

Fundación "la Caixa"

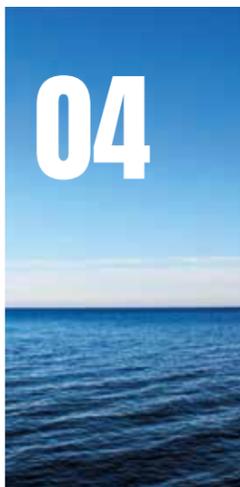
PRENSA  
IBÉRICA



FORO  
ECONÓMICO  
Y SOCIAL  
DEL MEDITERRÁNEO

CONCLUSIONES  
II FORO ECONÓMICO Y  
SOCIAL DEL MEDITERRÁNEO  
2024-2025

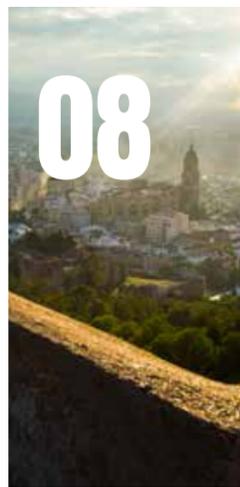
# UN MAR DE CONEXIÓN



04

Un foro que baña al Mediterráneo de diálogo y soluciones

**EDITORIAL**



08

Hacia una identidad mediterránea resiliente

**MÁLAGA**



40

Por una movilidad más cercana

**VALÈNCIA**



48

Descarbonizar e innovar para seguir creciendo

**CASTELLÓ**



06

Tejer redes para avanzar

**INTRO-DUCCIÓN**



16

Unas infraestructuras adaptadas a los retos hídricos

**MURCIA**



56

Cooperar para un turismo más gestionable

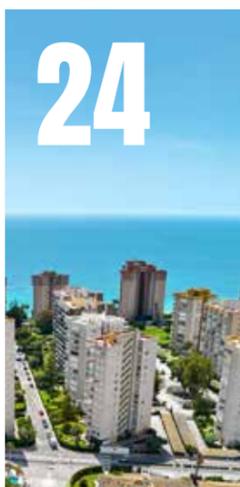
**ILLES BALEARS**



64

El motor económico azul

**BARCELONA**



24

Planificar y aumentar la oferta para una vivienda sostenible

**ALICANTE**



32

Afrontando el desafío climático del siglo XXI

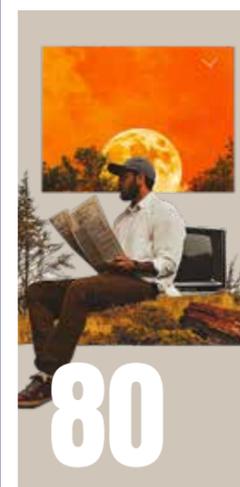
**VALÈNCIA**



72

Romper con los estereotipos sobre la inmigración

**GIRONA**



80

El pulso informativo en manos de los ciudadanos

**TENDENCIAS**

## EDITORIAL

# Un foro que baña al Mediterráneo de diálogo y soluciones

Tras el éxito que supuso la organización en València el año pasado del I Foro Económico y Social del Mediterráneo, Prensa Ibérica celebra en Málaga los próximos 17 y 18 de junio la segunda edición de un espacio innovador en el que se abordarán los grandes desafíos de futuro de los territorios que baña el Mediterráneo con el objetivo de encontrar respuestas y prescribir soluciones.

Este encuentro, que se aparta de los planteamientos ideológicos y los maximalismos políticos en busca de consensos y enfoques prácticos, hace posible un diálogo riguroso y comprometido en torno a las necesidades y el potencial de las tierras y los pueblos que conforman el litoral mediterráneo, que en nuestro país concentran más del 40 % de la población y aportan casi el 40 % del PIB.

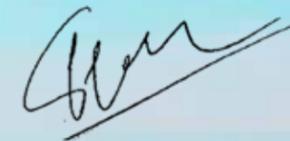
Desde una mirada cada vez más internacional y conscientes del decisivo papel que ha desempeñado el Mediterráneo a lo largo de la historia como nexo de unión entre pueblos, culturas y civilizaciones, impulsamos este foro, concebido con un espíritu abierto y plural, para establecer, junto a las autoridades, los empresarios, los académicos, los expertos y la sociedad civil, una reflexión interesante sobre el Mediterráneo. Este mar, que es cuna de la humanidad, conecta en la actualidad a tres continentes —Europa, África y Asia— y se erige en área geográfica clave para el desarrollo del comercio internacional, la cooperación económica, las relaciones institucionales y el intercambio cultural.

El cambio climático, la transición energética, el turismo y el fenómeno migratorio son solo algunas de las cuestiones cuya indiscutible relevancia sitúa a los países mediterráneos en el centro del debate.

La unión de fuerzas que concentra esta gran ventana de diálogo afianza el compromiso de todos los actores con un futuro sostenible y vertebrado para el Mediterráneo.

La cita de Málaga es el colofón que da visibilidad a un arduo y exigente trabajo desarrollado a lo largo del último año por ocho consejos temáticos que implican, en sucesivas reuniones, a especialistas del ámbito público y privado para evaluar los grandes retos de estos territorios y alumbrar propuestas válidas en la voluntad de avanzar en el camino del progreso y la prosperidad. La labor de análisis a que da origen cada uno de estos consejos está liderada e impulsada por distintos periódicos de Prensa Ibérica en la zona.

Esperamos que las conclusiones que se detallan en esta publicación sean de su interés y sirvan para una deliberación colectiva y constructiva.



Javier Moll, presidente de Prensa Ibérica

## INTRODUCCIÓN

# La hora de conectar el Mediterráneo

En la segunda mitad del siglo XIII, el Mediterráneo dio su gran salto adelante desde la época del Imperio Romano. Las rivalidades entre los grandes poderes marítimos se convertían de un día para otro en alianzas comerciales que fueron claves para el desarrollo económico de los territorios litorales. Barceloneses, genoveses y venecianos abrieron el Mediterráneo más allá de sus fronteras. Desde el Mar Negro, donde empezaron las rutas hacia el Oriente que nos descubrió Marco Polo, hasta cruzado el estrecho de Gibraltar, navegando a través del Atlántico próximo hacia el norte de Europa. Los lazos entre el mundo cristiano y el musulmán se extendían desde la orilla norte a la sur del litoral. Y las islas como punto de apoyo y nexo de unión. En aquel mundo se compraba y vendía ya casi de todo, incluyendo personas: los esclavos se cotizaban según categoría y procedencia.

Al igual que en 2025, en aquel Mediterráneo fragmentado y duro se mezclaban las buenas noticias con las tragedias: las naturales y las generadas por el ser humano. La diplomacia establecía conexiones y el comercio estrechaba lazos, siempre sujeto a las disputas territoriales y religiosas que

generaba aliados puntuales. Hoy, al mismo tiempo se cruzan imágenes del horror de la guerra en Palestina y de los migrantes que quieren escapar de la pobreza hacia el Norte del Mediterráneo con la de decenas de miles de cruceristas y turistas que llegan a las poblaciones e islas más emblemáticas que orillan el mar.

