre regeneración. Un grave problema porque esos cambios exigen adaptaciones muy costosas en una comunidad como la murciana donde el volumen es tan alto

Pese a las crecientes necesidades de agua y la escasez, hay muestras de que se está haciendo en muchos puntos del Mediterráneo una gestión muy eficiente del agua que se ignora muchas veces en Europa, pero también en España, donde las acusaciones de despilfarro suelen utilizarse como arma en las complejas guerras del agua políticas entre comunidades. Casos similares al de Murcia, en Alicante o Almería, señalan la injusticia de hablar de despilfarro en unos territorios que hacen una gestión eficiente del agua porque saben mejor que nadie cuál es el valor de cada gota de agua. Precisamente ese nivel de éxito también conlleva un alto nivel de exigencia en inversiones y en investigación, para poder mantener cifras de regeneración y reutilización que se acercan al 100% de las aguas residuales.

De hecho, una de las primeras fuentes de abastecimiento tras las aguas superficiales fueron las aguas subterráneas. Siempre hubo pozos, pero cuando la tecnología permitió la extracción a unos precios razonables las extracciones proliferaron. Es un recurso del que se ha abusado con un porcentaje altísimo de pozos ilegales. Los expertos recordaron que hay tantas hectáreas que dependen de la **extracción de aguas subterráneas** como las que dependen del trasvase. En 2027 los acuíferos sobreexplotados, cuantitativa o cualitativamente, tendrán que cerrarse por orden de Bruselas. Cabe la posibilidad de pedir prórrogas, pero es otro problema adicional que se suma a la previsible caída de otras fuentes de agua del ‘mix’.

El consejo ha concluido que habría que priorizar los cultivos y el uso del agua en **función del PIB** y el empleo que generan. Pensar en producir el mayor PIB con el menor uso de recursos posible. Y para eso hay que dejar a la iniciativa privada que se arriesgue, que invierta y que tome el liderazgo. Pero no sola. La administración deberá marcar un camino a seguir. Los expertos reclaman unión. Porque ni siquiera los partidos mayoritarios han mantenido posiciones unitarias firmes sobre el tema a lo largo del tiempo. Cuando ha habido realmente voluntad de alcanzar acuerdos políticos poniendo las necesidades hídricas por encima del debate es cuando realmente se han conseguido cosas.

Algunos pactos regionales del agua que llegaron a implicar a los principales partidos, como fue el caso de Murcia, tomado por unanimidad, demuestran que hay posibilidad de entendimiento. El problema es que en muchas ocasiones todos estos esfuerzos por buscar soluciones al problema del agua dan lugar a iniciativas que luego se quedan en un cajón y nunca se llevan a cabo. Todos los participantes en el Consejo convienen en que no hay una política nacional del agua que considere este recurso como un

Comparación de Costes de Agua por Fuente

Los costos se presentan por metro cúbico (m³) para cada fuente de agua.

Fuente de Agua	Costo por m ³ (euros)	Costo con Subvención (euros)
Agua Desalada	0.40	0.32
Agua Regenerada	0.25	N/A
Agua de Trasvases	0.15	N/A
Agua de Pozos	0.20	N/A
Agua Superficial	0.10	N/A

bien de todos los españoles, como dicen las leyes y que, por lo tanto, no está adscrito a un territorio determinado. Creen que el agua es un recurso que debía estar por encima de cualquier tentación de politizar o territorializar el problema que plantea.

Frente al ahorro de agua que las prácticas modernas de gestión agrícola producen, según los propios agricultores, sorprende que las Administraciones no desplieguen continuas **políticas de educación** de la ciudadanía en todas las franjas de edad, especialmente en los niveles escolares, para evitar un hecho doloroso como es la baja valoración del agua como recurso que tiene la población pese a su escasez. Falta, por tanto, una cultura del agua compartida por la mayoría de la población. Parece que es un recurso ilimitado, que es gratis y que se puede hacer con ella lo que se quiera. A diferencia de lo que ocurre con ese mal uso que se está haciendo desde la población, de esa manera un poco ligera de usar el agua.

Hay que invertir, además, en la **protección del agua**. Por ejemplo, en las redes de alcantarillado, que siempre han sido la cenicienta de los servicios públicos. Su mal estado puede hacer mucho daño por infiltraciones salinas o por vertidos industriales.

LOS IMPRESINDIBLES SON

- **Aprovechar cada uno de los recursos con el mix de aguas, concepto que se refiere a aplicar distintas fuentes como solución a la escasez hídrica**
- **Centrar gran parte de los esfuerzos en el trasvase y mirar con cautela hacia la desalación**
- **Hacerse oír ante una Europa que no tiene problemas de falta de agua y educar a la ciudadanía en el consumo responsable**
- **Priorizar los cultivos y el uso del agua en función del PIB y del empleo que generan**
- **Llevar a cabo políticas consensuadas que vayan más allá del mero debate**

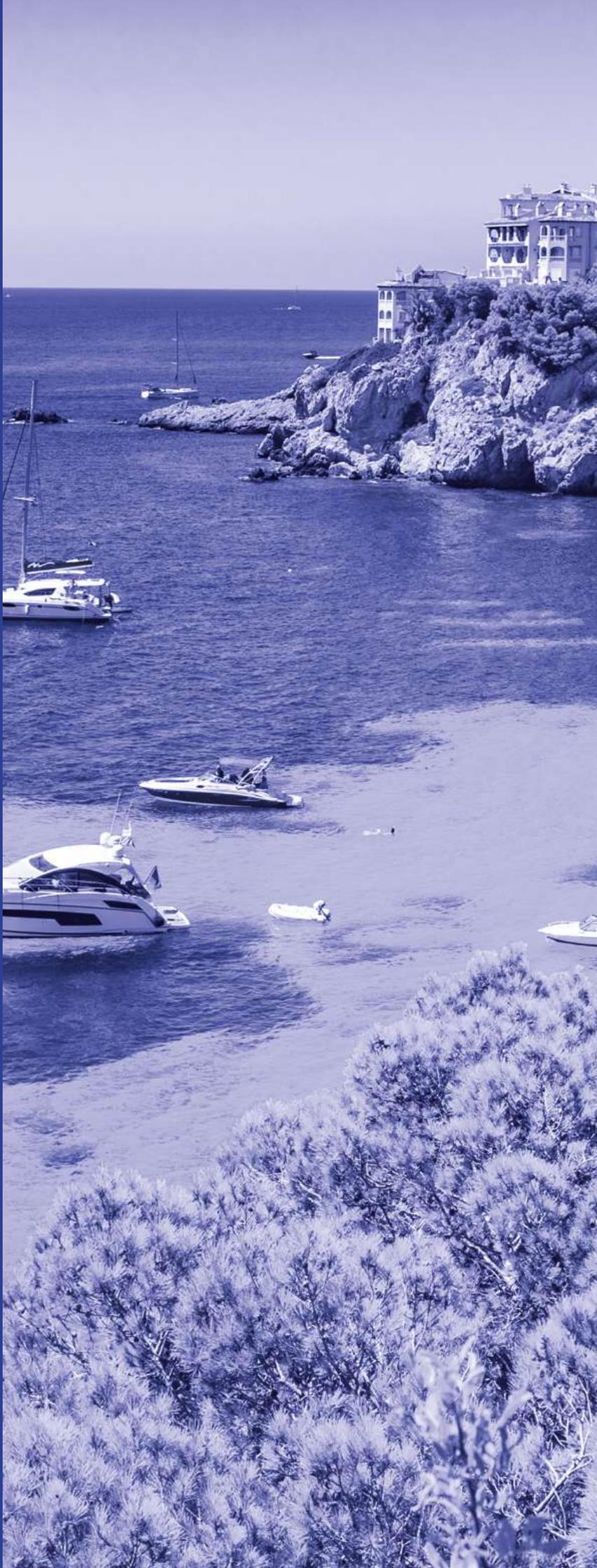


EL CONSEJO

El consejo de Murcia ha sido posible gracias a la participación de:

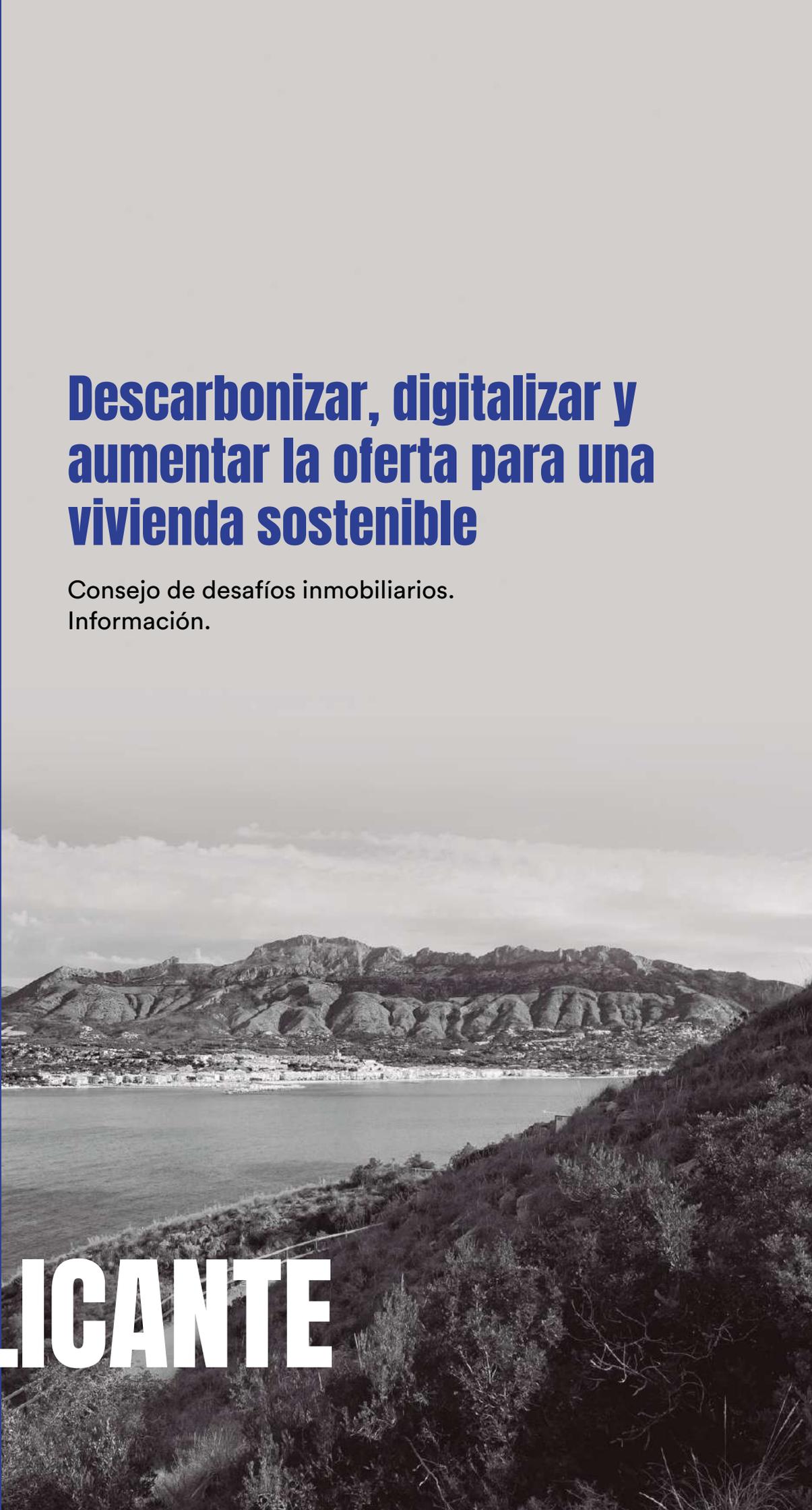
- Sara Rubira, consejera de Agricultura de la Región de Murcia.
- José Luján, rector Universidad de Murcia.
- Beatriz de Miguel, rectora Universidad Politécnica de Cartagena.
- Josefina García Lozano, rectora Universidad Católica.
- Roque Luis Bru Bonet, vicepresidente del sindicato de regantes del trasvase del Tajo Segura.
- Mario Urrea, presidente confederación Hidrográfica del Segura.
- Mariano Zapata, presidente de Proexport.
- Santiago Martínez, presidente de la Federación de Cooperativas Agrícolas.
- Pedro Simón, director de ESAMUR, Entidad de Saneamiento y Depuración de la Región de Murcia.
- José Sandoval, director General del Agua.
- Francisco Cabezas, director del Instituto del Agua.
- José Ángel Pérez, secretario General de SCRATS
- Jorge Olcina, Universidad de Alicante.
- Fernando López Miras, presidente de la CCAA Región de Murcia.
- Tomás Mayoral, director de Desarrollo de Nuevos Proyectos en el Mediterráneo de Prensa Ibérica, Secretario del Consejo.
- José Alberto Pardo, director de La Opinión de Murcia, presidente del Consejo.

La Opinión DE MURCIA



Descarbonizar, digitalizar y aumentar la oferta para una vivienda sostenible

Consejo de desafíos inmobiliarios.
Información.

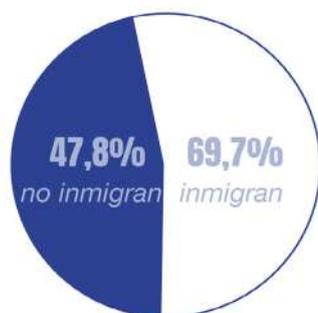


ALICANTE

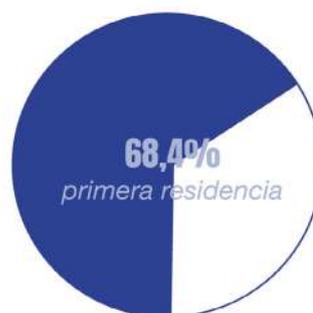
Las actividades inmobiliarias son inherentes a la generación de riqueza en el arco del Mediterráneo. Se trata de una región que tiene como característica común entre sus territorios una **fuerte exposición al contexto internacional** en la mayor parte de sus sectores. En el económico, es de las pocas regiones españolas con saldos exteriores positivos de comercio internacional. En lo social, es una región fuertemente receptora de migración. Por eso, el área recibe en primer lugar los efectos de cualquier cambio internacional que se produzca. Identificar estas alteraciones globales de largo plazo se vuelve imprescindible para dotar a la economía y al territorio de una organización y funcionamiento eficiente que impulse, y no ralentice, los mecanismos económicos dentro de él. De ello se ha encargado el consejo alicantino del Foro Económico y Social del Mediterráneo, bajo el paraguas ‘Desafíos inmobiliarios sostenibles’.

El Arco Mediterráneo tiene un gran peso económico en el conjunto del Estado. Genera un 39,9% de su PIB total. Es una región fuertemente especializada en industria y servicios, todos ellos internacionalizados, con mayor intensidad industrial en el norte y mayor en servicios hacia el sur. El sector agrícola es fuerte en toda la región. El mercado de trabajo concentra aquí un **42,1% del total de empleados del país**, aunque hay una tasa del 12,5% de paro, mayor en las provincias del sur. Y los niveles salariales, salvo en el caso de Catalunya, son inferiores a la media nacional.

La región acoge el 41,5% de la población del Estado



44,1%
que se mueven
permanentemente



41,7%
del total de viviendas
edificadas en el mediterráneo

La región acoge el 41,5% de la población del Estado y atrae a una proporción mayor de ciudadanos, principalmente internacionales. Concretamente, registra el 44,1% del total de personas que se mueven permanentemente en el Estado, el 47,8% de las que se mueven dentro de las provincias y el 69,7% del total que inmigran. De hecho, su peso demográfico es mayor que el económico, en términos relativos con el Estado. Un 41,7% del total de viviendas españolas están edificadas en el arco mediterráneo. De ellas, un 68,4% son utilizadas para dar cobijo a los hogares, y el resto es para usos no principales. En este punto, es conveniente destacar que el 43,2% de las viviendas que se utilizan como segunda residencia en España están localizadas en esta región, y en su mayoría tienen usos vacacionales o turísticos. Cuentan con una fuerte concentración de población residente en los mayores rangos de edad, entre el 60% y el 70% del total nacional de residentes mayores de 70 años.

Las transacciones de suelo en la región son aproximadamente el 45% aproximadamente del total a nivel nacional. Aun con esas cifras, como en el conjunto del país, se hace patente la **fuerte demanda sobre bienes inmobiliarios**. El sector de la construcción ha ido adelgazando fuertemente desde la crisis financiera de 2008, quedando tan reducido que no permite una respuesta a las necesidades de espacio derivados de los cambios a los que se enfrenta la sociedad.

La **falta de accesibilidad** a la vivienda, sin embargo, es causa de distintos fenómenos de medio y largo plazo, que van más allá de la falta de oferta resultante de una década sin construcción. Tiene que ver

con la reducción de la financiación a la compra de vivienda. Esto se debe a la aplicación de medidas más estrictas sobre el riesgo bancario y de la severa reducción del tamaño del mercado hipotecario con la desaparición de las cajas, que ha reducido sustancialmente el flujo de fondos a la compra y ha obligado a los nuevos hogares a dirigirse al mercado de alquiler.

Así, la **financiación al sector** inmobiliario ha ido decreciendo sistemáticamente desde 2009, ahogando la posibilidad de construir y reduciendo la accesibilidad a la vivienda de una parte mayoritaria de los hogares de primera entrada. En cifras, en el Arco, la media de concesión hipotecaria para la compra de viviendas pasó del 49,7% del total nacional de créditos al 44,6%, y el número de créditos se hundió de 950.000 en 2006 a 200.000 en 2023. Este fenómeno coincide, además, con una fase de expansión demográfica, multiplicidad de demanda residencial y cambios en la movilidad del trabajo, que ha estresado la demanda de alquiler en las principales ciudades.

A pesar de ello, el tamaño de mercado también ha crecido, lo que cuestiona la idea de que se necesiten unidades de nueva construcción frente a la utilización más ágil del stock existente. En el mercado residencial, las necesidades están pudiendo ser satisfechas con una mayor rotación del stock, como así parece certificar el número de transacciones, aunque a precios crecientes, lo que plantea una mayor dureza a la hora de tener una vivienda, cuyo pago requiere más recursos que en el pasado, generando problemas de accesibilidad.

Se hace patente también un notable aumento de precios de la vivienda, que se debe a una insuficiente oferta, aunque hay otras razones, como la delgadez del sistema promotor y la desaparición de la mano de obra especializada. La opinión de cualquier empresa promotora, cuando se le pregunta sobre las condiciones para producir más, es casi siempre la misma: **necesitan trabajadores especializados** y no los hay, por lo que es imprescindible desarrollar cursos oficiales de formación profesional que enseñen las fases previas del proceso de construcción. Esta es, sin duda, una vía de acción desde la educación para cubrir la eventualidad de que continúe esta barrera y garantizar que no se produzca en el futuro una mayor escasez productiva.

Por otra parte, los **problemas de alquiler** son distintos según los mercados del arco, por lo que las soluciones deben ser diferentes, precisas y adaptadas al área. La precisión es fundamental ya que en el Arco, el mercado de alquiler es, a la vez, sector de cobertura de necesidades básicas y sector económico generador de riqueza, por lo que se necesita, por un lado, la precisión en la identificación de las necesidades fundamentales para resolver los problemas de acceso existentes, y, por otro, una definición de medidas de política no generalista que sea capaz de compensar los fallos de mercado para garantizar el acceso a la vivienda.

En el Arco existe, además, una gran necesidad de **medios de transporte**. La inexistencia de un sistema ferroviario desarrollado hace que la movilidad se realice principalmente por medios emisores, no sostenibles. La tendencia a la movilidad es creciente, por lo que urge la adaptación de los medios de transporte (personas y mercancías). La movilidad se da mayoritariamente por motivo de trabajo y de residencia, pero tiene que ser sostenible, como también debe serlo la construcción de los propios edificios. La **sostenibilidad energética** reducirá costes en el largo plazo (a los hogares y empresas), pero también generará (está generando ya) importantes beneficios económicos para los propietarios e inversores, además de los efectos económicos sobre toda la economía española de una menor dependencia de la energía importada. El reto es explorar las formas en que la eficiencia energética está rediseñando el mercado inmobiliario.

Todos estos datos prueban que el Arco tiene multitud de retos que afrontar en materia de vivienda de cara al futuro. En primer lugar, deberá **reelaborar un urbanismo** redefiniendo el alcance e importancia de todos los informes y documentos que forman parte del actual planeamiento urbanístico con el objetivo de agilizar la tramitación administrativa y ofrecer seguridad jurídica. Los ayuntamientos deberían tener mayor margen competencial y agilizar los trámites en materia de vivienda.



El objetivo de la región en materia de vivienda tiene que pasar por establecer acciones específicas que ayuden a eliminar las barreras que impiden el buen funcionamiento de los mecanismos económicos. A la vez, respaldar un **crecimiento futuro sostenible**. Para ello, hay que abordar la cuestión del planeamiento y los sistemas de permisos. Es imprescindible completar la implementación de las normativas internacionales y nacionales sobre el planeamiento del suelo, que tiene que digitalizarse. Eso reducirá duplicidades de información y permitirá una gestión más ágil de todo el proceso, así como una gestión automatizada de la información. El apoyo de la administración local toma en este ámbito un papel crucial.

En segundo término, es importante impulsar la **colaboración público-privada** en los procesos y actuaciones urbanísticas como fórmula que permita establecer sinergias. También incorporar y asumir las nuevas demandas sociales y medioambientales, así como nuevos usos en la construcción y renovación de la ciudad. En este punto, la mejora de la calidad de vida y de la salud colectiva, acordes con las condiciones de sostenibilidad medioambientales, son un eje central de actuación, especialmente atendiendo a la nueva estructura demográfica española, con familias más reducidas y una población de mayor edad, que requiere de nuevos usos del suelo y, especialmente, en el alojamiento.

La **digitalización** de la información urbanística es urgente. Tanto el acceso a la información y la precisión de la misma, exigen la actualización de las bases cartográficas sobre las que se ha desarrollado durante décadas la regulación urbanística. En estos momentos es imprescindible contar con toda la información geolocalizada y digitalizada, que resolvería problemas relacionados con su complejidad. La situación actual es que el urbanismo es uno de los sectores en los que la digitalización no ha tenido el desarrollo deseado.

Hay que proponer también cambios para mitigar los efectos que el cambio climático está teniendo sobre la franja costera en el litoral mediterráneo español que incluyan un estudio a fondo y, en algunos casos, un consenso con los propietarios y concesionarios sobre la mejor solución para garantizar la vida y su propiedad. Estos procesos deben contar con **mecanismos financieros** arbitrados por la administración del Estado para facilitar el proceso de adquisición de nueva propiedad en el municipio a las personas afectadas.

La evaluación de la eficiencia energética en el arco muestra que el parque ha sido mejorado y presenta una mejor eficiencia energética de la esperada, pero no suficiente como para cumplir los objetivos requeridos. Esto implica que el proyecto de descarbonización a poner en marcha es menos severo de lo que parecería, aunque es urgente que se acelere. En segundo lugar, es relevante comenzar la **rehabilitación** energética mejorando la eficiencia en emisiones en aquellos edificios en peores condiciones, ya que necesitarán intervenciones más en profundidad que el resto. Es necesario establecer el sistema que facilite la entrada a la inversión sostenible de los proyectos de edificación, incluyendo la descarbonización y los proyectos de construcción de **vivienda pública**.

Por otra parte, hay que garantizar la **seguridad jurídica** de la propiedad, restableciendo las normativas sobre suelo en el caso de los mercados inmobiliarios en la costa. También fortalecer el derecho de propiedad y regular la obligatoriedad del acuerdo entre partes en los procesos de deslindes.

En tercer lugar, los expertos del foro destacan la necesidad de planificar las intervenciones para garantizar la eficiencia energética de los edificios en 2050. Para ello hay que elaborar un plan de intervención, que incluya la descarbonización de las zonas urbanas como prioridad. Porque el proceso de descarbonización es urgente. Una ciudad con sus edificios siendo cercanos a cero emisiones sería independiente energéticamente, reduciría drásticamente su contaminación, sería más limpia, y tendría menores costes de gestión, e incluso podría obtener recursos procedentes de la venta de la energía sobrante para utilizar en la transformación de la ciudad. La estructura de ciudades del área mediterránea está especialmente dotada para este cambio que, por tanto, es urgente de abordar. Además, llevar a cabo un proceso decidido de **descarbonización** de los edificios puede generar un ciclo de inversión expansivo positivo para la economía en su conjunto, basado en la renovación completa del parque, que generaría más de una década de desarrollo económico en la región. Es necesaria la determinación en la creación de grupos públicos de investigación que estimen y diseñen el plan de actuación y aplicarlo en las áreas urbanas. Además, habrá que diseñar un plan de financiación de estas actuaciones. La participación público-privada se configura como un elemento esencial.

Otra medida que mejoraría la accesibilidad a la vivienda sería el potencial el acceso en propiedad. La identificación de nuevas fórmulas de financiación de la compra (potencialmente activos de financiación sostenible) y la movilización de capitales con este fin, podría tener efectos de medio plazo. En este sentido, también hay que implementar medidas que impliquen potenciar la oferta de alquiler a **precios por debajo del mercado** podrían ser esenciales para mejorar la accesibilidad. Junto con éstas, otras medidas aplicadas sobre el proceso de alquiler y/o compra que reduzcan los costes, también mejorarían la accesibilidad. Por ejemplo, apoyar a las autoridades que gestionan el alquiler, regular los gastos asociados al mismo y los de la compra de viviendas accesibles.

El objetivo es movilizar el mayor parque posible de viviendas para el alquiler. Es necesario incentivar a los propietarios para ofertar en alquiler garantizando cuestiones de seguridad jurídica y **protección de la propiedad**. Hay que construir unidades residenciales para alquiler, especialmente para los hogares de renta media y medio-baja.

Las tensiones existentes indican que la oferta de alquiler es muy reducida y los mercados se encuentran sobrecalentados. Es necesario aumentar las unidades de alquiler en algunos mercados específicos. Los hogares con fuertes dificultades de acceso residencial y vulnerables habitacionales deben ser protegidos al constituir un fallo del mercado en la asignación. Es necesario identificar la escala de la vulnerabilidad habitacional y desarrollar medidas para resolverla.

LOS IMPRESINDIBLES SON

- **Establecer un plan de descarbonización efectivo que implique a todos los agentes y que cuente con el respaldo de la administración**
- **Impulsar la formación y capacitación de la mano de obra necesaria para la construcción de viviendas**
- **Potenciar el acceso a la propiedad, también para la población vulnerable, garantizando la seguridad jurídica de los propietarios**
- **Aumentar la oferta de alquiler a precios por debajo del mercado podrían ser esenciales para mejorar la accesibilidad**
- **Digitalizar toda la información referente a vivienda para poder hacer un análisis profundo de la situación y simplificar los procesos**



EL CONSEJO

El consejo de Alicante ha sido posible gracias a la participación de:

- Paloma Taltavull, comisaria del consejo
- Isabel Giménez Zuriaga, directora general de la Fundación de Estudios Bursátiles y Financieros, en València
- Helena Beunza, actualmente es la presidente y fundadora de URBHE
- Pablo Martí Ciruqian, catedrático de Urbanismo en la Universidad de Alicante.
- Jorge Olcina, Catedrático de Análisis Geográfico Regional en la Universidad de Alicante
- Cristóbal Ruiz, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y director de Urbanismo de TM Grupo Inmobiliario
- Sergio Vidal Balaguer. Empresario alicantino y CEO de la firma Goya Real Estate.
- Elena Argilés. Arquitecta, Guardamar del Segura
- Miguel Ángel Iborra Devesa, director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana
- Rafael Ballester Cecilia

INFORMACIÓN

Un corredor Mediterráneo urgente y descarbonizado

Consejo de las nuevas redes de movilidad.
Levante.



VALÉNCIA

En un mundo casi sin fronteras, sobre todo por la digitalización, las redes de movilidad son fundamentales para el desarrollo económico y social. De ellas depende la conectividad de las personas y las mercancías. Carreteras, autopistas marítimas, ferrocarril, cada vez más necesitadas de redes eléctricas para contribuir a la sostenibilidad del planeta, son ejes imprescindibles. En este contexto, el corredor mediterráneo es mucho más que una serie de infraestructuras de transportes. Es una **de las piezas claves de la vertebración del territorio español y de la Unión Europea**. Así lo califican los expertos del consejo de València que han participado en el Foro Económico y Social del Mediterráneo, organizado por Prensa Ibérica.

El corredor mediterráneo es una infraestructura que se extiende por un espacio **donde viven más de 20 millones de personas**, el **40% de la población española** y cerca del **4,5% del total de los habitantes de Europa**. Si fueran un país, las autonomías por las que pasa el corredor mediterráneo serían el sexto mayor de la Unión Europea. Su población es equivalente a la de la suma de los tres Estados escandinavos: Dinamarca, Suecia y Finlandia. El producto interior bruto del territorio por donde transcurre es superior al medio billón de euros, el 40% del PIB español y el 3,5% de la Unión Europea.

Cifras que no son más que el reflejo de un territorio con un amplio y diversificado sistema productivo, con un equilibrio entre las actividades terciarias, logísticas e industriales, y con elementos potentes en la economía del ocio y el bienestar (turismo, residencias para europeos, teletrabajo, servicios médicos y asistenciales de alta calidad...), sin despreciar un sector primario que conjuga la capacidad exportadora con el cuidado por el producto de proximidad. Y todo ello apoyado por un **gigantesco tejido empresarial** de iniciativa local e iniciativas globales. Cuenta, además, con una red de conocimiento en la que se integran desde un potente sistema universitario con la capacitación específica y contrastada de millones de profesionales y trabajadores especializados.