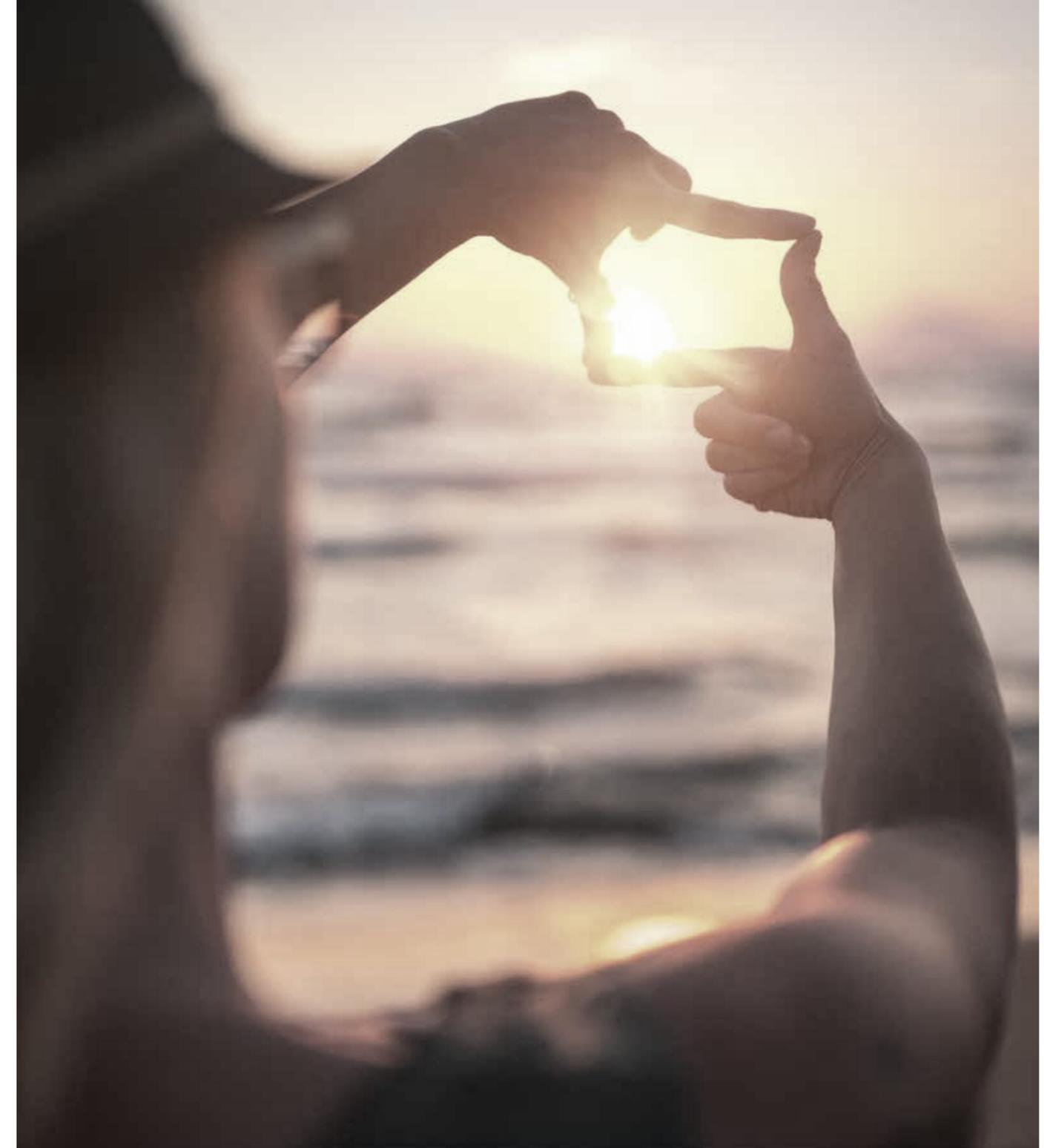
Conectar. Es el verbo por el que apuesta Prensa Ibérica para su II Foro Económico y Social del Mediterráneo que tiene lugar en Málaga en junio de 2025 y cuya primera edición se celebró en València en junio de 2024. Conectar para progresar, tejer redes que sirvan para cooperar entre distintos ámbitos y encontrar las soluciones a problemas comunes, que afectan a todos.

La DANA que trágicamente azotó la Comunitat Valenciana el 29 de octubre de 2024 puso de relieve cómo no existen soluciones aisladas. Cómo, para evitar la repetición de aquel desastre, las respuestas hídricas van de la mano de nuevos conceptos de vivienda, de movilidad y de infraestructuras. La lucha contra el cambio climático pasa por poner todos los medios para prevenir las peores consecuencias de los desastres naturales: desde inundaciones hasta incendios.

Energía, agua, inmobiliario, turismo, movilidad, infraestructuras, economía azul y personas. Cada uno de los diarios de Prensa Ibérica que lideran en sus territorios ha seguido desarrollando a través de las reuniones de sus consejos locales el diagnóstico y las propuestas para buscar y ejecutar las respuestas que deben ejecutar el sector público y el privado al unísono. En este libro están las conclusiones de horas de deliberación que se expondrán en el foro integrando cuatro ejes: competitividad y crecimiento; el ideal de *coopetencia* necesario entre los agentes implicados; innovación y digitalización y cómo los ciudadanos pueden ser los auténticos motores del cambio.

Este II Foro es un compromiso en el tiempo. A las conclusiones de los distintos consejos se le unen los diálogos, ponencias y mesas redondas en las que participarán destacados intelectuales, empresarios y políticos. Tanto nacionales como extranjeros. Desde el Mediterráneo español y con la mirada más allá.

Martí Saballs, director de Información Económica de Prensa Ibérica



MÁLAGA | CONSEJO DE LA CIUDAD MEDITERRÁNEA  
LA OPINIÓN DE MÁLAGA

# Hacia una identidad mediterránea RESILIENTE para ciudades en expansión

La migración, las oportunidades laborales, el clima, el turismo y también el envejecimiento de la población mantienen el censo de las ciudades mediterráneas al alza pese a la caída persistente de la natalidad. Una tendencia demográfica positiva que fortalece al territorio con mayor capital humano y mano de obra, mayor diversidad y dinamismo económico, pero que, mal gestionada y sin ir acompañada de un refuerzo de los servicios públicos, una planificación urbana acertada y una movilidad eficiente puede **poner en riesgo la cohesión territorial** e incluso la propia idiosincrasia que hace atractiva a una ciudad. Hay que entender que “crecimiento” puede no equivaler a “éxito” si no se atiende a todas sus consecuencias.

Otro factor clave en el diseño de la ciudad mediterránea del futuro es el **cambio climá-**

**tico**, no solo por la vulnerabilidad intrínseca de la zona mediterránea a los desequilibrios climáticos, a la que se conoce como *hotspot climático* o punto caliente, sino por la intensidad y la fiereza que estos eventos van adoptando de forma progresiva. Como ejemplos, la reciente y catastrófica DANA de Valencia, que dejó más de 200 fallecidos, o el incendio de sexta generación que asoló Sierra Bermeja en Málaga hace cuatro años, donde perdió la vida un bombero forestal y cuya principal secuela, más allá de la gran pérdida en biodiversidad, es el aumento objetivo de los riesgos de inundación en el entorno.

Esta realidad obliga a las ciudades a tener en cuenta los riesgos climáticos en su planificación urbana a la hora de diseñar y dirigir su propia expansión. Y lo es, primero, por una **cuestión de seguridad de la población** y, se-

gundo, por una cuestión económica. Hay que tener en cuenta que la oferta turística mediterránea se cimenta, principalmente, en el concepto de ciudad amable, acogedora o con 300 días de sol al año, por lo que mitigar los efectos de la crisis climática y convertirse en ciudades resilientes ante esta inestabilidad es más que una obligación. De hecho, es ya un requisito para la Unión Europea a la hora de ofrecer fondos para el desarrollo territorial que los proyectos que se presenten a sus subvenciones incluyan en sus expedientes una evaluación del riesgo climático.

Aquí la energía renovable debe tener un papel protagonista, convirtiendo al Mediterráneo español no solo en productor sino en industria puntera. Eso sí, las administraciones públicas tienen que saber encajar esa **conciencia medioambiental** y la exigencia de

garantías con la agilidad administrativa, evitando retrasar o bloquear aún más los ritmos tradicionalmente parsimoniosos de las licitaciones públicas.

Otro reto claro es la **planificación urbana**, que deberá asumir la necesaria expansión de las ciudades para afrontar los sucesivos incrementos de población y, por tanto, la densidad *in crescendo* de las urbes. Aquí el salto de la capital a su área metropolitana es un movimiento irremediable, en especial en ciudades mediterráneas con una capacidad de crecimiento muy acotada por su propia geografía, de costa y sistemas montañosos, pero también por las carencias de recursos de la propia capital para hacer frente a ese crecimiento demográfico.



## Desafíos y oportunidades

### CRISIS HABITACIONAL

De todos ellos, el **déficit de vivienda** es el problema más urgente. Una gran demanda de vivienda, junto a un importante interés inversor al que solo puede responder una escasa y desorbitada oferta, mantiene al mercado inmobiliario en una situación de tensión, con precios absolutamente disparados que se escapan a la capacidad económica de los locales, que se ven forzados a buscar su hogar en localidades limítrofes. Este éxodo de la población oriunda, que en el último año ha motivado multitudinarias manifestaciones por el derecho a una vivienda digna, es una de las consecuencias de la crisis de vivienda.