Por la envergadura de su trazado, los territorios que atraviesa y las conexiones que posibilita, el corredor mediterráneo es **la gran infraestructura de la movilidad en el Este español**. Será el eje vertebrador de cuatro autonomías fundamentales en España -Catalunya, Comunitat Valenciana, Murcia y Andalucía- y la vía de vinculación del transporte de mercancías y personas hacia el resto del continente europeo. Se convertirá en un espacio clave para la intermodalidad, donde se aúna el movimiento por carretera, por ferrocarril -incluida la conexión de las principales ciudades del Mediterráneo, como Barcelona, València y Alicante con alta velocidad- y por el aire, dada la presencia de aeropuertos como el de la ciudad condal o el de Alicante.

Una baza fundamental del arco mediterráneo es que dispone de once de las 28 autoridades portuarias del país (Barcelona, Tarragona, Castellón, València, Alicante, Cartagena, Almería, Motril, Málaga, Algeciras y Baleares), lo que supone que un 39% están ubicadas en el arco. Sin embargo, su importancia cualitativa y cuantitativa es mucho mayor que ese porcentaje hasta el punto de que casi la duplica.

Tomando los datos prepandemia, de 2019, el tráfico de esas once autoridades portuarias supone un 67% del total del país, más de dos terceras partes.

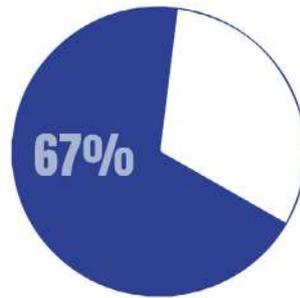
Es importante remarcar que el corredor mediterráneo no compite, sino que debe complementar al Atlántico y viceversa. Ambos corredores tienen un trazado de conexión, rescatado del olvido y que está en vías de renovación, que es el ramal cantábrico-mediterráneo, eje natural que une los puertos de Bilbao-València, en ambos mares. Ese corredor es un logro que beneficia a ambos en un win-win.

Necesitamos un nuevo modelo de transporte ferroviario de mercancías y un gran impulso a la navegación de cabotaje. Es imprescindible una alternativa a nuestro corredor actual, fuertemente dependiente del transporte por carretera y del petróleo. Un cambio que no es solamente infraestructural sino, sobre todo, estructural. Que sea capaz de crear **un espacio único europeo sin trabas localistas**, en el que la actividad portuaria, aérea y ferroviaria puedan crecer de la mano de grupos de escala continental como

aprovechando el tremendo potencial de los empresarios locales de todo el corredor.

El salto al ferrocarril no sólo exige infraestructuras lineales, sino **potentes nodos**, de la misma forma que una estructura de edificación no sirve de nada si vigas y pilares no están debidamente enlazados. Nodos logísticos que, como nos enseña la historia, son siempre focos de comercio y de prosperidad, abiertos a la actividad logística y productiva en espacios perfectamente ordenados y enmarcados en una exquisita protección a los espacios cercanos. En paralelo, la actividad portuaria necesita una redefinición completa si queremos aprovechar todas las ventajas ambientales y de conexión planetaria de este sistema de transporte.

Tráfico 2019 de esas once autoridades portuarias



Barcelona, Tarragona, Castellón, València, Alicante, Cartagena, Almería, Motril, Málaga, Algeciras y Baleares

Pero las redes de transporte no son las únicas imprescindibles, porque todo el movimiento que se va a generar en torno a esta infraestructura y otras adyacentes no son posibles si no se extienden también las redes eléctricas que van vinculadas a la nueva movilidad, en la que el coche -y el camión- eléctrico tienen reservado un protagonismo principal. Con el cambio climático cada vez más desbocado, la sostenibilidad se ha convertido en una prioridad. Asimismo, la idea es que el país necesita una movilidad y una logística cada vez más frugal, que consuma menos recursos renovables y no renovables, y que libere a las personas cada vez más de la tarea de la conducción.

Aunque su construcción avanza, los expertos constatan que aún queda camino por recorrer. Entre las actuaciones que restan por ejecutar se encuentra **la conexión en ancho internacional de Murcia** con la frontera francesa. También deben experimentar un ritmo más ágil las obras de las estaciones ferroviarias, singularmente la intermodal de la Font de Sant Lluís, que es el elemento clave para atender al puerto de València y conectarlo con el corredor. Y culminar el túnel pasante de València para evitar, como sucedió con la A7, que la ciudad se convierta de nuevo en el semáforo de Europa, en este caso del tren.

Otra cuestión que está pendiente de clarificar es la entrada de la competencia en el transporte de viajeros por alta velocidad en **la nueva ruta mediterránea**, siguiendo los pasos que han permitido que tres operadores privados presten este servicio en otras líneas, como la que une València con Madrid.

Por su parte, los puertos, por carretera y ferrocarril, son el gran punto de conexión con las industrias. Pero el sector secundario también tiene sus carencias, porque las áreas industriales Valencianas necesitan mejorar las infraestructuras de acceso a las zonas productivas para mercancías y porque existe **necesidad de suelo industrial**. En este sentido, para incentivar el uso del transporte ferroviario en España y en los intercambios con los mercados exteriores (especialmente con Europa) es necesario, además de acelerar la infraestructura, facilitar la conexión con las otras modalidades de transporte: por carretera, marítima y aeroportuaria, pero también con los grandes polos industriales del corredor.

Un elemento sustancial de la nueva movilidad es la **electrificación**, aunque el desarrollo de esta energía presenta complejidades adicionales en su despliegue. La madurez y penetración de este tipo de movilidad en España respecto a otros países europeos es inferior en la actualidad. Y esto se explica por diferentes

razones. Una de ellas es el menor poder adquisitivo medio en España. Por otro lado, está la forma de vida: 2 de cada 3 españoles viven en un piso y las casas unifamiliares representan una minoría. En un país tan cercano como Francia, esta proporción queda invertida. En Alemania, por ejemplo, se divide en dos partes prácticamente iguales.

La recarga en un garaje comunitario no es tan sencilla como podría parecer y un gran porcentaje del parque móvil nacional se aparca en la calle, motivos por los que España está en una clara situación de desventaja a la hora de adoptar la movilidad eléctrica. En tercer lugar están las carencias en los planes de ayuda para la compra de vehículos eléctricos: los diversos planes de ayuda pública tienen serias deficiencias, en algunos casos sin continuidad y, generalmente, tramitadas a través de las distintas comunidades autónomas. A todo lo citado se le suma una infraestructura de recarga todavía insuficiente, no siempre bien dimensionada en lo que a potencia requerida se refiere y no siempre bien mantenida para garantizar su operatividad cuando se requiere su uso.

PLAN DE ACCIÓN

Acelerar la inversión en el corredor mediterráneo es esencial para el progreso del país. Tras trece años de ser considerado como red básica, aún restan actuaciones por ejecutar para garantizar, al menos, la parte inicial del eje. Esto es la conexión en ancho internacional de Murcia con la frontera francesa. Las obras de las estaciones ferroviarias también deben experimentar un ritmo más ágil en su diseño y construcción y hay que enlazarlas con la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana de la Generalitat. Para que todo evolucione correctamente, es importante que la administración brinde su apoyo a las empresas que vayan a prestar sus servicios en el corredor mediterráneo, teniendo en cuenta que, sin ir más lejos, las obras en Francia no están yendo a buen ritmo.

En este sentido, es imprescindible acelerar los **procesos de contratación** de actuaciones públicas, así como los de electrificación de la movilidad. Se deben también adelantar inversiones en la red eléctrica y en instalaciones de almacenamiento energético para acomodar el incremento de la demanda eléctrica para nuevos usos y dar estabilidad al sistema futuro, que contará con mucha más energía renovable. Hay que alcanzar la autonomía energética gracias a la electrificación y las energías de origen renovable. Este es el gran reto al que se enfrenta Europa para evitar las presiones y amenazas sobre su economía y su modelo social.

Los expertos apuntan a que hay que dimensionar de manera correcta el tráfico ferroviario de mercancías. Se van a necesitar más surcos para mercaderías. Ya hay multinacionales como el grupo Volkswagen que reconocen que cuando la mayor parte del trazado se ponga en marcha los interesados necesitarán de mayor margen de surcos. El corredor acumula circulaciones de todo tipo de mercancías y servicios de pasajeros.

Por otra parte, hay que apostar por el ferrocarril. Eliminar los cuellos de botella de las redes viarias dará una respuesta eficiente al transporte de mercancías mediante el mismo. El ferrocarril y la carretera deben tener las mismas reglas de juego, criterios comunes, que reciban el mismo trato y tengan las mismas condiciones. Los grandes polos de inversión necesitan accesos terrestres viarios, pero también ferroviarios. En este sentido, las medidas referidas a **ecoincentivos** parece una de las actuaciones más interesantes para estimular la transferencia de tráfico de la carretera al ferrocarril. Que los clientes que usen el ferrocarril se vean incentivados vía la compensación de las externalidades que ahorran a la sociedad utilizando el tren en lugar de la carretera. Debe quedar claro que esto no es una subvención, es una compensación por los ahorros que consiguen para el Estado y la sociedad, que están cuantificados en diversos estudios.

El sector del transporte es uno de esos casos difíciles de descarbonizar en los que deberán convivir soluciones que combinen electrones y moléculas renovables. Y es la nueva cadena de valor de las

moléculas renovables la que tiene la capacidad de transformar y revolucionar la industria del refino y su petroquímica asociada, en el corredor mediterráneo español. Los combustibles renovables son una solución descarbonizada para la movilidad complementaria a la electrificación. La producción de combustibles renovables en el corredor mediterráneo contribuirá a garantizar la seguridad del suministro y la independencia energética.

Además, el consejo concluye que es necesario dimensionar adecuadamente, infraestructuras como **aeropuertos y puertos** y al tiempo asegurar que su crecimiento sea compatible con un crecimiento sostenible que garantice la preservación de nuestros ecosistemas. Para ello se necesita conocimiento. Y formación. Hay que formar profesionales en logística para que este talento pueda fortalecer el equipo de profesionales de las compañías y agilizar las gestiones administrativas, burocráticas y legales para poder ejecutar los planes de empresa a tiempo.

Unas mejores conexiones deben cumplir con el objetivo de vertebrar los territorios para alcanzar la sostenibilidad y el equilibrio social, ambiental y económico del conjunto de la población. Necesitamos una nueva **política de gestión de infraestructuras** que conjugue la solidez técnica de Adif con una orientación mucho más clara al cliente y a la liberalización de los mercados de transporte.

Por último, es importante activar un sistema de ayudas por perturbaciones extraordinarias. Ya está contemplado por la administración, pero aún no se ha puesto en marcha oficialmente. Este sistema prevé ayudas a las empresas que se vean significativamente afectadas por restricciones temporales de capacidad derivadas de actuaciones sobre la infraestructura, de forma que se evite la pérdida de volúmenes y clientes en el ferrocarril.



LOS IMPRESINDIBLES SON

- **Agilizar los trámites administrativos para dar por terminado el corredor mediterráneo en el menor tiempo posible**
- **Establecer las conexiones necesarias para que la intermodalidad sea una realidad en dicha infraestructura, lo que permitirá unos desplazamientos menos agresivos con el medio ambiente**
- **Llevar a cabo el desarrollo de las infraestructuras necesarias para implantar el coche y el camión eléctrico**
- **Desarrollar las redes eléctricas fundamentales para garantizar los suministros y el funcionamiento de la nueva movilidad**
- **Realizar las infraestructuras viarias y ferroviarias necesarias para garantizar las conexiones con las principales áreas industriales del territorio**



EL CONSEJO

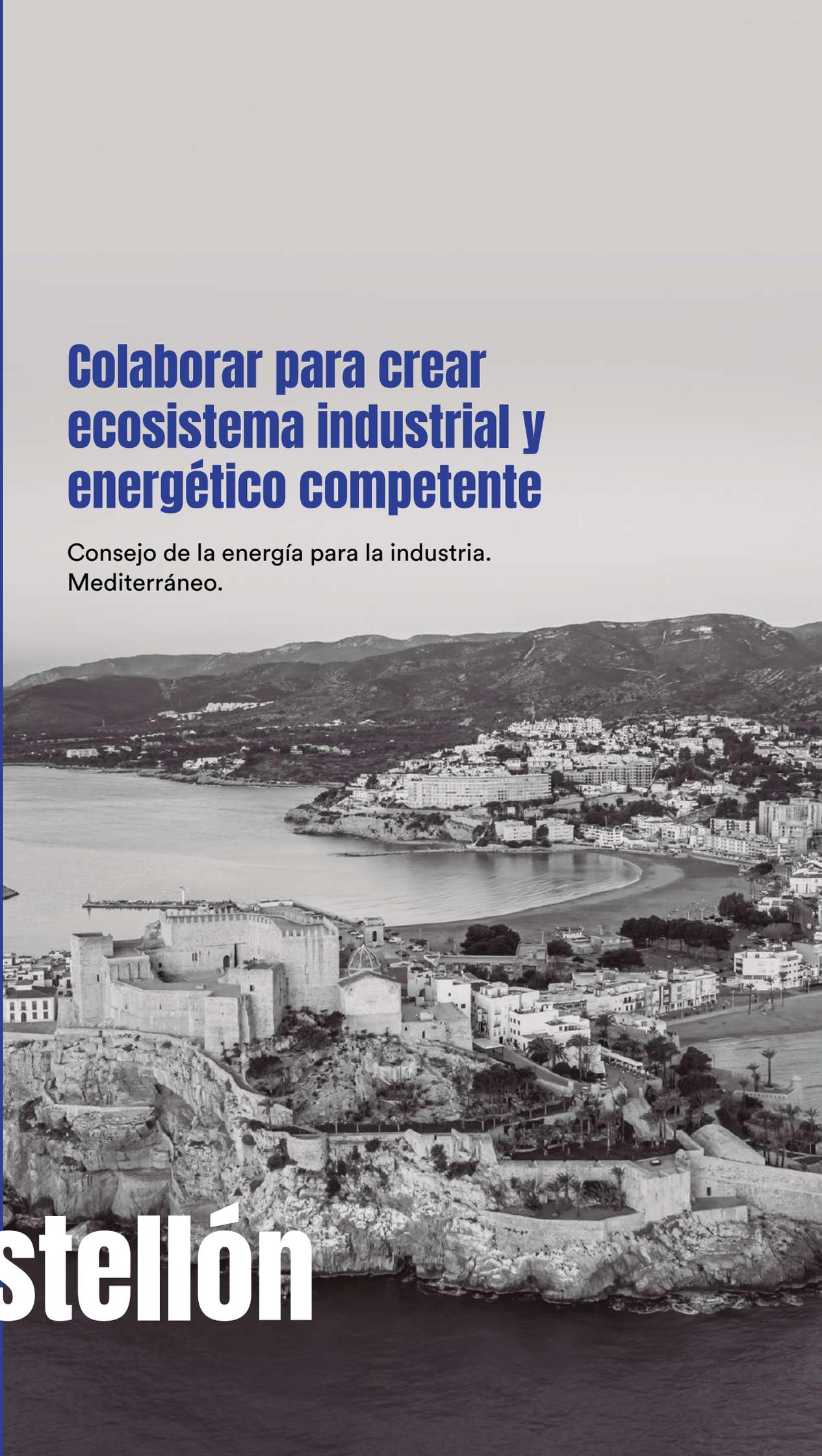
El consejo de Alicante ha sido posible gracias a la participación de:

- Salomé Pradas, consellera de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.
- Salvador Navarro, presidente de la Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana y vicepresidente de la CEOE.
- Mavi Mestre, rectora de la Universitat de València.
- José Esteban Capilla, rector de la Univesitat Politècnica de València.
- Mar Chao, presidenta de la Autoridad Portuaria de València (puertos de València, Sagunt y Gandía)
- José Vicente Morata, presidente de la Cámara de Comercio de València y vicepresidente de Cámara España.
- Diego Lorente, secretario general de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE)
- Marta Iranzo, presidenta de EVAP (Asociación de Empresarias y Profesionales de València)
- Ismael Sáez, secretario General de UGT País Valencià.
- Ana García Alcolea, secretaria General de CC.OO País Valencià
- Francisco Toledo, expresidente de Puertos del Estado, ex presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón y catedrático de Computación e IA de la UJI con proyectos de digitalización de la gestión portuaria.
- Idoia Galindo, CEO de Transfesa Logístic, segundo operador ferroviario de carga nacional.
- Rubén Ibáñez, presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón.
- Luis Rodríguez, presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante.
- Iban Molina, relaciones Institucionales de Iberdrola en la Comunitat Valenciana y director nacional hidrógeno verde de Iberdrola.
- Arantza Hernanz Martín, directora de Eeducación y conocimiento de Fundación Repsol
- María Teresa Vela Molina, directora Regional de Redeia en Comunitat Valenciana.
- Josep Vicent Boira, comisionado del Gobierno para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en España en ADIF-Ministerio de Fomento y comisario del Consejo.
- José Luis València, director de Levante-EMV y presidente del Consejo.