El incremento consecutivo de los precios, tanto en el alquiler como en la compra, supone a las familias un **esfuerzo mayor para afrontar los gastos de la vivienda**, llegando a superar ya el 50 % de los ingresos que percibe el hogar. Esto tiene también su efecto directo en la economía, ya que disminuye la capacidad de ahorro de las familias y su nivel de consumo de bienes y servicios.

A nivel urbanístico, el sector mira hacia la **construcción en altura** como una vía para dar respuesta al déficit de vivienda y la falta de suelo disponible, apostando por una ciu-

**Esfuerzo económico en vivienda:** las familias destinan ya más del 50 % de sus ingresos al gasto en vivienda, lo que reduce su capacidad de ahorro y consumo.

**Dinamismo demográfico:** el 13,3 % de la población en estas ciudades es extranjera, lo que aporta diversidad y capital humano, pero exige una gestión inclusiva.

**Modelos de vivienda y acceso de la clase media:** mientras que las VPO ofrecen una alta capacidad de respuesta, los rascacielos *prémium* quedan fuera del alcance de la mayoría. Modelos intermedios como el *coliving* y viviendas pequeñas con zonas comunes ganan relevancia.

dad “en vertical” que permite liberar espacios para zonas verdes y renaturalizar. No obstante, muchos de los proyectos de rascacielos que se están ejecutando están orientados a un segmento *prémium* o de lujo que no dan respuesta a la necesidad de vivienda de la clase media. También proliferan otro tipo de productos residenciales (como el *cohousing*, *coliving* o *senior living*), o viviendas de menores dimensiones, con zonas comunes, orientadas tanto a población joven como anciana y que tiene su razón de ser también en los cambios generacionales y en la tendencia de los hogares españoles a ser familias monoparentales.

La **vivienda de protección oficial (VPO)** es otra herramienta importante para garantizar el acceso a la vivienda con prioridad para la población local. Su garantía se encuentra en los requisitos que exige para poder acceder a ella, como estar empadronado en la ciudad, tener un nivel de renta concreto, estar inscrito como demandante de VPO o que esta se destine a vivienda habitual, lo que supone, *de facto*, un freno a todo intento de especulación inmobiliaria.

Un aspecto de mejora que se debe estudiar en la VPO es **eleva los márgenes de renta** para permitir el acceso a otras familias que, pese a tener ingresos superiores, también está totalmente fuera de las exigencias del mercado. Esta idea enlaza con el indicador del PIB per cápita y la necesidad imperiosa de incrementar la productividad y garantizar una correcta redistribución de la riqueza que dote a la ciudadanía del poder adquisitivo suficiente como para hacer frente al coste de la vida actual.

En cualquier caso, es un hecho que la atracción de las grandes urbes mediterráneas y su limitada capacidad para crecer al ritmo que exigen los movimientos demográficos exige tener una mirada más amplia, que expanda ese crecimiento hacia la corona metropolitana. No obstante, localizar fuera de la ciudad el hogar de residencia cuando el puesto de trabajo está dentro de la metrópolis genera un efecto inmediato, que es el incremento





de los desplazamientos diarios. Esto supone un nuevo reto para las administraciones públicas, que deben ser proactivas y **garantizar una movilidad sostenible** que apueste por el transporte público, permitiendo así al ciudadano evitar usar su vehículo privado.

Para ello es imprescindible **reforzar el transporte**, con opciones a corto plazo como el impulso del transporte público por carretera, y también infraestructuras a largo plazo, como la separación de tráfico y el transporte ferroviario. Sin embargo, esta necesidad choca con los plazos administrativos de lo público, que acaba convirtiéndose en un lastre.

Otro escollo es la **financiación de proyectos de este calado**, con inversiones millonarias que tradicionalmente han sufragado a pulmón las arcas públicas o con sostén de ayudas europeas. Una opción podría ser, en proyectos con alta demanda y, por tanto, alta rentabilidad, acudir a la financiación híbrida, creando espacios para la colaboración público-privada.

## La electrificación del transporte exige contar con infraestructuras eléctricas robustas

La visión metropolitana exige también esferas administrativas de acuerdo con los municipios afectados, como un espacio de gestión compartida. Y al igual que en el mercado inmobiliario, la **lentitud burocrática y administrativa** es otro problema para el desarrollo de infraestructuras necesarias.

Avanzar hacia una movilidad sostenible es esencial por una cuestión de salud pública y para cumplir con los estándares europeos de descarbonización. Para alcanzar esa meta, la **electrificación del transporte** será una de las palancas de cambio que, además, también con-

tribuye a reducir la dependencia energética. Esto incluye tanto al transporte público como la logística urbana y el vehículo privado. Eso sí, en el caso del coche propio, lo óptimo es evitar la transición de un vehículo de combustible por otro eléctrico y apostar por una metamorfosis de la forma de entender la movilidad, en la que el ciudadano se pueda permitir desprenderse de su coche o su moto para moverse mediante el transporte público de masas.

Ahora bien, la electrificación de todo el transporte urbano e interurbano exige contar con **infraestructuras eléctricas robustas** que aseguren la potencia necesaria para mantener esos servicios. Asimismo, abre otra ventana de oportunidad a la innovación y las nuevas tecnologías para la generación de empleo, en este caso, centrado en abaratar costes para permitir que esa transición sea justa, así como en otros campos de estudio como la sensorización urbana y la gestión digital, para que la ciudad mediterránea del futuro sea una urbe inteligente y sostenible.

## Plan de acción

Las ciudades del Mediterráneo español necesitan impulsar la economía del conocimiento, y tenemos la oportunidad de hacerlo siguiendo modelos de éxito suficientemente contrastados, a compartir por distintas ciudades mediterráneas. Para ello es preciso aplicar un **nuevo modelo de ciudad** que establezca las bases de la ciudad del siglo XXI.

Así, el Consejo se ha basado en las lecciones aprendidas del año anterior y en dos modelos de éxito, el Málaga Techpark y el 22@. A partir de estas conclusiones, recomiendan un **urbanismo al servicio de la población**, basado en la mezcla de usos de

oficinas, residencial y servicios propios de una ciudad compacta, además de una estrategia económica basada en criterios de Smart Specialization S3 de la UE. También abogan por una base de conocimiento conectada con los ámbitos de especialización productiva de cada ciudad, por unas políticas de integración social dirigidas al conjunto de la ciudadanía y por un modelo de gobernanza que integre a la cuádruple hélice (academia, industria, gobierno y sociedad) y facilite el necesario pacto público-privado.

Según Miquel Barceló, urbanista y creador del 22@Barcelona, junto al urbanista Salvador Moreno Peralta y al director del Málaga TechPark, Felipe Romera, el modelo integrado de parque y de distrito, llamado **ecosistema innovador**, tendría una aplicación distinta en cada ciudad mediterránea. Sin embargo, hay un discurso general de calidad de vida,

modelo cultural, historia y afinidades culturales por parte de estas urbes, además de una especialización productiva individual. El proyecto recomendado por los expertos estaría basado en la colaboración público-privada, ya que las ciudades mediterráneas no tienen que competir entre sí.

El Consejo también recomienda elaborar **estrategias comunes y provechosas**, y, en el caso de los problemas, encontrar recursos, conocimientos e instrumentos para solucionarlos. Las sinergias que en este momento se pueden producir entre las doce provincias del arco mediterráneo, si funcionan de manera coordinada, pueden ser bastante productivas. Las ciudades tienen elementos compactos pero mixtos, donde, en función de las necesidades, se puede destinar el espacio industrial a temas de vivienda.



# Los imprescindibles



**1** Planificar el desarrollo urbano con base en los desequilibrios climáticos y el crecimiento poblacional.

**2** Ordenar el crecimiento de las ciudades hacia su área metropolitana.

**3** Promover la intermodalidad, reducir desplazamientos innecesarios y tejer una red de transporte público robusta.

**4** Diseñar un desarrollo urbano orientado a la electrificación, la gestión digital y la creación de ciudades inteligentes.