Levante
EL MERCANTIL VALENCIANO

Colaborar para crear ecosistema industrial y energético competente

Consejo de la energía para la industria.
Mediterráneo.



Castellón

Seguridad energética, avances tecnológicos y precios competitivos. Son tres de las claves necesarias para cumplir con los inminentes objetivos de descarbonización en la Unión Europea (UE). Son deseables, pero también de obligado cumplimiento. Los retos de la **industria** y la energía requieren de un compromiso directo con ellos, tanto de las empresas como de las administraciones que deben marcar el camino. Asistimos a los inicios de la transición energética que conlleva una transformación social, económica y geopolítica. La ciudadanía debe estar preparada.

El éxito de esta transformación dependerá de nuestra capacidad de adaptación a los nuevos escenarios emergentes, sobre todo en aquellas zonas con más densidad de población, más industria y más turismo. Es el caso del **arco mediterráneo**. El debate del consejo de Castellón gira en torno a la nueva energía para la industria, y ha reflexionado en profundidad sobre el tema en el marco de la celebración del Foro Económico y Social del Mediterráneo, una iniciativa de Prensa Ibérica.

Para avanzar, es necesario que la estrategia industrial en los próximos años se centre en mantener el equilibrio entre sostenibilidad y un modelo energético fiable, seguro, de largo recorrido y que permita impulsar las **ventajas competitivas** para el sector. Además, dicha competitividad, que llegará de la mano de los avances tecnológicos, depende de la capacidad para hacer frente a los retos energéticos, y para ello se requiere de un sector industrial fuerte y un marco regulatorio acorde a sus necesidades, que sea ágil, capaz y eficiente.

La industria de la región cuenta con el conocimiento y la estabilidad necesarios para llevar a cabo esta transición justa. También goza de una capacidad de innovación óptima para asegurar la competitividad



de las empresas y su eficiencia energética. Existe una fuerte base que permite la cooperación entre el sector privado, universidades y gobiernos, clave para el impulso de la innovación y el talento.

Sin embargo, la industria española enfrenta también dificultades para acceder a los fondos europeos, generando desventajas competitivas en relación con los países de su entorno. Históricamente, además, hace frente a una **burocracia excesiva** que la lastra. Tener distintos sistemas de apoyo en distintos países pero con los mismos fondos genera desventajas competitivas evidentes entre los miembros, que no se deben tolerar, a ojos del consejo. Los expertos de Castellón advierten, en este sentido, de la falta de digitalización de los trámites administrativos que dificultan la implementación de proyectos energéticos.

La formación es otra de las debilidades de la región, en cierto modo. Sobre todo en lo que afecta al

conocimiento de las tecnologías sostenibles. En este sentido, se requiere una mejora en la **formación profesional** en áreas tecnológicas sostenibles y digitales. Falta también mano de obra cualificada, que o bien no se forma como es necesario o bien se va a otros países con la promesa de unas mejores condiciones.

Existe una parte importante de responsabilidad por parte de la Unión Europea. Es ella quien debe promover una competencia justa y leal en el ámbito tecnológico entre sus estados miembros, igual que fomentar la investigación y el desarrollo en tecnologías eficientes que beneficien al conjunto de países.

Por delante, un futuro lleno de posibilidades para la industria de la mano de nuevas fuentes de energía. **La electrificación y la generación renovable**, el biogás, el biometano y el hidrógeno se convierten en opciones viables para la necesaria descarbonización del sistema. Se requiere modernizar las infraestructuras y fomentar la colaboración público-privada para maximizar el impacto económico regional.

Por su parte, el desarrollo de parques industriales marcará la clave de la innovación futura. Son indispensables para la creación de empleo, la generación de riqueza y el impulso del tejido empresarial. La idea es que ejerzan como centros de innovación, colaboración empresarial y desarrollo tecnológico. De nuevo, la modernización y el desarrollo de infraestructuras debe ir de la mano de la colaboración público-privada y de la creación de clústeres.

La instalación de renovables es la manera más rápida de reducir emisiones. Es además la energía más barata del mercado y la que tiene un impacto directo sobre la volatilidad porque reduce los precios a largo plazo. El beneficio de generar energía de manera local es alcanzar la **independencia energética** y soberanía en un ámbito continental, autonómico y en muchos otros ámbitos.

Por delante hay más amenazas. La falta de apoyo financiero y regulatorio podría llevar a la deslocalización de industrias, que saldrían del arco mediterráneo dejando a su paso el lastre del desempleo y la **no generación de riqueza**. Pero no solamente. El consejo afirma que algunas empresas que están fuera de la Unión Europea no cumplen con los estándares europeos, generando una competencia desleal que debe ser regulada. Tanto ella como los estados miembros tienen que garantizar que todas las empresas y productos tengan las mismas reglas de juego. Reglas que pasan por defender a los fabricantes europeos, sus productos, estándares y valores frente a fabricantes de fuera de la UE.

La falta de regulación clara y coherente retrasa el desarrollo de tecnologías como el hidrógeno verde. La transición energética es una oportunidad para transformar la industria y la economía hacia un modelo más sostenible y competitivo. La industria está dispuesta a ser un agente clave en este proceso, pero requiere de apoyo institucional, regulatorio y financiero adecuado. La innovación tecnológica, la **colaboración público-privada** y la formación en tecnologías sostenibles son pilares fundamentales para lograr estos objetivos.

La estrategia en los próximos años tiene que centrarse en el equilibrio entre sostenibilidad y un modelo energético fiable, seguro y de largo recorrido. Un modelo, en definitiva, que permita impulsar las ventajas competitivas para un sector que es el motor de la economía, ya que representa el 15,31% del PIB nacional. Es, además, el que genera un empleo más estable y de calidad y el que mayor efecto de arrastre tiene sobre el resto. Todo ello obliga a velar por la competitividad, a no descuidar los avances tecnológicos y a hacer frente a los retos energéticos con eficacia, tanto desde el suministro como desde los precios. Un escenario para el que se requiere de fortaleza y de un marco regulatorio tan ágil como eficiente.

La necesidad de buscar **fuentes alternativas** y eliminar la energía procedente de los combustibles fósiles urge más si cabe a raíz de la crisis de distribución y costes derivada de la invasión rusa de Ucrania. Es decir, que también se ha encarecido la factura energética. Así que buscar fuentes alternativas y abandonar la energía de los combustibles fósiles son una obligación para la industria, obligada a estudiar cuáles son los medios y los límites adecuados en la búsqueda de esta nueva energía

Con el objetivo de lograr una transición energética exitosa, en opinión de los expertos que debaten en Castellón, resulta vital garantizar la competitividad de la industria como pilar esencial de la economía. Y eso pasa, en primer lugar, por ser conscientes de **las dificultades en sectores termointensivos**, para los que la solución está en el impulso de energías como el biogás y las renovables. La industria está

dispuesta a ser clave en la transición energética preservando al mismo tiempo la competitividad, tal como se recoge en la Declaración de Amberes.

Dentro de las nuevas fuentes de energía, la electrificación y la generación eléctrica renovable son una realidad que irá ganando peso, ya que suponen la vía más rápida y eficiente para descarbonizar. Donde no llegue la electrificación serán imprescindibles otras vías, especialmente combustibles renovables y gases como el biogás, biometano, hidrógeno verde o la captura de CO².

En cualquier caso, la electricidad será un vector esencial en esa descarbonización, tanto para una mayor **electrificación** de los consumos como por ser un vector energético necesario para la producción de combustibles renovables. El *know-how* junto a la estabilidad social y laboral para llevar a cabo una transición justa en la que nadie se quede atrás terminarán convirtiéndose, en sí mismas, en una ventaja competitiva del arco frente a otras regiones europeas industrializadas.

En este punto, los combustibles renovables toman protagonismo. Son eficientes porque permiten reducir las emisiones de forma inmediata y, a su vez, permiten ayudar a la seguridad del suministro y la autosuficiencia energética. En las industrias termointensivas, la sustitución de gas natural por biometano es la vía más factible, inmediata, barata y eficiente.

Sin embargo, otras alternativas como el hidrógeno verde, la electrificación de la demanda térmica y la captura de CO² son también viables para la descarbonización de la no termointensiva. Y es que el **hidrógeno verde** es una de las opciones más sostenibles. De ahí la necesidad de avanzar en su viabilidad. En paralelo, según apunta el consejo, se debe trabajar para una regulación clara que facilite su desarrollo.

Por otra parte, la innovación tecnológica es indispensable en el objetivo de asegurar la competitividad de las empresas. Se necesita un plan de acción que implique a la Unión Europea y una revisión profunda de la competencia leal entre tecnologías

PLAN DE ACCIÓN

La industria tiene que adoptar la transición energética como un imprescindible para seguir siendo un pilar fundamental del arco mediterráneo. La competitividad industrial tiene que estar garantizada si el territorio quiere competir con otros países de la Unión Europea y de fuera. Para ello, el consejo considera necesario impulsar el desarrollo y la implementación de nuevas fuentes de energía renovable.

La innovación tecnológica tiene que estar al servicio del sector energético. Y la administración, también. La industria se enfrenta a largos procesos burocráticos para conseguir permisos necesarios en su actividad, algo que históricamente ha lastrado su competitividad.

Y ya no solamente se hace primordial la reducción de la burocracia, sino que hay que adaptar la legislación a los desafíos energéticos debe ser un reto compartido por el sector público y el privado. **Las decisiones regulatorias deben basarse en la tecnología**, y no en la ideología. Hay que evitar duplicidades y agilizar los procesos de autorización. Es clave el empuje entre empresas, sociedad y gobierno, destacando la importancia de la transparencia y la lealtad en este proceso.

El apoyo institucional y la colaboración público-privada se vuelven retos indiscutibles. El sector tiene la responsabilidad de desarrollar la formación en tecnología y de garantizar la disponibilidad y modernización del suelo industrial y de los parques industriales. El apoyo gubernamental y la colaboración de las universidades con las empresas permitirán catapultar la innovación y el talento.

Tienen un papel destacado los **institutos tecnológicos**. El consejo propone reforzar la formación profesional, revisar los planes de formación respecto a las TIC y activar acciones tempranas en la ESO o Bachillerato para fomentar la cultura industrial. Captar a profesionales de otros países y contar con suelo industrial para actividades económicas e inversiones es clave.

El consejo, pues, tiene claro cuáles son las recetas para el éxito de la industria en la región. En primer lugar, la descarbonización. De su lado, el desarrollo de nuevas fuentes de energía, con el biometano en primer lugar, pero contemplando también la posibilidad de fomentar el hidrógeno verde. Todo ello desde una perspectiva de **innovación tecnológica**, que goce de un nuevo marco legislativo, con apoyo institucional, menos burocracia y más colaboración público-privada. Mejorar el acceso a los fondos europeos 'Next Generation' será la forma más efectiva de llevar a cabo los objetivos presentados, así como una apuesta mayor por el desarrollo del talento, formación en tecnología y digitalización. Todo ello bajo el enfoque de la creación de empleo y riqueza.



LOS IMPRESCINDIBLES SON

- **Impulsar nuevas fuentes de energía con el foco puesto en la descarbonización**
- **Reducir la burocracia y digitalizar los procesos administrativos relacionados tanto con la industria como con los proyectos energéticos**
- **Fortalecer la colaboración público-privada para generar un ecosistema industrial y energético competente**
- **Velar por un mayor y más eficiente acceso a los fondos de financiación europeos**
- **Apostar por la formación en tecnología sostenible y, de nuevo, por la digitalización**



EL CONSEJO

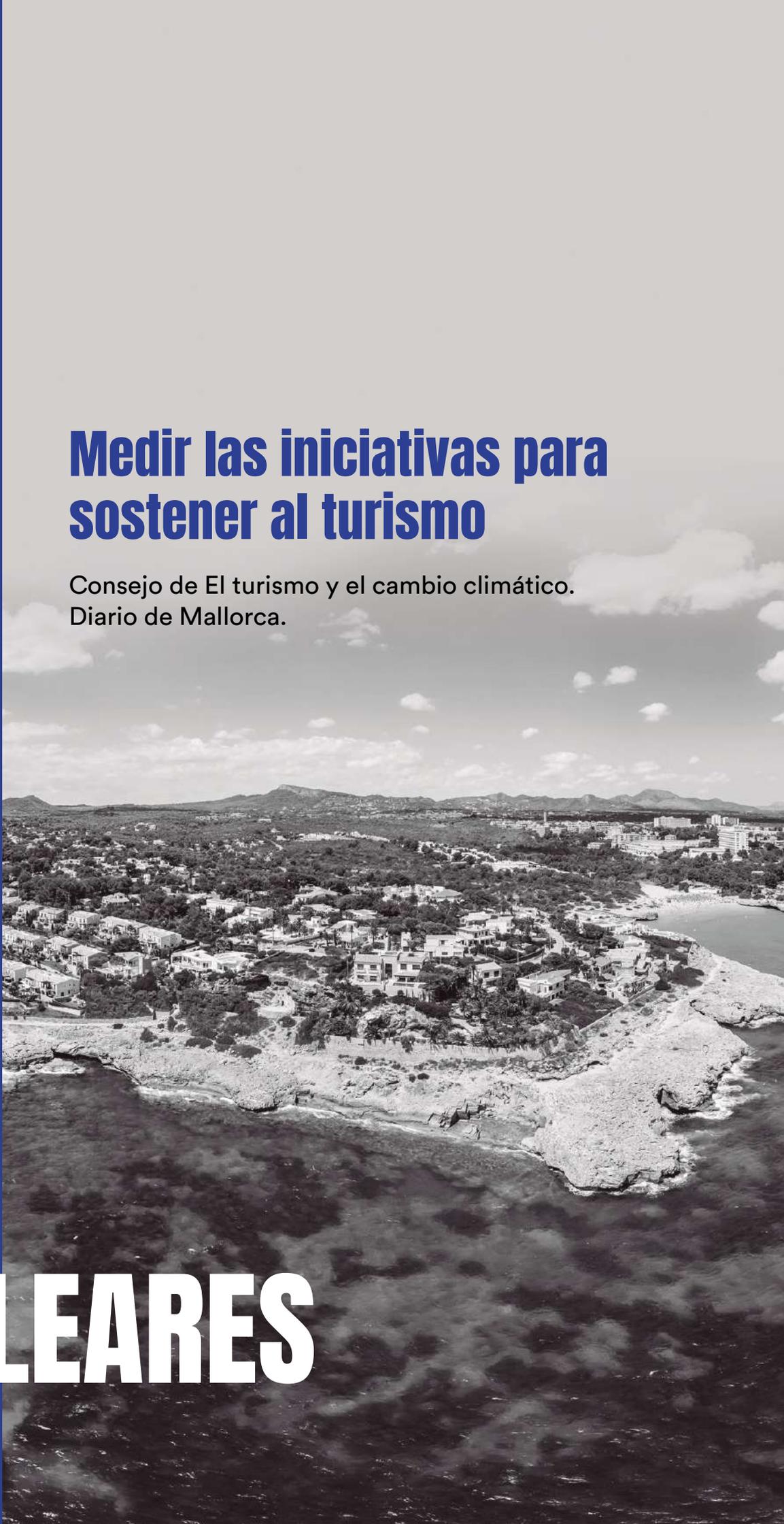
El consejo de Castellón ha sido posible gracias a la participación de:

- Felipe J. Carrasco, secretario autonómico de Industria de la Generalitat Valenciana.
- Javier Portalés, responsable de Energía de Pamesa Grupo Empresarial.
- Javier Rivera, director financiero de PowerCo.
- Ibán Molina, relaciones Institucionales de Iberdrola en la Comunitat Valenciana y director nacional hidrógeno verde de Iberdrola.
- Marián Cano, presidenta de la Asociación Valenciana de Empresarios del Calzado Avecal.
- Carlos Velázquez, director de sostenibilidad de Roca Group.
- Guillermo Roth, subdirector de Statkraft en España.
- Roberto Cámara, responsable de gran consumo de Nedgia (Grupo Naturgy).
- Ruth Yerga, coordinadora de la Red de Cátedras de Fundación Repsol.
- Alberto Echavarría, secretario general de la Asociación Española de Fabricantes de Azulejos y Pavimentos Cerámicos (Ascer)
- Manuel Breva, Secretario general de la Asociación Española de Esmaltes Cerámicos (ANFFECC)
- Maite Vela, delegada regional de Redeia para la Comunitat Valenciana.
- Rafael Ballester Cecilia.
- Maite Costa (Asesora académica del consejo) Catedrática de Sostenibilitat Energètica de la UB y expresidenta de la CNE
- Juan Vicente Bono, comisario del consejo, vicedecano del Colegio de Ingenieros Industriales de la CV y presidente de la Asociación de Investigación de empresas AICE.
- Ángel Báez, director del Periódico Mediterráneo y presidente del Consejo.

el Periódico
Mediterráneo

Medir las iniciativas para sostener al turismo

Consejo de El turismo y el cambio climático.
Diario de Mallorca.



BALEARES

El cambio climático ya está redefiniendo el futuro del turismo. Ahora, más que nunca, es necesario un compromiso colectivo y acciones concertadas de todos los actores involucrados para forjar un camino hacia **soluciones colaborativas, regenerativas y resilientes**. Así lo consideran los miembros del consejo de Baleares, reunidos en el Foro Económico y Social del Mediterráneo, una iniciativa de Prensa Ibérica que culmina el 26 y el 27 de junio de 2024 en València.

Al mismo tiempo, dada su estrecha relación con el medio ambiente y el clima, el turismo se considera una actividad económica muy sensible a este fenómeno. La crisis climática generará impactos importantes en los destinos turísticos, que serán de mayor o menor envergadura dependiendo de la región geográfica. Esto es especialmente cierto para **regiones turísticas de sol y playa** que comprenden zonas costeras y muchas islas pequeñas del Mediterráneo, como es el caso de las Baleares, que atraen a un gran número de visitantes debido a sus condiciones climáticas. Dichas regiones son muy vulnerables a los impactos del calentamiento global y la aparición de fenómenos extremos más frecuentes y graves, por ejemplo, olas de calor.

*El turismo es una de las mayores industrias del mundo y una de las de mayor crecimiento. Según el World Travel & Tourism Council (WTTC, 2024), el sector viajes y turismo representa el 10,4% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial y se espera que su contribución directa al PIB crezca en promedio un 3,8% anual durante los próximos diez años. En **España**, la cifra es todavía mayor. En 2023 supuso, aproximadamente, un **12,8%**. Y, más concretamente, PIB balear creció en 2023 un 3,8%, porcentaje que se sitúa por encima de la media española, que es de 2,5%, y recuperó los niveles previos a la crisis del covid.*

El despegue del turismo impulsó la creación de empleo y el gasto en consumo. La contribución –directa e indirecta– del turismo al PIB de las Islas Baleares superaba el 40% en el promedio de 2016-2019.

La industria turística en la región mediterránea es altamente dependiente de su atractivo meteorológico y natural. Las condiciones ambientales veraniegas y las playas son los principales atractivos, lo que la hace **extremadamente vulnerable a las variaciones térmicas** y los fenómenos ambientales extremos. En un contexto global marcado por estos desafíos, la región mediterránea se encuentra ante una encrucijada existencial. La necesidad de transitar hacia un modelo de turismo sostenible se ha convertido en una prioridad, tanto por la preservación del patrimonio natural como por la propia viabilidad económica de las actividades turísticas costeras.

El caso es que el Mediterráneo es una región que ya enfrenta un preocupante estrés hídrico, y el turismo exacerba esta situación. El **consumo de agua por parte de los turistas** es proporcionalmente mayor que el de los residentes lo que puede llevar a problemas de suministro y tensiones con las comunidades locales. Los efectos de la crisis climática se hacen patentes ya en el aumento del nivel del mar, desaparición de arenales, la salinización de acuíferos, la mayor frecuencia e intensidad de fenómenos meteorológicos extremos y la pérdida de biodiversidad.

El aumento sostenido de GEI (Gases de efectos invernadero) en la atmósfera provoca **daños significativos a la naturaleza** y a los sistemas socioeconómicos, que se intensificarán si no se toman medidas decididas. En la región mediterránea, estos efectos se manifestarán en sistemas costeros y cuencas hidrográficas, afectando la salud de sus habitantes. Pese a las incertidumbres sobre la magnitud de ciertos efectos del cambio climático, como el aumento de temperaturas y cambios en precipitaciones, el conocimiento actual ya es motivo de preocupación significativa.

Debe existir una relación bidireccional entre turismo y cambio climático: el turismo tiene que reducir su impacto en el clima y, simultáneamente, adaptarse a los cambios ambientales que afectan a los destinos turísticos. Las fluctuaciones en el patrón de demanda turística influirán en áreas de política económica y social, incluyendo empleo, demanda laboral, vivienda, transporte e infraestructura social. Estos efectos en cadena también impactarán sectores como la **agricultura, artesanía y redes locales** de pequeñas empresas.

La capacidad del sector turístico para aumentar su sostenibilidad es crucial. Las empresas, por su parte, deben adaptarse a las nuevas regulaciones y legislaciones a nivel europeo y global. Las principales son el Pacto Verde Europeo y la Ley del Clima. Esto podrá implicar costos elevados y ajustes operativos importantes. Pero la idea es que las compañías que aboguen por mejorar su calidad en términos sostenibles puedan beneficiarse de necesarios incentivos fiscales y financieros. Esta estrategia se basa en la **financiación verde y los fondos de inversión** enfocados a la sostenibilidad, que ofrecen multitud de oportunidades a proyectos innovadores que se pueden aplicar en el sector turístico. Podría tratarse, por ejemplo, de proyectos piloto, que monitoreen los efectos del cambio climático en el turismo.

Sector viajes y turismo



Según el World Travel & Tourism Council (WTTC, 2024)

Sea como sea, la sostenibilidad de los destinos turísticos del Mediterráneo debe ser la prioridad de todas las partes interesadas. Porque a medida que otras regiones del mundo mejoran en este aspecto y se adaptan al nuevo escenario ecológico, la región mediterránea podría perder competitividad si no sigue el mismo ritmo. Los turistas pueden optar por destinos que ofrezcan mejores condiciones climáticas y prácticas sostenibles. Así, los expertos llaman a redoblar los esfuerzos para garantizar soluciones a través de **proyectos piloto, monitoreo continuo y una comunicación clara** y transparente sobre las acciones en sostenibilidad ambiental y social. Esto facilitará la planificación de medidas de adaptación y mitigación del cambio climático en el futuro. Para hacerlo, es importante enfocar los esfuerzos hacia el desarrollo de nuevas tecnologías verdes.

Lo cierto es que, de momento, gran parte de la infraestructura existente tanto en términos de energía como de transporte, no está optimizada para la sostenibilidad. La transición hacia **energías renovables y la electrificación** de la demanda requieren inversiones significativas, lo que puede ser un desafío debido al estado insuficiente de las instalaciones actuales. Sin embargo, la región tiene un gran potencial para hacerlo. Aprovechar los recursos para generar energía solar, eólica o mareomotriz puede ser una ventaja competitiva respecto a otros territorios.

Es esencial, por lo tanto, acelerar la descarbonización del sector turístico mediante la implementación de objetivos alineados con la ciencia del clima. Esto incluye **reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en transporte**, especialmente por carretera y aéreo. Los expertos defienden la viabilidad de

aplicar el principio de ‘quien contamina paga’ y considerando impuestos medioambientales adicionales. Pero no solo los efectos del transporte son negativos. También hay que poner el foco en el nivel de contaminación que generan otras infraestructuras, alojamiento, actividades turísticas, alimentación y gestión de residuos. También promover la transición hacia energías renovables y la electrificación de la demanda.

Además, debe abordarse en profundidad una política que mejore la eficiencia energética y del ciclo del agua. La fórmula, según acuerdan los expertos del consejo, pasa por fomentar la colaboración público-privada para financiar y ejecutar proyectos que prioricen la neutralidad de carbono. Alcanzar una **mayor cooperación** entre autoridades globales, europeas, nacionales, autonómicas y locales e incorporar en los procesos de cambio a la sociedad civil, las grandes empresas, pymes, grupos vulnerables, comunidades locales y visitantes. Los expertos abogan por compartir conocimientos sobre los posibles riesgos y soluciones, y trabajar para que los planes sean lo más eficaces posible.

La percepción pública de las prácticas sostenibles es crítica. La falta de transparencia y los intentos de *greenwashing* (práctica engañosa en la que una empresa, organización o producto se presenta falsamente como ambientalmente responsable o ecológica) por parte de ciertos actores pueden socavar la confianza de los consumidores y dañar la reputación del destino. Las empresas que no adopten genuinamente prácticas sostenibles pueden enfrentar *backlash* (fuerte reacción pública negativa) y pérdida de clientes.

Por otra parte, se debe trabajar para afianzar la capacidad de la naturaleza para capturar carbono y salvaguardar la biodiversidad, la seguridad alimentaria y el suministro de agua. En términos de sostenibilidad, es importante fijarse en las comunidades afectadas y en situación de riesgo por el cambio climático. Invertir en ellas supone **mejorar su resiliencia, adaptación y respuesta a los desastres**. En este sentido, hay que trabajar para incrementar el capital natural y social a través de operaciones responsables y sostenibles, localizadas en el propio territorio. Asegurar que los recursos y la capacidad de las organizaciones sean suficientes para cumplir con los objetivos fijados en los planes de transición será una de las claves para sostener la situación. Financiar la formación, la investigación, pero también la implementación de herramientas fiscales y políticas efectivas.

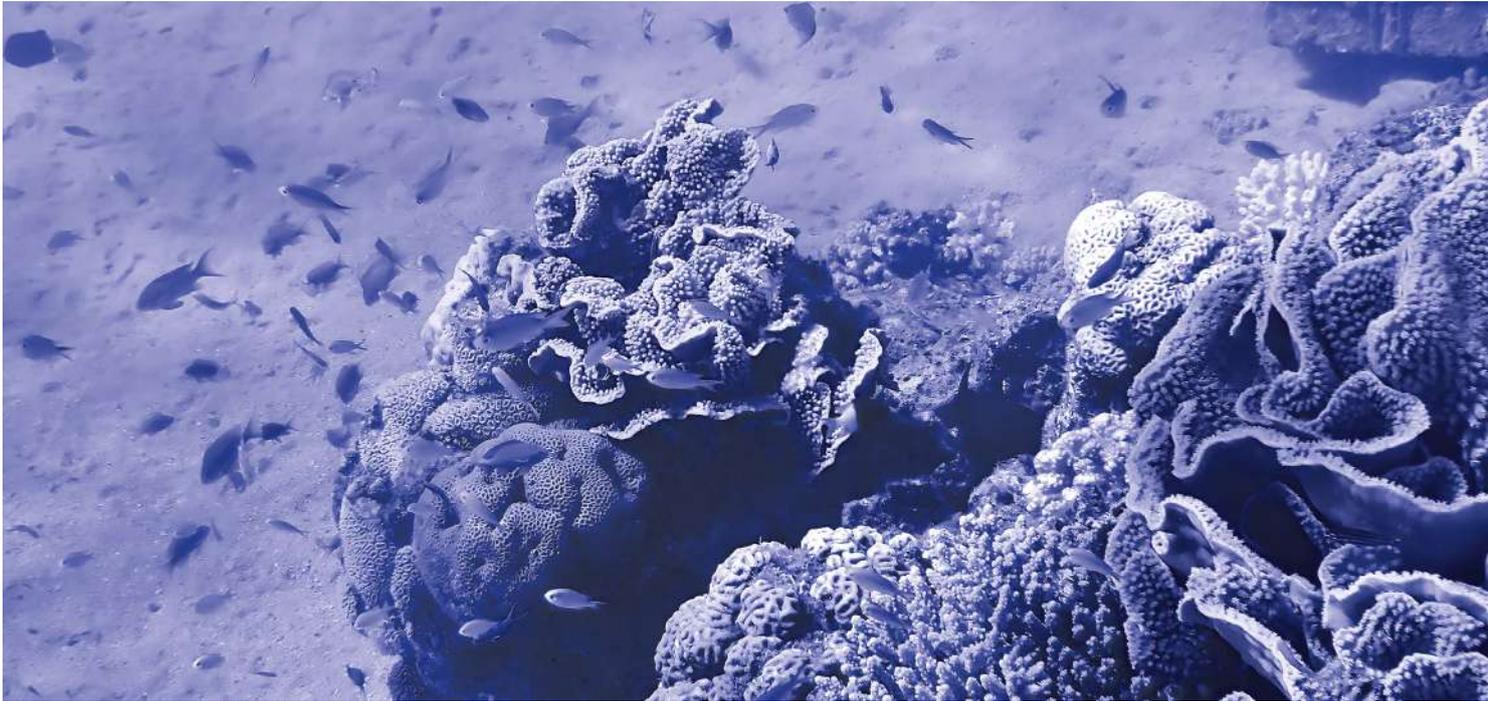
Una de las apuestas del foro pasa por aumentar el nivel de concienciación sobre las fuentes e impactos del cambio climático, así como sobre los retos asociados. Promover la educación y sensibilización entre todos los actores del sistema turístico, incluyendo consumidores, empresas y administraciones públicas. Y, en último término, una de las estrategias para hacerlo pasa por la **diversificación de la oferta turística**. Esto es, desarrollar actividades menos dependientes del sol y la playa, promoviendo nuevas experiencias que pongan en valor la sostenibilidad y la autenticidad local de una forma desestacionalizada.