**5** Crear una alianza público-privada para promover el desarrollo de vivienda e infraestructuras.



# El consejo de Málaga

**Francisco de la Torre**  
Alcalde de Málaga.

**Felipe Romera**  
Director general de Málaga TechPark.

**Salvador Moreno Peralta**  
Arquitecto y urbanista.

**Violeta Aragón**  
Secretaría general de ACP.

**María del Carmen García Peña**  
Gerente de la Fundación Ciedes.

**María Jesús Perles**  
Catedrática de Geografía Física (UMA).

**Miquel Barceló**  
Presidente de Fractology Consulting.

**Mario Muñoz-Atanet**  
Viceconsejero de Fomento, Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

**José María López Cerezo**  
Gerente del Instituto Municipal de la Vivienda de Málaga.

**Ignacio Merino**  
Arquitecto. Flow81.

**Juan Manuel Rosillo**  
Presidente de ACP.

**Pedro Soria**  
Consultor, consejero de estrategia y desarrollo de negocio de Tecnitasa.

**Alejandro Pérez**  
Arquitecto de HCP.

**Íñigo Molina**  
Director de Colliers en Andalucía.

**José Félix Pérez-Peña**  
Director de Savills en Andalucía.

**Antonio Fernández**  
Delegado institucional de Iberdrola en Andalucía.

**Rafael Sánchez Durán**  
Director general de Endesa en Andalucía.

**Trinidad Hernández**  
Concejala de Movilidad, exjefa provincial de la DGT.

**José Alba**  
Ingeniero de caminos, experto en movilidad.

**Ana Montañez**  
Comisaria del Consejo.

**José Ramón Mendaza**  
Director de *La Opinión de Málaga*.



**La Opinión** DE MÁLAGA

# Unas infraestructuras adaptadas a los **RETOS HÍDRICOS**

**E**l aumento de fenómenos meteorológicos extremos derivados del cambio climático, como la DANA que asoló Valencia a finales del año pasado, pone sobre la mesa la necesidad de reforzar las infraestructuras hídricas. La mayoría de los miembros del Consejo del Agua concuerdan en afirmar que el diagnóstico de las necesidades, especialmente las referidas a la defensa ante inundaciones, no solo lo refleja el plan hidrológico, sino que también han sido identificadas estas necesidades y sus soluciones en el Plan de Gestión de Riesgo de Inundaciones de 2015 o en el Comité de Expertos que organizó el Gobierno de la Región de Murcia tras la DANA del año 2019.

El plan de la cuenca del Segura, que estará vigente hasta 2027 e incluye obras y proyectos por valor de 3.300 millones de euros, tiene, al igual que el resto, dos grandes obstáculos para ser ejecutado en tiempo y forma: la falta de financiación y la compleja tramitación ambiental. La inversión necesaria para sacar

adelante lo proyectado es tan elevada que es prácticamente imposible que ninguna administración lo pueda gestionar solo con sus respectivos presupuestos ordinarios, excepto la Administración General del Estado, que es la competente.

Como exponen los expertos, ninguna de las administraciones tiene la **capacidad presupuestaria** para atender las inversiones previstas en el plan hidrológico a corto o medio plazo. Así lo reconoce el presidente de la Confederación Hidrográfica del Segura (CHS), Mario Urrea, quien sostiene que “ni la administración local, ni la autonómica, ni la estatal tienen la capacidad presupuestaria para atender las inversiones previstas en el plan hidrológico a corto o medio plazo”. De hecho, con el ritmo inversor actual se necesitarían cerca de 11 años para poder hacer todas las obras proyectadas y pendientes, un plazo inasumible si se tiene en cuenta la urgente necesidad de algunas de esas obras. Al igual que en años anteriores se invirtió en depuración y carrete-

ras, con fondos europeos, el Consejo sugiere que esos fondos extraordinarios podrían introducirse en las **líneas de ayuda de la estrategia de adaptación** al cambio climático de la UE, no solo para el ámbito mediterráneo español sino también para otros territorios europeos.

La DANA de Valencia ha reavivado el debate sobre la importancia de llevar a cabo las grandes obras hidráulicas que están pendientes, y este movimiento que habla sin tapujos de presas, de laminación, hay que aprovecharlo, porque queda mucho terreno por delante. Y hay que **trasladar esta nueva sensibilidad a Europa** para que, además de apostar por las directrices básicas del Pacto Verde, adopte una posición firme ante las necesarias obras hidráulicas.

Cabe destacar que casi un 30 % de las obras hidráulicas consideradas de interés general **siguen sin emprenderse** (según datos de la Federación Nacional de Comunidades Regantes de España, FENACORE). Entre ellas, los expertos destacan varios ejemplos, como el





colector norte para la ciudad de Murcia, una infraestructura que lleva reclamándose desde hace más de 20 años y que podría reducir un 95 % la superficie inundable, es decir, que esta obra rebajaría de 687 a 41 las hectáreas afectadas por el desbordamiento de las ramblas de la zona norte de la capital, como la de Espinardo y Churra. También siguen a la espera las presas de Tabala o la del Garruchal.

### PLANIFICACIÓN HIDROLÓGICA

Los planes hidrológicos de las cuencas del Mediterráneo no pueden ser una mera declaración de intenciones y deben establecerse prioridades ejecutivas. Es más, tal y como se está ejecutando en España, a juicio del Consejo, la planificación hidrológica ha fracasado a nivel general y sugiere la urgencia de abordarla porque no está cumpliendo con sus objetivos y tampoco se están resolviendo los problemas de fondo. Ante esta coyuntura, algunos de los expertos sugieren que debería explorarse la posibilidad planteada por FENACORE de que sea el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, quien asuma las competencias del agua, para impulsar las inversiones pendientes en infraestructuras hidráulicas y la necesidad de involucrar a la empresa, a través de una colaboración público-privada, en este asunto.

En la ciudad de Murcia, sin ir más lejos, se eleva esta variable hasta el 86 %, muy por encima de la media, que se sitúa en el 76 %, lo que conlleva tasas de ahorro de agua considerables, algo crucial en regiones que sufren sequía estructural. La red nacional de suministro de agua desalada funcionaría con ese modelo de gestión, que propone un precio independientemente de la ubicación de los usuarios, y si no lo hacemos es por inercia, por el miedo a innovar.

A pesar de la posición privilegiada de Murcia, una de las pocas regiones que cumple la directiva vigente la 271/91 sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, las inversiones del programa de medidas del plan hidrológico solo para las infraestructuras de depura-



### Inversiones necesarias

Plan de la cuenca del Segura (hasta 2027)

3.300 M€

Depuración y reutilización

600 M€

Adaptación a nuevas normativas

+600 M€

Déficit en renovación de infraestructuras (AEAS)

5.000 M€/año

ción y reutilización alcanzan los 600 millones de euros. A esto hay que sumar el coste que supondrá para la Región de Murcia adaptar su sistema de depuración y el de aguas residuales a las nuevas normativas y directivas aprobadas: otros 600 millones de euros. Hay que preguntarse si es posible afrontar estos ingentes gastos en el horizonte temporal que marca la ley, y si es posible encajarlo todo en el principio de recuperación de costes o en la tarifa.

Otra propuesta abordada en el Consejo del Agua es la creación de una entidad de desalación en el ámbito mediterráneo, una suerte de gestor de desalación a escala nacional, que unificaría precios. Esa red nacional de suministro de agua desalada funcionaría con un modelo de gestión que propondría un precio independientemente de la ubicación de los usuarios, tal y como hacen otros modelos de éxito con tarifas únicas como el de la Mancomunidad de Canales del Taibilla.

El consejo también debatió sobre las redes de abastecimiento y saneamiento, que han sufrido un proceso de renovación muy escasa. Según un estudio de la Asociación Española de Abastecimientos de Agua y Saneamiento (AEAS), se aconseja que la tasa de renovación debe estar en el 2 %, mientras que la media de España no llega al 0,49 % en abastecimiento y al 0,33 % en saneamiento. La AEAS ha calculado que en España existe un déficit de 5.000 millones de euros anuales en relación con las necesidades de renovación de las infraestructuras y con las nuevas necesidades derivadas de las nuevas exigencias europeas. Además de las inabarcables inversiones que se necesitan, otro de los problemas detectados para que avancen esas infraestructuras hidráulicas proyectadas está en las dificultades que entraña su tramitación, ya que son obras con fuertes impactos territoriales.

Se ha extendido esa idea de que cuando una obra de defensa ante inundaciones afecta a un territorio protegido, no puede llevarse a cabo. Sin embargo, la legislación contempla precisamente que este tipo de obras son

## Sería un error por parte de la UE desprestigiar las soluciones grises en favor de las verdes

las únicas que se pueden llevar a cabo en esos espacios por razones de interés general, siempre y cuando se implementen las correspondientes **medidas compensatorias y protectoras**, que son establecidas por los órganos ambientales autonómicos.

Las **obras de defensa ante inundaciones** presentan, además, una dificultad específica por su tramitación ambiental, que retrasa más allá de lo deseable las declaraciones de impacto ambiental. Para tratar de aligerar este proceso, tanto el Gobierno regional como la CHS se han comprometido a trabajar de la mano y han establecido una línea de coordinación.

Aunque todas las administraciones tienen su cuota de competencia hídrica, es el Estado el que tiene la máxima responsabilidad y quien ostenta la tutela del **Dominio Público Hidráulico**. Tal y como recuerda el consejo, la DANA de Valencia ha sensibilizado a la ciudadanía y a las administraciones, y ha puesto de manifiesto la necesidad de abordar cuanto antes estas obras. También hizo referencia a estas dificultades técnicas y de impacto ambiental, pero los expertos sostienen que todo eso no debe hacernos renunciar a unos proyectos que son complejos y trascienden una o dos legislaturas, y aportan un bien permanente a la sociedad.

Muchos de los miembros del Consejo del Agua coinciden en señalar que tanto las soluciones basadas en la naturaleza como las **infraestructuras grises** no son incompatibles, al contrario, son necesarias y complementarias, y no deben ser rechazadas por un juicio apriorístico. En este sentido, tanto el director general



## Europa y estrategias

**Necesidad de integrar fondos europeos en obras hidráulicas.**

**Complementariedad de soluciones verdes y grises (presas, interceptores vs. soluciones naturales).**

**Integración de ambas en planificación urbana para resiliencia climática.**

del Agua como la directora gerente de Aguas de Murcia defienden que estamos ante un falso dilema y que tienen que ser los criterios técnicos los que primen a la hora de decantarse por una opción u otra para encontrar la mejor solución para cada problema.

Sería un error por parte de Europa desprestigiar las soluciones grises en favor de las verdes, porque han demostrado ser muy útiles para regular y laminar grandes volúmenes de agua durante episodios de lluvias extremas (presas, interceptores de pluviales), que serán con el tiempo más frecuentes y violentos. En los últimos años se ha detectado una preferencia hacia las **infraestructuras verdes** a la hora de destinar financiación europea, y convendría replantear el destino de estos fondos. La integración de los dos enfoques en la planificación urbana puede ayudar a desarrollar espacios más resilientes y sostenibles. La sinergia, posterior a un análisis técnico y de costo-beneficio, de ambas estrategias, verde y gris, maximiza las oportunidades de las ciudades para desarrollarse en un futuro marcado por la incertidumbre climática.

## Plan de acción

La **falta de financiación** para acometer las grandes obras hídricas de defensa ante inundaciones, el saneamiento y depuración, la restauración y conservación, el abastecimiento o desalinización nos obliga a mirar hacia Europa. El Consejo del Agua propone reclamar a Europa que introduzca partidas extraordinarias con este fin en sus líneas de ayuda a la estrategia de adaptación al cambio climático. También es necesario trasladar y concienciar a la UE de los graves problemas que está generando el cambio climático en la Europa mediterránea, con periodos de sequía cada vez más prolongados y con fenómenos meteorológicos adversos cada vez más violentos.

La búsqueda de la financiación no debe empezar y terminar en Europa, sino que se deben encontrar soluciones nivel nacional. Los miembros del Consejo pusieron sobre la mesa algunas opciones, como avanzar en la línea de la recuperación de costes y cambios en el modelo de gobernanza, tal y como ya aplican con éxito entidades como la Mancomunidad de los Canales del Taibilla con su tarifa única. Además, se deben



explorar las posibilidades que puede ofrecer la **colaboración público-privada** para emprender estos grandes proyectos, que, de momento, no pueden asumir las administraciones públicas. Hay que invertir, además, en las **infraestructuras del ciclo integral del agua** y en la red de depuradoras para mantenerlas y para adaptarse a las nuevas exigencias que vienen marcadas desde Europa.

El Consejo también concluyó que conviene **revisar la planificación hidrológica nacional**, ya que no está cumpliendo con sus objetivos. Además, los planes de cuenca de las diferentes demarcaciones se contradicen entre sí y están profundamente marcados por los intereses territoriales, cuando se debe imponer un criterio armónico y técnico, vinculado a los análisis beneficio-coste. El Consejo apuesta por reclamar un Plan Hidrológico Nacional que incluya un

programa de inversiones de regulación, almacenamiento y distribución que dé certidumbre a los usuarios.

Se hace necesario tecnificar los discursos del agua a la hora de encontrar la mejor solución para un problema. No deben denostarse las **infraestructuras grises** en favor de las verdes, sino que ambas opciones son complementarias. Este asunto también debe trasladarse a Europa, que en los últimos años está centrando la mayoría de sus recursos a las soluciones basadas en la naturaleza.

El trasvase Tajo-Segura es una obra de ingeniería imprescindible, uno de los mejores ejemplos del principio de solidaridad interregional. La mayoría de los miembros del Consejo del Agua se manifestaron contra los inminentes recortes que el Ministerio para la Transición Ecológica va a establecer para garantizar los nuevos caudales ecológicos del río Tajo.

La Región de Murcia y el resto de las comunidades del Mediterráneo deben seguir apostando por las nuevas tecnologías para un uso más eficiente y rentable del agua, y para protegerse ante fenómenos meteorológicos extremos: modernización de regadíos, aplicación de la inteligencia artificial en la red de depuradoras y promoción de las llamadas **ciudades esponja** para lidiar con las acumulaciones de agua, acudiendo, entre otras cosas, a los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible o SUDS.

# Los imprescindibles



**1** Reclamar al Gobierno de España y a Europa fondos extraordinarios para acometer las grandes obras hídras que siguen pendientes en el país.

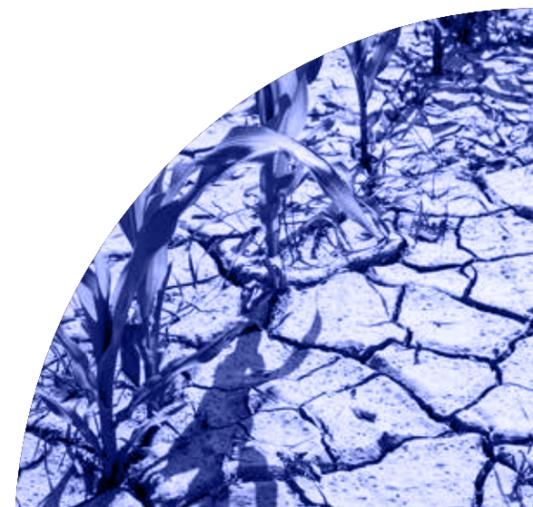
**2** Explorar a nivel nacional otras vías para conseguir la financiación necesaria.

**3** Solicitar al Gobierno de España un nuevo Plan Hidrológico Nacional que garantice el acceso eficiente y equitativo del agua (en el que se eviten los sesgos territoriales), y armonice, con criterios técnicos, los distintos planes de cuenca.



**4** Reivindicar la necesidad de acometer las llamadas infraestructuras grises de competencia estatal (presas, embalses y acueductos).

**5** Oponerse a los recortes del trasvase Tajo-Segura, ya que esas derivaciones son, a día de hoy, imprescindibles e insustituibles para el sector agroalimentario del Levante español.



# El consejo de Murcia

## Mario Urrea

Presidente de la Confederación Hidrográfica del Segura.

## Sara Rubira

Consejera de Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca de la Región de Murcia.

## Jorge García Montoro

Consejero de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia. Vicepresidente del Consejo del Agua.

## José Luján

Rector de la Universidad de Murcia. Vicepresidente del Consejo del Agua.

## Mathieu Kessler

Rector de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT). Vicepresidente del Consejo del Agua.

## Josefina García

Rectora de la Universidad Católica San Antonio (UCAM).

## Juan Tomás García Bermejo

Director de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos y de Ingeniería de Minas de la UPCT.

## Juan Cascales

Presidente de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla (MCT).

## Carlos Conradi

Director de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla (MCT).

## Lucas Jiménez

Presidente del Sindicato Central de Regantes del Acueducto Tajo-Segura.