PLAN DE ACCIÓN

Una de las principales recomendaciones que ha acordado el consejo de las Baleares es desarrollar y poner en funcionamiento un sistema integral para medir y comunicar las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el sector turístico. Este sistema debe ser transparente, accesible y basado en metodologías aceptadas internacionalmente, como el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y los objetivos basados en la ciencia. Para ello, es importante establecer indicadores clave en el rendimiento para la medición de emisiones. Habrá, por tanto, que capacitar a las empresas turísticas en el uso de estas herramientas y crear una plataforma digital para la **recopilación y difusión de datos**. En este sentido, es igualmente importante fomentar la comunicación transparente y periódica de los resultados. De esta forma, se consigue una mejora en la toma de decisiones, que se basan en datos. La confianza de los consumidores en las prácticas sostenibles del sector turístico también sale beneficiada.

En segundo lugar, y en el contexto climático descrito, se vuelve imprescindible promover la inversión en energías renovables y la mejora de la eficiencia energética en todas las instalaciones turísticas. Esta iniciativa incluirá incentivos financieros para la adopción de tecnologías verdes y la implementación de prácticas de eficiencia energética. Por ejemplo, ofrecer subvenciones y préstamos a bajo interés

para proyectos de renovables, implementar programas de certificación y etiquetado energético para establecimientos turísticos y desarrollar campañas de sensibilización. El objetivo siempre es reducir la huella de carbono del sector turístico, pero también reducir los costes operativos a largo plazo para las empresas.



En la misma línea, una de las propuestas pasa por llevar a cabo proyectos de protección, restauración y regeneración de ecosistemas locales que son esenciales para la resiliencia climática y el atractivo turístico de la región. Estos proyectos deberán centrarse en áreas amenazadas, vulnerables y degradadas, **promoviendo la biodiversidad** y la captura de carbono. Pero hay que acotar, identificar y priorizar áreas críticas para la restauración ecológica. Mejorar la resiliencia climática y la conservación de la biodiversidad implica siempre un aumento del atractivo natural que tiene el destino turístico.

La colaboración con organizaciones locales y científicos para diseñar e implementar proyectos de restauración puede asegurar la participación de las comunidades locales en los proyectos, potenciando el empleo y educación ambiental. En este sentido, un punto fundamental es la creación de conciencia sobre la interrelación entre turismo y cambio climático. Esto está profundamente ligado a la investigación. Hay que realizar **más estudios científicos** y adoptar una actitud proactiva en la industria turística para forjar vínculos cooperativos dentro y entre destinos. Y saberlos comunicar, aumentando el conocimiento y la concienciación ciudadana.

La última sugerencia que aporta el consejo es la adopción del modelo de economía circular en el sector turístico para reducir el uso de recursos, minimizar residuos y promover la reutilización y reciclaje. Esto implica transformar las prácticas operativas hacia **un ciclo cerrado de producción y consumo**. Hay que reducir el gasto de agua y mejorar la eficiencia energética en las operaciones turísticas para minimizar la huella ambiental. Sería aconsejable implementar medidas de eficiencia hídrica y energética, particularmente en regiones con estrés hídrico.

LOS IMPRESINDIBLES SON

- **Implementar un sistema integral de medición y comunicación de emisiones**
- **Fomentar las energías renovables y la eficiencia energética**
- **Proteger, restaurar y regenerar ecosistemas**
- **Aumentar la investigación y el esfuerzo por trasladar el conocimiento a los ciudadanos**
- **Promocionar la economía circular en el sector turístico**



EL CONSEJO

El consejo de Castellón ha sido posible gracias a la participación de:

- Maribel Alcázar, presidenta de la Federació d'Associacions de Veïns de Palma.
- Catalina Alemany, directora de RSC, RIU Hotels & Resorts.
- Silvia Álvarez, directora corporativa Vibra Hotels.
- Inés Batle, secretaria FEHM.
- Carlos Duarte, oceanógrafo Universidad Rey Abdalá de Ciencia y Tecnología, Thuwal (Arabia Saudí).
- Sandra Espeja, directora de proyectos Fundació Marilles.
- Miguel Galmés, director de Sostenibilidad TUI Hoteles.
- Corinna Graf, CEO Puerto Portals.
- Dirk Glaesser, director de desarrollo sostenible del turismo OMT.
- Gloria Juste, directora corporativa de RSC Palladium Hotel Group.
- Xavier Labandeira, catedrático de Economía Universidad de Vigo.
- Salvador Losa, conseller del departamento Presidencia, Gestión Económica y Deportes, Consell Insular d'Eivissa.
- Eduardo Maynau, delegado regional de Redeia.
- Marco Mendoza, CEO TrueWorld.
- Petra Mut, secretaria ejecutiva Federación Empresarial Balear de Transportes (FEBT).
- José Luis Mateo, diputado Parlament de les Illes Balears.
- Mateu Hernández, director general Consorci de Turisme de Barcelona.
- José Fernando Vera, catedrático de Análisis Geográfico Regional Universidad de Alicante.
- Ana Riera, directora ejecutiva Mallorca Preservation.
- José Marcial Rodríguez, conseller de Turisme Consell de Mallorca.
- Julie Salgado, directora de relaciones institucionales Endesa Balears.
- Damià Serrano, director de Marketing, Experiencias e Investigación Agència Catalana de Turisme.

- Alfredo Serrano, director nacional Asociación Internacional de Líneas de crucero (Clia).
- Joan Simonet, conseller de Agricultura, Pesca y Medio Natural Govern de les Illes Balears.
- Ramón Juan, director comercial Banca Empresas CaixaBank.
- Álvaro Sánchez, director de Sostenibilidad y Acción Climática Grupo Iberostar.
- Toni Timoner, cofundador OIKOS.
- Pedro Homar, director gerente Fundació Turisme Palma de Mallorca 365.
- Alfonso Vegara, fundador Fundación Metropoli.
- Francisco Vila, CEO Arabela Hospitality España.
- Antoni Costa, vicepresidente Govern de les Illes Balears.
- Mariano Juan Colomar, vicepresidente primer Consell d'Eivissa.
- Irene Wagner, directora de Proyectos Mallorca Preservation.
- Sonia Granados, directora de Marketingl & Clean Energies de Cepsa.
- Natalia Prieto, técnica en sostenibilidad de Ávoris.
- Antoni Riera, director Impulsa Balears y comisario del Consejo.
- Marisa Goñi, directora Diario de Mallorca y copresidenta del Consejo
- Cristina Martín. directora Diario de Ibiza y copresidenta de Consejo.

Diario *de* Mallorca **DIARIO de IBIZA**

Dar al mar lo que se merece

Consejo de La Economía azul.
El Periódico.

BARCELONA

An aerial, black and white photograph of Barcelona, Spain, showing the coastline from the beach to the city skyline. The image is partially obscured by a blue vertical bar on the left side. The text 'BARCELONA' is overlaid in large white letters at the bottom left.

La necesidad de transformación y de modernización de la actividad económica hacia los nuevos criterios de sostenibilidad conducen a nuevas oportunidades que el arco mediterráneo no solo quiere abordar, sino que quiere erigirse como actor e impulsor relevante. La industria y el turismo han sido siempre claves para esta región que afronta ahora, sin embargo, una escalada de degradación. Si la temperatura media de los océanos a nivel mundial alcanzó un récord de 21,06 °C en febrero de 2024, el Mediterráneo ya lo pulverizó en 2023 con una temperatura media de 28,4°C en julio. Este fenómeno se debe a la gran actividad que concentra, a la contaminación y a la sobreexplotación, agravada por los efectos del cambio climático. En este punto, el aumento del conocimiento científico ha revelado más sobre el papel esencial del océano en el equilibrio del planeta.

La ONU dedica el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 14 y la Década de los Océanos a la necesidad de conservar y utilizar de manera responsable el océano, los mares y los recursos marinos, ya que la existencia humana y la vida en la Tierra dependen de que estén sanos. Se calcula que, para alcanzar ese ODS, se necesita **una inversión de 147.000 millones de euros** al año a nivel global.

También inciden sobre ello la OCDE y la Unión Europea, así como el Banco Mundial. Este último establece entre sus prioridades la conservación marina y la gestión de áreas protegidas, la gestión sostenible de la pesca, medidas de reducción de la contaminación, esfuerzos de adaptación y mitigación del cambio climático, así como iniciativas para el fortalecimiento de capacidades para las comunidades costeras.

Datos del Banco Mundial

Los océanos son una fuente primordial de ingresos suponen el 3% del PIB mundial (el valor de mercado estimado de los recursos e industrias marinas y costeras es de 2.335 millones de euros al año). El 37% de la población mundial vive en áreas costeras.

Más de 3.000 millones de personas dependen del océano para sus medios de vida o seguridad alimentaria. La pesca y la acuicultura garantizan los medios de subsistencia del 10%-12% de la población mundial.

Existe una amenaza por la triple crisis del cambio climático, la pérdida de la naturaleza y la contaminación. Se calcula que se necesitan 147.000 millones de euros al año a nivel global para alcanzar el ODS 14 según el Panel de Alto Nivel para una Economía Oceánica Sostenible. Prioridades: la conservación marina y la gestión de áreas protegidas, la gestión sostenible de la pesca, medidas de reducción de la contaminación, esfuerzos de adaptación y mitigación del cambio climático e iniciativas para el fortalecimiento de capacidades para las comunidades costeras. La OCDE prevé que el sector crezca hasta duplicarse de aquí a 2030.

Profundizar en el conocimiento sobre la realidad de los océanos no solo conlleva un cambio en la relación de la humanidad con el mar, sino que abre una ventana de oportunidades económicas, sociales y culturales basadas en la economía azul. La economía azul genera un **volumen de negocio de 523.000 millones de euros** en la Unión Europea y empleo para 3,34 millones de personas. Alrededor de esta temática han debatido los expertos del consejo de Barcelona, en el marco de la celebración del I Foro Económico y Social del Mediterráneo, una iniciativa de Prensa Ibérica que tiene como punto culminante dos días de jornadas en València los 26 y 27 de junio de 2024.

El 71% de la superficie de la Tierra está cubierta por agua. Las plantas y organismos marinos producen entre el 50%-80% del oxígeno que se libera en la atmósfera y el océano alberga el 80% de las especies conocidas. Además, el 37% de la población mundial vive en áreas costeras. Más de 3.000 millones de personas dependen del océano como medio de vida. De hecho, la pesca y la acuicultura garantizan la

subsistencia de entre el 10% y el 12% de la población mundial. La economía relacionada con los océanos genera el **3% del PIB mundial**.

Los océanos son una fuente primordial de ingresos



El valor de mercado estimado de los recursos e industrias marinas y costeras es de 2.335 millones de euros al año.

Según la OCDE, la actividad relacionada con la economía azul crecerá hasta duplicarse para 2030. Un dato que no sorprende, teniendo en cuenta que el 80% del comercio mundial circula por vía marítima. El transporte por mar representa el 3% de las emisiones de gases de efecto invernadero. En Europa, esta cifra asciende al 13%. Acotando, el tráfico de barcos de carga y petroleros en el Mediterráneo constituye el 4,9% y el 5,8%, respectivamente, del tráfico marítimo mundial, aunque la superficie de este mar solo representa el 0,7% de la superficie oceánica global.

El consejo de la ciudad condal ahonda especialmente en el liderazgo de Barcelona, que acoge la sede internacional del World Ocean Council, principal organización empresarial internacional que tiene como objetivo fomentar la economía marítima sostenible. En la ciudad, la economía azul aporta ingresos de 4.000 millones de euros, un 4,3% del PIB. Y emplea a más de 16.200 personas, un 1,4% del total. Tiene instauradas **1.200 empresas** que desarrollan su actividad alrededor de ese concepto.

El Port de Barcelona se encuentra ubicado en el corazón de la ciudad y su actividad representa **el 17% de las emisiones de la capital catalana**. El puerto firmó en 2021 un acuerdo de colaboración que lo designa como agente clave en la economía azul. Propone convertirse en centro de innovación, crear un nuevo ecosistema de start-ups y multinacionales centradas en la economía azul en el BlueTech Port, y utilizar el puerto como infraestructura útil para testear prototipos e innovaciones y aplicarlas en su comunidad portuaria, con el apoyo de los fondos Ports 4.0, fondos europeos y la Fundación Barcelona Port Innovation. Al mismo tiempo, la remodelación del Port Vell busca aproximar al ciudadano la cultura del mar, preservar el sector pesquero y promover el producto de proximidad mediante la nueva Llotja de Pescadors abierta al público.

Pero no solo Barcelona sino que Catalunya, en su conjunto, es un actor importante en el ámbito de la economía azul. El volumen de negocio que se genera en el territorio a raíz de la misma es de 25.170,7 millones de euros, y **da empleo a 209.278 trabajadores**, lo que supone un 6% del total.

Con las cifras encima de la mesa, no hay otro camino que dar al océano la dimensión que merece, y aumentar el conocimiento sobre él ante una crisis medioambiental y climática que pone en riesgo los recursos que provee y las actividades relacionadas con el mar. El consejo de Barcelona asume que hay que impulsar soluciones, nuevas actividades sostenibles y reconvertir las existentes para que tengan un impacto positivo sobre el clima.

Dar a conocer el concepto de economía azul es el primer paso para sensibilizar a la población en relación con la necesidad de que toda la economía que gira en torno al mar, desde la actividad pesquera hasta el turismo. La economía azul indica la dirección hacia la que hay que dirigirse y no tiene que verse politizada. A todos interesa que el mar siga proveyendo de recursos y siga cumpliendo su función ecosistémica. En este sentido, es necesario **aislar la estrategia de los ciclos políticos** y lograr una continuidad en acciones y decisiones.

En general, el impacto y **los problemas que se generan en tierra acaban en el mar**, con una repercusión final sobre el océano. Por lo tanto, es necesario que tanto el ámbito empresarial como el institucional y social se corresponsabilicen, de forma que cualquier actividad tenga en cuenta la salud del océano. El acercamiento al mar a través del deporte, el ocio y las actividades náuticas respetuosas, es una forma de hacer divulgación, sensibilizar y transformar la relación de la humanidad con el océano.

Es necesario que todas las actividades se muevan rápidamente hacia la **sostenibilidad**. Más aún cuando todos los estudios indican que la actividad humana en el mar aumentará exponencialmente. La inversión en el océano tiene un retorno superior al que le destinamos: regenerar el mar, recuperar la pesca, dinamizar sectores como el ecoturismo... Recuperar la función del mar y su biodiversidad nos aportará salud, bienestar y una actividad económica próspera. De esta forma, algunas de sus industrias no solo serán sostenibles, sino que también regenerativas. Es prioritario desarrollar una industria de datos e información sobre el mar.

Para salvar las actividades económicas en peligro y desarrollar las nuevas oportunidades es necesaria la **innovación** de la mano de herramientas tecnológicas que ayuden al propósito sostenible. Estos avances también sirven para contribuir al desarrollo y al intercambio entre las distintas zonas del Mediterráneo. La colaboración público-privada resulta clave, así como también lo es actualizar la formación.

No obstante, sigue faltando conocimiento y datos sobre el océano. En este sentido, es importante incidir sobre las **nuevas profesiones**: dar a conocer a la ciudadanía y entre los jóvenes las nuevas profesiones que pueden derivar de la economía azul. Los científicos ya formados, por su parte, deben compartir entre ellos su conocimiento, también entre las distintas disciplinas. En el enfoque de las soluciones no se deben excluir visiones, ni abordar los desafíos por separado. Hacerlo de forma conjunta incluyendo a todos los actores es más complejo, pero las experiencias llevadas a cabo demuestran que de forma conjunta se logra alcanzar una solución mucho más potente. Hay que vencer una cultura muy asentada de lo individual en favor de **beneficios comunes**.

Es importante, por otra parte, aplicar soluciones efectivas que se basen en la ciencia, y adaptar los proyectos a los nuevos escenarios que comportará el cambio climático. En regeneración marina, esto significa que no sirve de nada regenerar a poca profundidad, en aguas que dentro de pocos años estarán muy afectadas por el calentamiento, y ya no se podrán cultivar. Es necesario trabajar ya a mayor profundidad.

Es necesaria la honestidad en el momento de hacer balance, para ver si las medidas son verdaderamente beneficiosas. Es necesario reflexionar que de poco sirve actuar en el norte si en el sur del Mediterráneo siguen igual. Se requieren **iniciativas panmediterráneas serias** y estimulantes, con colaboración entre norte y sur. Actualmente hay proyectos discretos, se requiere de proyectos importantes con buen financiamiento.

El Mediterráneo, por sus características, puede ser una especie de banco de pruebas donde se establezcan nuevas propuestas que después puedan escalar en todos los niveles. Porque no hay ningún país en la región mediterránea que esté liderando claramente la economía azul en la actualidad. Existe, sin embargo, tecnología para hacerlo. Impulsar nuevas actividades sostenibles y reconvertir las existentes para que dejen de ser dañinas con los océanos empieza a ser urgente.

De hecho, hay sectores potentes que no han mirado hacia el mar y que no se han dado cuenta todavía de que están desaprovechando una oportunidad para **ampliar sus negocios**. Aparecen oportunidades en el campo de la biotecnología o la farmacéutica, con la generación de nuevos productos de valor añadido a través de las algas, el desarrollo de proteínas alternativas, la extracción de nuevos principios activos... También hay opciones de desarrollo y exploración en el ámbito de las nuevas energías renovables, como la energía de las mareas.

Informe de la Economía Azul de la UE 2023 (recoge datos de 2020)

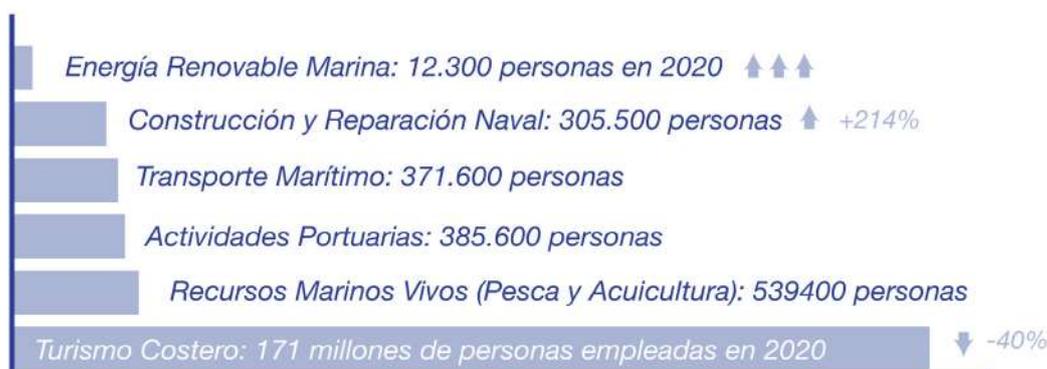
VAB de la economía azul de la UE: 129 mil millones de euros en 2020. Beneficios: 436 mil millones de euros. Volumen de negocios: 523 mil millones de euros. Atención: El informe considera como sectores establecidos de la economía azul de la UE los recursos marinos vivos y no vivos, la energía renovable marina, actividades portuarias, construcción y reparación de barcos, transporte marítimo y turismo costero.

Las ciudades también tienen un papel central en la difusión y la educación en cuanto a economía azul. El mar es un gran motor económico para la ciudad, que es la que implementa las medidas, las acciones de mitigación de resiliencia al clima. Además, tienen gran capacidad y poder de incidencia a la hora de promover una mayor concienciación, nuevas ocupaciones, promover la tecnología, la investigación y la innovación para que las empresas ya consolidadas sean más sostenibles y para crear nuevas empresas. Y sus puertos tienen un peso considerable a la hora de ejercer como **dinamizadores económicos y sociales**.

Solo si se enseña y sensibiliza desde la convicción y la oportunidad, y no desde la penalización, se va a lograr fomentar un cambio. Los expertos que han participado en el consejo apuntan hacia un mayor acompañamiento de las empresas, y una inversión mayor en innovación. Porque la adopción de nuevas

Informe de la Economía Azul de la UE 2023 (recoge datos de 2020)

Por sectores:



*Empleo: 334 millones de personas
(disminución del 26% comparado con 2019 debido al covid-19).*

tecnologías no solo optimiza las operaciones, sino que también puede tener un impacto significativo en sus resultados financieros.

Por otro lado, se requiere de **una regulación que acompañe** al desarrollo del sector. La burocracia supone una gran barrera y la cantidad de permisos necesarios para ejecutar cualquier acción, también. La regulación actual pone freno al desarrollo de iniciativas. Existe consenso en el Consejo de Expertos en que es necesario mejorar los trámites administrativos, burocráticos, y una regulación a todos los niveles que sea generosa y facilite la implementación de nuevas propuestas y tecnologías. Es esencial que todos los países del Mediterráneo trabajen juntos para unificar sus marcos legales. Una normativa coherente y armonizada no solo facilitará el comercio y la cooperación, sino que también atraerá inversiones extranjeras.

Poner valor económico al ecosistema marino, a lo que se destruye y a lo que se regenera puede ayudar a canalizar las inversiones. Se necesita **un impacto que se pueda medir**, hay nuevos fondos, pero los inversores requieren del apoyo de una taxonomía.

Por último, hay que fomentar la sensibilización entre los ciudadanos, las escuelas y en los medios de comunicación. Otra posibilidad pasa por fomentar el ocio y los deportes náuticos. El mar comienza tierra adentro, en las alcantarillas.

LOS IMPRESINDIBLES SON

- **Fomentar una mayor concienciación y cultura en relación con el océano, el respeto y cuidado hacia él**
- **Convertir el Mediterráneo en un banco de pruebas desde el que emerja el conocimiento que luego pueda aplicarse y escalar a nivel global**
- **Contar con el apoyo institucional necesario para impulsar el ámbito científico**
- **Avanzar hacia una regulación apropiada que acompañe la puesta en marcha y la inversión en proyectos e iniciativas**
- **Invertir en innovación y dar un mayor valor económico al sistema marino basado en su medición**



EL CONSEJO

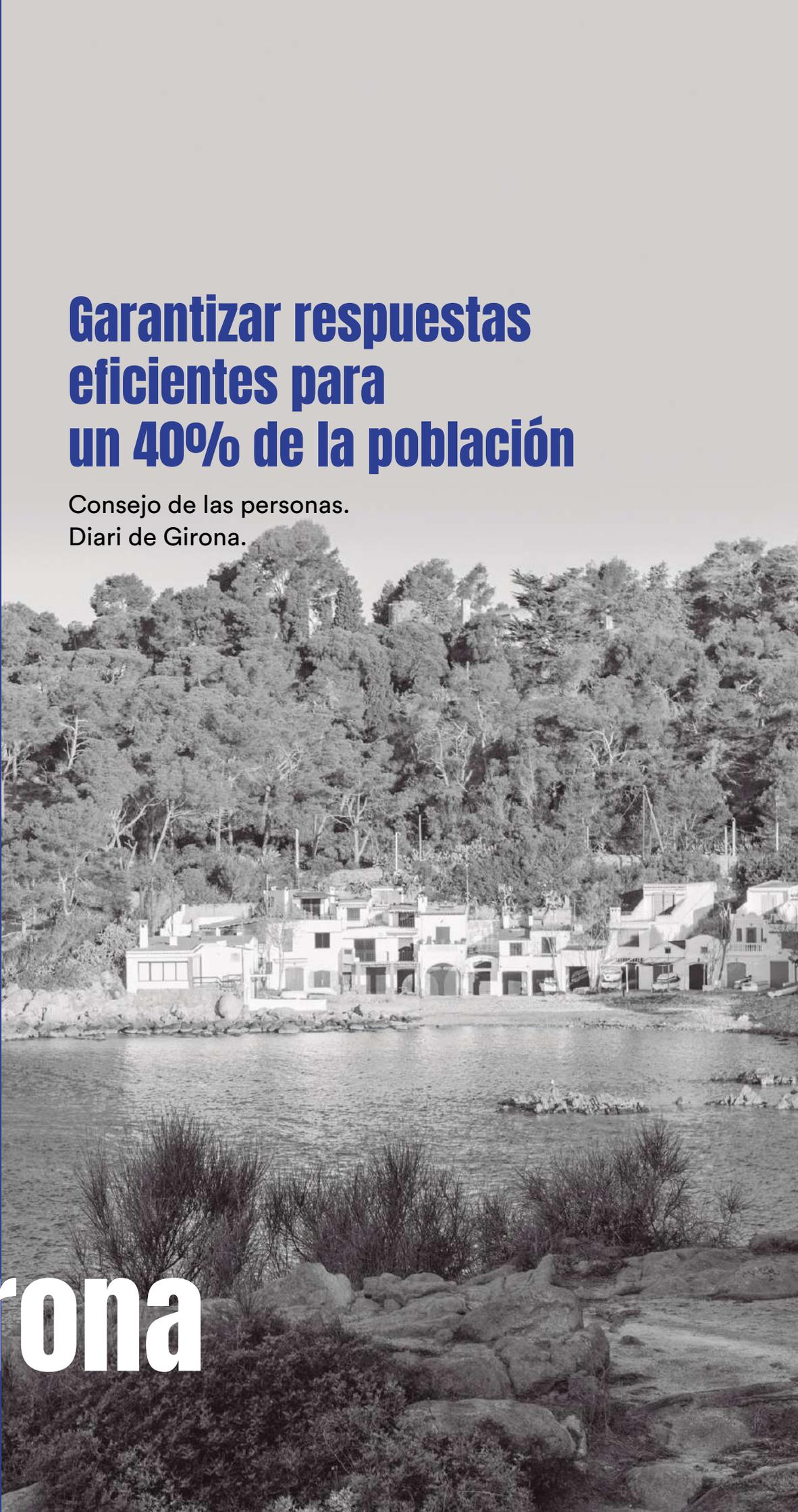
El consejo de Barcelona ha sido posible gracias a la participación de:

- Aurora Catà, vicepresidenta America's Cup Events Barcelona (ACE Barcelona).
- Emma Cobos, directora de innovación y estrategia del Port de Barcelona.
- Anna Majó, directora de innovación empresarial en Barcelona Activa y líder de economía azul en Barcelona.
- Olga Cerezo, directora del Port Olímpic.
- Ignasi Ferrer, director general y fundador de Ocean Ecostructures e impulsor de Seastainable Ventures.
- Pablo Bou, director gerente y desarrollo de negocio de BlueNet Cat, Xarxa Marítima de Catalunya; profesor de la UPC.
- José Antonio Vázquez, director de l'Institut de Logística.
- Sergio Rossi, biólogo y director científico Underwater Gardens.
- Anna Mujal, investigadora postdoctoral del laboratorio de Enginyeria Marina de la UPC.
- Andor Serra, director General del Barcelona Clúster Nàutic
- Sito Alarcón, director del Zoo de Barcelona
- Pep Hurtado, Oficina Estratégica del Àmbito Litoral de Barcelona
- Enrique Isla, científico CIM-CSIC
- Miguel de la Mano, director técnico de la Fundación BCN Port
- Puri Canals, Dra. en Biología y Relaciones Institucionales de UGI

elPeriódico

Garantizar respuestas eficientes para un 40% de la población

Consejo de las personas.
Diari de Girona.



Girona

Once provincias peninsulares más las Islas Baleares comprenden el 41% de la población de España. Más de 20 millones de **personas** que aportan el 40% del PIB. La inclusión de las mismas en la construcción económica es la clave para lograr una respuesta eficiente a los problemas sociales. Precisamente de ello ha tratado el consejo de Girona que ha participado en el Foro Económico y Social del Mediterráneo, una iniciativa de Prensa Ibérica. Salud, educación, vivienda y migración se han convertido en los ejes vertebradores de la convivencia ciudadana y son los que confieren a los territorios un mayor o menor nivel de calidad de vida.

En el ámbito de la salud, los miembros del consejo apuntan a la necesidad de recuperar el contacto presencial. **Eliminar la barrera física y tecnológica** promueve una comunicación más efectiva, una mejor comprensión de las preocupaciones del paciente y una atención más centrada en la persona. La inteligencia artificial puede convertirse en una herramienta para aliviar al personal sanitario de las tareas burocráticas y administrativas, permitiéndoles dedicar más tiempo a la atención humana y personalizada de los ciudadanos.



Por otro lado, apuntan a la importancia de evitar la **sobremedicalización** de los enfermos que, además, conlleva un exceso de pruebas innecesarias. Las causas que explican este fenómeno son varias: el exceso de visitas asignadas al personal sanitario, la insuficiencia de personal, los bajos salarios que perciben, la falta de tiempo, el diálogo insuficiente con los pacientes y el desconocimiento de su cultura y costumbres.

El consejo advierte sobre la clara **falta de inversión** en el sistema de salud. En 2022, las últimas cifras que facilita el Instituto Nacional de Estadística (INE), el gasto sanitario público consolidado ascendía a 92.072 millones de euros. Esto es un 6,8% del total del PIB nacional, y supone una media de 1.927 euros por habitante. Una cifra bastante alejada de la media europea, que se aproxima a los 3.000 euros por ciudadano. Aumentar la partida presupuestaria que se destina a la salud de las personas es crucial para mejorar la calidad y accesibilidad de la atención médica.