## José Ángel Pérez

Secretario del Sindicato Central de Regantes del Acueducto Tajo-Segura.

## Inmaculada Serrano

Directora gerente de Aguas de Murcia.

## Manuel Quijada

Director de Medio Ambiente y Agua del Grupo Hozono Global.

## José Sandoval

Director general del Agua de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca.

## Francisco Javier Rollán

Director general de Ordenación del Territorio y Arquitectura.

## Francisco Cabezas

Director de la Fundación Instituto Euromediterráneo del Agua.

## Fulgencio Gil

Alcalde de Lorca.

## María Hernández

Consejal de Urbanismo y Medio Ambiente en el Ayuntamiento de Lorca.

## Antonio Navarro Corchón

Consejal de Planificación Urbanística y Medio Ambiente en el Ayuntamiento de Murcia.

## José Guillén

Consejal de Desarrollo Urbano en el Ayuntamiento de Murcia.

## Sabina Asins

Científica titular del Centro de Investigaciones sobre Desertificación-CIDE (CSIC-UV-Generalitat Valenciana).

## José Alberto Pardo

Director de *La Opinión de Murcia*.

La **Opinión** DE MURCIA



# Planificar y aumentar la oferta para una VIVIENDA SOSTENIBLE

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 las alteraciones socioeconómicas globales de largo plazo que le afectan se vuelve imprescindible para dotar a la economía y al territorio de una organización y funcionamiento eficientes que impulsen, y

no ralenticen, los mecanismos económicos dentro de él. De ello se ha encargado el consejo alicantino del I 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.

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 en los mayores rangos de edad, entre el 60 % y el 70 % del total nacional de residentes mayores de 70 años. En el Foro se ha abordado también la paradoja de que, a pesar de la fuerte acumulación de población en ciudades y algunas regiones turísticas, también existen áreas que se despueblan sistemáticamente. Aunque el efecto en la mayor parte del arco es menor que en el conjunto del Estado, estas áreas existen y es necesario revertir el proceso de pérdida de población.



Estas cifras hacen patente la **fuerte demanda de viviendas** en el arco del Mediterráneo cuya necesidad no es respondida por el sector de la construcción, que afronta distorsiones heredadas de la crisis financiera que dificultan su recuperación y que son de distinta naturaleza. La primera hace referencia al suelo: las transacciones de suelo en la región son aproximadamente el 45 % del total a nivel nacional, pero tiene un mercado bloqueado por el hecho de que los suelos disponibles resultantes de los últimos planes previos a la crisis son pocos y se encuentran limitados regulatoriamente, de manera que son muy complejos de movilizar.

La segunda distorsión apunta al **tejido productivo**. Para aumentar la construcción se necesitan más promotores y constructores especializados en edificación. A pesar de la fuerte tradición, el sector de la construcción ha ido adelgazando fuertemente desde la crisis financiera de 2008, y ha quedado un número de empresas pequeño que no puede dar respuesta a las necesidades de espacio derivadas de los cambios a los que se enfrenta la sociedad. Las empresas quebraron, los trabajadores se dirigieron a otros sectores y el resultado de la crisis fue perder ese **know-how** y flexibilidad existente antes de 2007 que facilitó el ciclo expansivo último. La pérdida sistemática de empresas promotoras y constructoras en una región como el arco del Mediterráneo dibuja un horizonte negativo para resolver los problemas de accesibilidad lo antes posible y resolver un problema acumulado durante la última década, que es el de la escasez de oferta.

El **empleo especializado** es también fundamental. 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,



## El 43,2 % de las viviendas de segunda residencia en España están en esta región

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.

La tercera distorsión es la **financiación**. Los flujos de fondos hacia el sector inmobiliario han ido decreciendo sistemáticamente desde 2009, ahogando la posibilidad de cons-

truir y reduciendo la accesibilidad a la vivienda (en propiedad) 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 millones de euros en 2006 a 200.000 millones de euros 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 reorientado la mayoría de la nueva demanda hacia el mercado de alquiler en las principales ciudades, lo que ha aumentado la presión sobre las rentas.

La parte de los demandantes que aún han entrado en propiedad se reflejan en un mercado con una **mayor rotación del stock**, como así parece certificar el número de transacciones, aunque a precios crecientes. Esto 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, derivado de la concentración de demanda y una insuficiente oferta, en mercados que están cambiando sustancialmente tras la crisis del COVID.

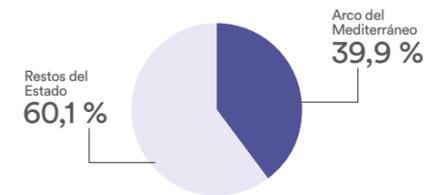
La falta de accesibilidad a la vivienda es, por tanto, la cuarta distorsión, consecuencia de la acumulación de los anteriores fenómenos y completada por la falta de oferta resultante de una década sin construcción. Tiene que ver especialmente con la **reducción de la financiación a la vivienda** derivada de las medidas más estrictas sobre el riesgo bancario y de la severa reducción del tamaño del mercado hipotecario con la desaparición de las cajas. La especial reducción de los flujos hipotecarios ha hecho que los hogares de primera entrada que tradicionalmente compraban hayan tenido que orientarse al mercado de alquiler.

La acumulación de demanda en estos mercados ha llevado a las rentas a crecer alrededor de un 20 % al año en algunas de las ciudades del arco, situación insostenible incluso en el corto plazo. El **aumento de la demanda por factores demográficos** está en el trasfondo del problema de accesibilidad. La inversión en áreas que se despueblan puede ser una solución que podría suavizar el fuerte efecto de la falta de accesibilidad para la población del arco del Mediterráneo.

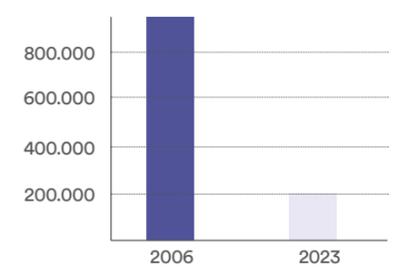


## Datos relevantes

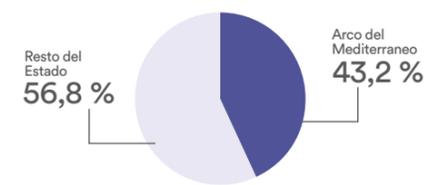
Distribución del PIB nacional



Evolución de los créditos hipotecarios 2006-2023



Concentración de segundas residencias en España



# Plan de acción

Todos estos datos prueban que el arco tiene multitud de retos que afrontar en materia de vivienda de cara al futuro. En este sentido, el objetivo de la región tiene que pasar por **establecer acciones específicas** que ayuden a eliminar las barreras que impiden el buen funcionamiento de los mecanismos económicos y, a la vez, respaldar un crecimiento futuro sostenible.



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 tanto a la Administración como a los agentes privados. Los ayuntamientos deberían tener mayor margen competencial y poder agilizar los trámites en materia de vivienda, planeamiento y sistemas de permisos.

Es imprescindible, según los miembros del consejo, 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. La digitalización de la información

urbanística es urgente. En estos momentos es imprescindible contar con toda la información geolocalizada y digitalizada, lo que resolvería problemas relacionados con su complejidad.

Una segunda recomendación es **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 tercer lugar, el Consejo destaca la necesidad de **planificar las intervenciones** para garantizar la eficiencia energética de los edificios en 2050. Para ello, hay que elaborar un plan de 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, ganaría resiliencia ante catástrofes naturales, 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.

En este punto, el aumento necesario de la edificación que **cumpla las normativas energéticas** promoverá la mejora de la calidad de vida y de la salud colectiva, acordes con las condiciones de sostenibilidad medioambientales. Por tanto, deberían ser 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.

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 necesario **diseñar un plan de financiación** de estas actuaciones, donde la participación público-privada se configura como un elemento esencial.

Otra medida que mejoraría la accesibilidad a la vivienda, quitando presión a los mercados de alquiler,

sería **mejorar la capacidad de 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 podrían tener efectos a medio plazo.

En este sentido, también hay que implementar medidas que impliquen potenciar la oferta de alquiler a precios por debajo del mercado con viviendas públicas gestionadas desde sociedades sin ánimo de lucro, lo cual podría ser esencial para mejorar la accesibilidad. Por ejemplo, apoyar a las autoridades que gestionan el alquiler, regular sus gastos asociados en los casos de gestión de mercado 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.

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 imprescindibles



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



# El consejo de Alicante

**Helena Beunza**  
Presidenta de ASVAL.

**Pablo Martí Ciruqian**  
Catedrático de Edificación y Urbanismo en la Universidad de Alicante.

**Jorge Olcina**  
Catedrático de Análisis Geográfico Regional en la Universidad de Alicante.

**Isabel Giménez**  
Directora de la FEBF (Fundación de Estudios Bursátiles y Financieros).

**Cristóbal Ruiz**  
Ingeniero de Caminos y director de Urbanismo de TM Grupo Inmobiliario.

**Sergio Vidal**  
CEO y fundador del Grupo Goya Real Estate.

**Pablo Andreu Llaneras**  
Director Territorial Levante Metrovacesa

**Elena Argilés**  
CEO y fundadora del Estudio de Arquitectura Argilés Blasco.

**Rafael Ballester**  
Abogado y socio director de Pérez Segura Asociados.

**Manuel Palomar**  
Director del Centro de Inteligencia Digital de la provincia de Alicante.

**Paloma Taltavull**  
Catedrática de Análisis Económico Aplicado en la Universidad de Alicante y coordinadora del Foro.

**Toni Cabot**  
Director de *Información*.  
Presidente del Consejo.

## INFORMACION



# Afrontando el DESAFÍO CLIMÁTICO del siglo XXI

València vivió su mayor catástrofe en décadas el 29 de octubre de 2024. El paso de la DANA impactó de forma brutal en el territorio, dejando a su paso más de 220 víctimas mortales, infraestructuras destruidas y miles de empresas quebradas por las fuertes inundaciones. Con motivo de este evento, *Levante* ha coordinado un segundo Consejo para abordar la prevención y adaptación del arco del Mediterráneo ante emergencias como la vivida hace medio año por los efectos del cambio climático.

El arco mediterráneo español se erige como ejemplo paradigmático de la intrincada relación entre la crisis climática y la vulnerabilidad socioeconómica, pero también territorial. La evidencia científica revela que los impactos del calentamiento global, más acusado en esta zona, son ya una realidad palpable que obliga a impulsar nuevas agendas y una coyuntura crítica que también puede ser una oportunidad sin precedentes para la trans-

formación y la innovación. Las proyecciones climáticas para el conjunto de la cuenca mediterránea indican un **futuro desafiante** por las repercusiones directas en la salud, la disponibilidad de recursos esenciales como el agua, la agricultura, el turismo o las infraestructuras. La DANA del 29 de octubre ejemplifica la simultaneidad de eventos extremos en la región, con olas de calor, sequías y precipitaciones explosivas que se presentan de manera combinada, amplificando sus impactos.

Aunque la conciencia de estos problemas es creciente, los esfuerzos realizados para reducir los riesgos climáticos son insuficientes para conjurar las amenazas. En ese punto, es necesaria la mejora en parcelas como la **eficiencia energética**, la gestión de los residuos y la transición hacia las renovables. Por ejemplo, en la Comunitat Valenciana, el peso de las energías limpias se sitúa por debajo del 20 %, frente al 50 % alcanzado por la media española. La respuesta a la emergencia obliga, además, a aumentar la prudencia a la hora de

ocupar el suelo y mejorar las infraestructuras preventivas. Las inundaciones de la provincia de València afectaron a una superficie de 500 km<sup>2</sup> donde, en los últimos sesenta años, se han erigido cientos de miles de edificios residenciales, polígonos industriales, dotaciones públicas e infraestructuras cruciales. Una construcción masiva desde otra gran riada, la de 1957, en zonas especialmente sensibles, pero en las que las inversiones hidráulicas se redujeron un 75 % desde 2010.

La anticipación, la adaptación, la mitigación y la regulación son estrategias imprescindibles junto a una visión supramunicipal a la hora de abordar la ordenación territorial. La ausencia de todos esos factores tuvo **resultados devastadores** el 29 de octubre en varias comarcas valencianas y toda el área metropolitana. Según las estimaciones del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, en apenas unas horas se perdieron activos productivos, públicos y privados, acumulados durante décadas no inferiores a los 17.000 millones de euros.

Los efectos de episodios tan virulentos forman parte de la agenda de futuro, por lo que las distintas administraciones han de aprender a gestionar su complejidad. El **apoyo al desarrollo científico**, la gestión integrada del agua, la economía, la planificación más allá de lo local y con las escalas adecuadas, así como la respuesta ante las emergencias, son un imperativo para minimizar los impactos climáticos. Ampliar y mejorar los sistemas de alerta temprana resulta fundamental. La toma de decisiones, además, exige una **ciudadanía informada y comprometida**, con una educación y comunicación científica rigurosa que evite tanto el negacionismo como el extremismo ambiental. El cambio climático debe entenderse como una condición estructural y no como una anomalía transitoria.

### TRANSFORMACIÓN

El reto, sin precedentes, implica una oportunidad de transformación hacia sociedades más resilientes, equitativas y sostenibles. Obliga también a una **acción concertada entre gobiernos**, instituciones académicas, sector privado y sociedad civil que permita construir un futuro sostenible para el Mediterráneo ibérico. La enseñanza de los dramáticos y devastadores efectos de la DANA de València marca como prioritario avanzar en la aprobación de Planes Locales de Adaptación al Cambio Climático en la totalidad de municipios, completar y mejorar la cartografía de riesgo, así como modificar la clasificación urbanística de suelos en situación de riesgo.

Los desastres climáticos extremos, además de pérdidas humanas, ocasionan **daños multimillonarios** en sectores estratégicos como la agricultura, el turismo y las infraestructuras, afectando a la estabilidad financiera de la región. La mayor frecuencia e intensidad de fenómenos meteorológicos como la DANA incrementará los costes de seguros y las necesidades de reconstrucción. El panorama productivo del arco mediterráneo en este contexto de emergencia ambiental exige una decidida apuesta por una renovación que permita apro-



## Impactos del cambio climático en el Mediterráneo

Aumento de olas de calor, sequías y lluvias torrenciales.

Escasez de agua y estrés hídrico.

Afectación a cultivos, energía hidroeléctrica y turismo.

Incremento de costes de seguros y reconstrucción.

La evidencia científica revela que los impactos del calentamiento global son ya una realidad palpable