Una sociedad con un gasto deficitario en temas de salud genera una sobrecarga del sistema, tiempos de espera prolongados, desconocimiento en relación con las necesidades de los pacientes con diversidad funcional y un servicio deficiente. También es necesario que el personal sanitario reciba **formación continua** y actualizada para estar al día con las prácticas de atención al paciente.

En 2023 se colegiaron en España 301.684 médicos, cifra que significa un aumento del 3,2% anual. No obstante, el número de trabajadores en el Sistema Nacional de Salud asciende a más de 172.000. La formación no solo debe centrarse en aspectos técnicos, sino también en habilidades interpersonales y

de comunicación, para que los profesionales puedan ofrecer una atención integral y empática.

Por otra parte, la OMS considera el **cambio climático** una verdadera amenaza para la salud. El aumento de olas de calor y de frío provoca más muertes cada año. Además, enfermedades nuevas o previamente erradicadas reaparecen, transmitidas por mosquitos que migran. Es crucial concebir espacios urbanamente saludables para mitigar las consecuencias de estas nuevas realidades. Mejorar la accesibilidad física, sensorial y cognitiva de los entornos urbanos se vuelve imprescindible.

El acceso a especialistas en el sistema sanitario presenta varios desafíos significativos que afectan tanto al sector público como al privado. El primero son las elevadas **listas de espera**, notablemente largas para determinadas especialidades e intervenciones, que retrasan el acceso oportuno a la atención necesaria para los pacientes, cuya media de edad en España es superior a los 44 años.

El acceso urgente a especialistas es lento y complicado. Los procesos burocráticos extienden el tiempo de respuesta al ciudadano, demorando así el tratamiento adecuado. En el sistema privado, la ausencia de una figura central de coordinación, como director de orquesta, provoca derivaciones innecesarias a especialistas en casos específicos. La inexistencia del médico de cabecera como gestor principal del cuidado del paciente resulta en una atención fragmentada y menos eficiente.

Es necesario abordar estas problemáticas mediante la implementación de estrategias coordinadas que mejoren la **eficiencia** y la **accesibilidad** en ambos sistemas, asegurando así una atención médica más oportuna y efectiva. Estas acciones deben desarrollarse tanto a corto como a largo plazo, y hay que implicar a las instituciones sanitarias **públicas y privadas**.

El **envejecimiento poblacional** es uno de los factores claves que junto con la revolución tecnológica y el cambio climático redefinen las sociedades en las próximas décadas. Se prevé que en 2050 uno de cada tres españoles tenga **65 años o más**. Es decir, más de 17,5 millones de personas, según la Comisión Europea. La reducción de la natalidad es el principal factor que explica este fenómeno, que se suma a que la población cada vez vive más tiempo y se ensancha la parte superior de la pirámide poblacional. La esperanza de vida en España se ha alargado hasta los 86 años, y se prevé que se sitúe en los 89 en 2050.

En el sector de la **educación**, los expertos exponen las **carencias** con las que algunos estudiantes finalizan sus estudios, sin una formación verdaderamente integral. Además, se observa una notable falta de metodologías docentes innovadoras que actúen como motor de cambio. En los casos de alumnos con necesidades educativas especiales existe falta de soporte e incongruencias dentro del propio departamento de educación.

Una importante amenaza para el mundo educativo son las reglas cambiantes del sistema. En pocas décadas ha experimentado numerosas transformaciones propiciadas por los cambios de color político en los gobiernos, que provocan un entorno inestable que genera incertidumbre y fatiga entre los docentes, afectando negativamente **la calidad educativa y la estabilidad del profesorado**.

El sistema educativo enfrenta desafíos significativos relacionados con la diversidad y las desigualdades entre los alumnos. Los estudiantes llegan a las escuelas con una amplia variedad de culturas, estados económicos o de salud, lo que plantea retos adicionales para la educación inclusiva. Uno de los problemas actuales es la diferencia cultural entre personas de **orígenes diversos de la región mediterránea**.

Los educadores deben ser capaces de estimular las capacidades y creatividad de los alumnos. Para ello, el consejo recomienda un acompañamiento personal de cada uno para ayudarle a crecer en todos los aspectos, y hacerlo sentir valorado y querido. El desarrollo de la inteligencia emocional en todas las etapas educativas es fundamental para alcanzar un control y un equilibrio.

El consejo subraya un aumento de la presencia de las **tecnologías de la información y la comunicación**. Este fenómeno, si bien es valorado positivamente, también conlleva nuevas formas de dependencia que no favorecen la autonomía personal. Frente a este panorama, es necesario educar para un uso racional, sensato e inteligente de las tecnologías. Es crucial, por último, abordar la falta de cultura del esfuerzo y el espíritu crítico en el ámbito educativo para fomentar una educación integral y de calidad.

Otro de los aspectos que han analizado los expertos del consejo es el **acceso a la vivienda** como uno de los pilares sociales fundamentales para las personas. Se ha identificado un diagnóstico coincidente en que el parque de vivienda en España, y específicamente en el arco mediterráneo, es **asimétrico**. Existe una demanda superior a la oferta, y hay una notable falta de vivienda asequible y vivienda social, situándose por debajo del 2%, muy lejos del 15% de la media europea y del 30% observado en Berlín y los Países Bajos. Las políticas de vivienda y la legislación vigente no han logrado revertir esta situación. Amplios sectores de la población con ingresos mensuales más o menos estables han quedado fuera del mercado de la vivienda.

Las causas que han propiciado esta problemática vienen determinadas por una creciente expulsión de las clases medias y bajas de ciudades con fuertes tensiones alcistas en los precios. También existen dificultades para acceder a la vivienda entre colectivos específicos como jóvenes, personas mayores que viven solas, familias monoparentales y personas cuyo único ingreso proviene de prestaciones o subsidios sociales debido a su vulnerabilidad y/o discapacidad. El **riesgo de pobreza y exclusión social** en España se da en un 26,5% de la población, 5 puntos por encima de la media europea, que es del 21,5%. Las principales palancas que pueden favorecer la inclusión social siguen siendo la garantía de ingresos, preferentemente por trabajo y, cuando no es posible, por transferencia de rentas mediante prestaciones y subsidios. Actualmente, la vivienda ha adquirido una mayor centralidad. Es necesario articular medidas a corto, medio y largo plazo.

Es importante abordar las barreras que impiden el acceso a la vivienda, como la especulación inmobiliaria, la falta de regulación del mercado de alquiler y la escasez de vivienda asequible en determinadas áreas urbanas. A esta problemática hay que sumar el elevado coste del mantenimiento de la vivienda, así como los costes energéticos. En este punto, hay que tener en cuenta la situación de las personas con diversidad funcional, con un significativo problema de exclusión y vulnerabilidad al encontrarse con un parque de **viviendas no accesibles**. Las que lo son, no son asequibles.

El fenómeno de los **nómadas digitales** representa una oportunidad significativa para la revitalización de las zonas rurales. Si bien muchos de estos individuos optan por establecerse en las grandes ciudades, su movimiento inicial hacia estas áreas puede ser aprovechado estratégicamente para impulsar el desarrollo rural y mitigar la presión habitacional en entornos urbanos, especialmente en situaciones de vulnerabilidad.

Algunas medidas que propone el consejo pasan por incrementar la capacidad inversora de las administraciones, aplicar medidas fiscales para incentivar la iniciativa privada o fomentar la inversión de impacto. También, aplicar medidas correctoras como índices de referencia de precios, políticas de **reequilibrio territorial** para ajustar la oferta y demanda. Se observa la creación de nuevas formas de acceso a la vivienda, pero también la aplicación de medidas de confianza para que los propietarios amplíen el parque de viviendas en alquiler. Es necesario, por otro lado, un apoyo social para colectivos vulnerables y confiar en fórmulas de cooperación público-privada.

El último punto de análisis son los **flujos migratorios**. Los extranjeros suponen el 12,1% de la población total (5,74 millones) y el 13,3% del empleo (más de 2,7 millones de trabajadores), frente al 9,2% y 10,8%, respectivamente, que representaban en 2015, según los últimos datos de la EPA referentes al primer trimestre de 2023. Actualmente, el 15% de la población en España no puede **ejercer su derecho** al voto debido a restricciones relacionadas con el origen o el empadronamiento. Un número significativo de personas de origen inmigrante en España enfrenta dificultades para inscribirse en el padrón municipal, principalmente debido a la precariedad habitacional. Esta situación tiene un impacto significativo en la representación y **calidad democrática** del país, afectando diversos ámbitos y el diseño de políticas públicas. La sociedad tiende a excluir y, a su vez, muchos individuos se autoexcluyen debido a diversas creencias y estigmas.

Por otra parte, un segmento significativo de la población se encuentra en situación de brecha digital, no solo a causa de la falta de habilidades tecnológicas, sino también por la carencia de recursos económicos, tiempo y formación adecuada. Esta brecha afecta de manera desproporcionada a ciertos grupos, incluyendo mujeres, personas con discapacidad, personas mayores, migrantes y residentes en zonas rurales.

LOS IMPRESCINDIBLES SON

- **Establecer un presupuesto adecuado para el sistema sanitario que permita una atención más personalizada y una mayor formación para los profesionales**
- **Mitigar el problema de las listas de espera**
- **Unificar los criterios que rigen el ámbito educativo y dotarlo de herramientas necesarias para hacer frente a las desigualdades**
- **Implementar políticas que faciliten el acceso a la vivienda, con el foco puesto en las personas vulnerables**
- **Abordar las dificultades de las personas inmigrantes para empadronarse o ejercer su derecho a voto**

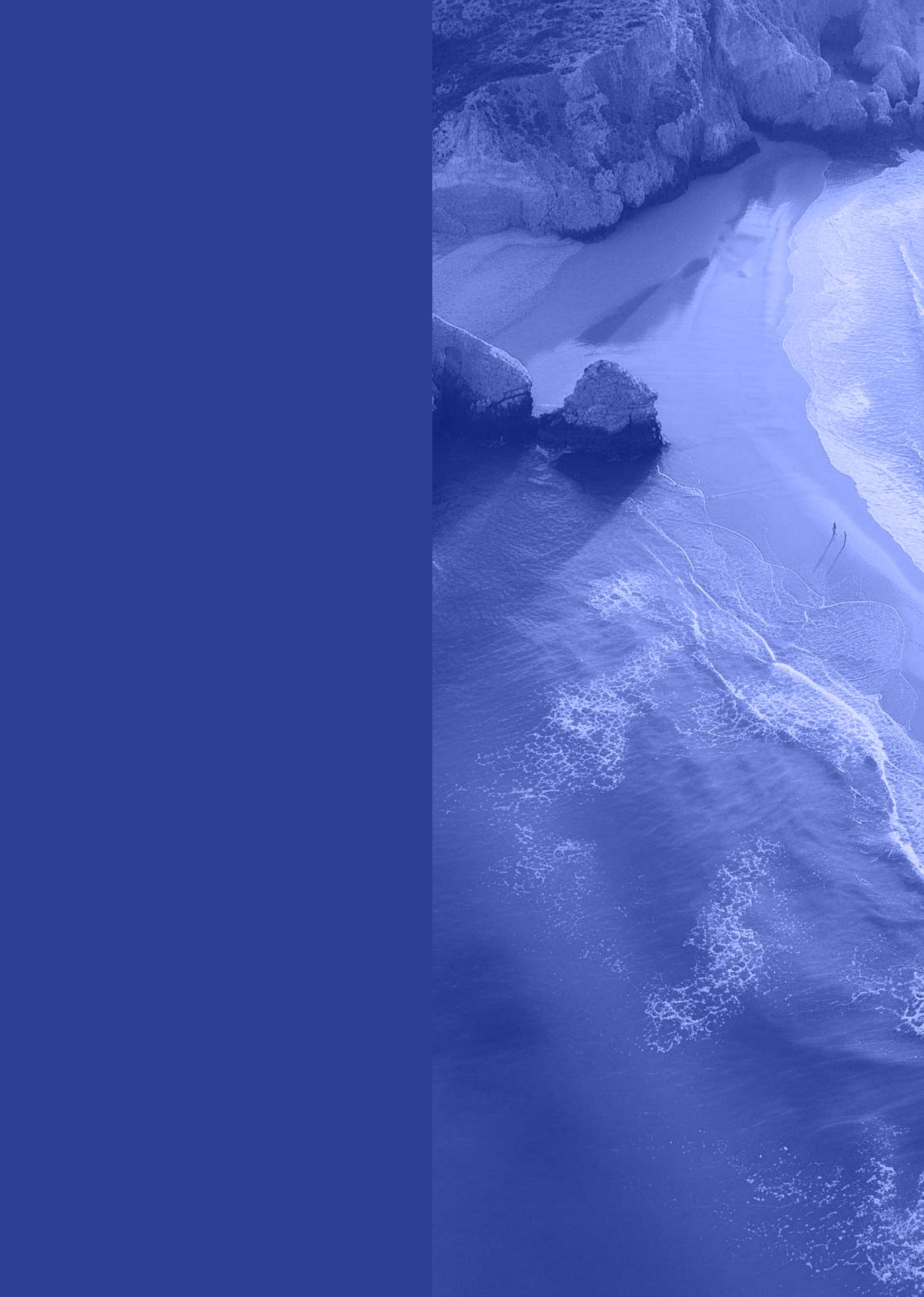


EL CONSEJO

El consejo de Girona ha sido posible gracias a la participación de:

- Esther Latre, directora de la escuela Les Alzines de Girona.
- Maria Jordà, directora general de la Fundación Eurofirms.
- Mireia López, consultora de diversidad e inclusión de la Fundación Eurofirms.
- Salvador Maneu, director de Sant Joan de Déu Serveis Socials Barcelona y coordinador del ámbito social de San Juan de Dios España.
- Jordi Fosas, director de la Fira Mediterrània.
- Joan Vicenç Cordonet, responsable de Frater.
- Francesc Torralba, filósofo, teólogo y director de la Cátedra ETHOS de la Universidad Ramon Llull.
- Pep Mendoza, director de la Fundació Autisme Mas Casadevall.
- Raquel Robert, inspectora de Educación, directora de los Servicios Territoriales de Economía y Hacienda en Girona y ex directora de instituto.
- Joan San, médico y ex decano de la Facultad de Medicina de la Universitat de Girona.
- Adam Majó, director general para la Promoción y Defensa de los Derechos Humanos de la Generalitat.
- Daniel Fernández, el vicecoordinador general del Consejo de la Cruz Roja Española.
- Manuel Rullo, Fundación “La Caixa” y comisario del Consejo.
- Josep Calloll, director del Diari de Girona y presidente del Consejo.

Diari de Girona



AGRADECIMIENTOS



endesa



red eléctrica



Esta iniciativa cuenta con más de treinta socios que comparten nuestro compromiso de impulsar el Mediterráneo. Gracias a ellos, el Foro Social y Económico del Mediterráneo es una realidad.

A todos ellos, ¡muchas gracias!