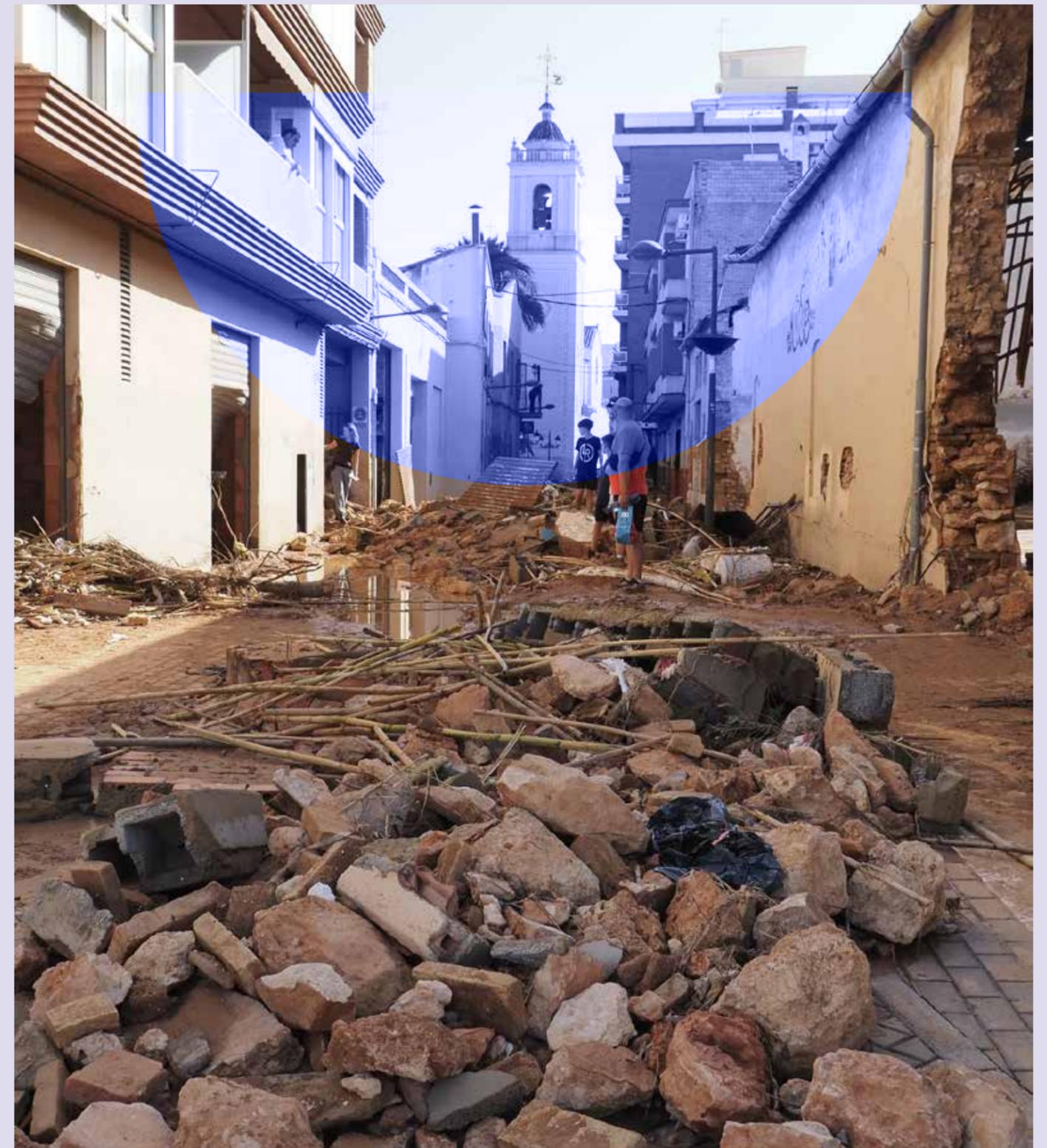
vechar la actual oleada de cambio tecnológico en el marco de la digitalización.

El crecimiento de las actividades intensivas en conocimiento es la vía para generar ocupaciones cualificadas capaces de aprovechar el capital humano de los jóvenes, retener, atraer el talento y generar oportunidades laborales. Las transiciones digital y climática son **yacimientos de empleo** para los mejor formados. Reforzar la innovación en las actividades que ya desarrolla el arco mediterráneo es una oportunidad, pero también lo es hacerlo en los muchos sectores relacionados con el cambio climático: energías renovables, modos de transporte sostenibles, eficiencia energética, economía circular o el desarrollo de proyectos mitigadores del riesgo frente a los desastres naturales.

En este contexto, el compromiso de descarbonización requiere de un impulso de políticas públicas ambiciosas, así como el compromiso de actores privados, pero también de la ciudadanía. Cualquier demora en favor de la neutralidad energética supondrá **mayores costes en el futuro** y más dificultades en algunos casos insuperables. También consecuencias irreversibles en ocasiones. La transición ha de ser viable, equilibrada, acordada y justa desde el punto de vista territorial, económico y social. Y el apoyo de los poderes públicos para hacerla posible será fundamental.

La transformación de los usos del territorio en las últimas décadas en la zona mediterránea se encuentra relacionada de manera directa con la emergencia climática. Así, la **ordenación territorial** adquiere una relevancia crucial. La planificación, la gestión del suelo y las infraestructuras basadas en el uso prudente de unos recursos escasos, pero también en la defensa del bien común, constituyen herramientas esenciales tanto para mitigar el proceso de cambio climático como para adaptar la sociedad a sus efectos.

Una de las claves que explican la **elevada vulnerabilidad y exposición al riesgo** de muchas áreas deriva de la antigüedad de los documentos de planificación territorial existentes en



el litoral mediterráneo español. La mayoría son anteriores al año 2000. Una situación generada en parte por los trámites excesivamente largos para introducir actualizaciones y la comodidad de mantener documentos que en su día clasificaron mucho suelo para uso urbano. La atención, además, debe centrarse en las grandes áreas metropolitanas para gestionar la movilidad, la planificación territorial y las necesidades de vivienda con una distribución equitativa de los recursos.

Otro de los retos del futuro es la **planificación hidrológica**, puesto que el cambio climático está provocando una modificación sustancial de los patrones pluviométricos, afectando tanto a la disponibilidad de agua como recurso como a su manifestación como riesgo. Además de un replanteamiento del mapa de cultivos, las mayores temperaturas conllevan un incremento de la demanda urbana, y en cuanto a la producción hidroeléctrica la reducción de caudales circulantes supondrá una menor producción de energía. El objetivo prioritario es alcanzar la “seguridad hídrica”. Para ello es imprescindible apostar por una planificación desde la gestión de la demanda y por la movilización de recursos no convencionales como la reutilización, las aguas pluviales y la desalación.

### VULNERABILIDAD TURÍSTICA

En el ámbito del turismo, la toma de conciencia en torno a la gravedad del cambio climático, como fenómeno global con implicaciones regionales y locales, se está produciendo de manera preocupantemente lenta. Los escenarios futuros derivados del calentamiento del planeta evidencian una **mayor vulnerabilidad** de los destinos turísticos del Mediterráneo si se atiende a la previsión de varios efectos negativos interrelacionados: veranos excesivamente calurosos, incremento de temporales con graves afectaciones a la franja litoral, aumento del nivel del mar o escasez de agua por sequía, entre otros. Una posible reestructuración espacial y temporal de los flujos turísticos es algo complicado en un contexto de polícrisis de

diferente naturaleza (energética, geopolítica o económica) claramente interrelacionadas.

El reto fundamental radica en intensificar las actuaciones orientadas a la mitigación del cambio climático y la adaptación de los destinos para reducir su vulnerabilidad, con una mayor **concienciación**, movilización de los agentes turísticos y liderazgo de las administraciones públicas. La cuenca mediterránea, en definitiva, no puede resignarse a ser un escenario pasivo de la crisis climática y debe priorizar la lucha contra esta amenaza con políticas de mayor alcance. Debe aprovecharse toda la producción científica asociada a la creación de sistemas de indicadores de sostenibilidad, así como las posibilidades que ofrece la tecnología. Se trata de convertir la información en conocimiento e incorporarla a los procesos de toma de decisiones de administraciones, empresas y demanda turística.

La relación entre cambio climático y movilidad es directa, circula en ambos sentidos y no se agota en ambos extremos. Los planes municipales de movilidad sostenible son necesarios, pero no suficientes. Hoy, la escala fundamental debe ser la metropolitana e incluso la regional. Hay que ser conscientes de la exposición de la red ante el riesgo ambiental y de la repercusión

## La evidencia científica revela que los impactos del calentamiento global son ya una realidad palpable

de este hecho en la actividad económica general. No prever las consecuencias sobre el tejido productivo del cambio climático y su impacto en la movilidad, afirma el Consejo, es un “mal negocio”. El caso de la DANA fue paradigmático en cuanto a la desarticulación de manera completa de los sistemas de **movilidad de personas y mercancías**, produciendo colapsos, interrupciones duraderas e incluso teniendo que recurrir a hacer circular camiones por el interior de las ciudades. Un tercio del parque de vehículos de la Horta Sud resultó afectado por aquella catástrofe, y pasado medio año la normalidad en los servicios metropolitanos de transporte aún no se ha normalizado.



## Plan de acción

Existen vulnerabilidades y riesgos, pero también oportunidades de mejora en los cuatro ámbitos más destacados del foro: personas, economía, innovación y **coopetencia**. Hay un amplio consenso entre la comunidad científica respecto a la estrategia futura, pero sigue existiendo demasiada distancia entre las recomendaciones que proponen y las agendas de los poderes públicos y los actores privados. Lo peor que podría ocurrir para territorios tan vulnerables como las regiones mediterráneas es que se produjeran **retrocesos en materia de adaptación** a los efectos

del cambio climático. En un contexto de incertidumbre geopolítica y geoeconómica, afirman los miembros del Consejo, ese riesgo no es descartable. En ese caso, **los costes para las personas**, los sistemas productivos y los territorios serían incalculables. Este es el mayor reto colectivo que afrontan nuestras sociedades, y no es un tema de futuro, sino de presente.

Las personas son la prioridad: su salud física y mental, en primer lugar, pero también en cuestiones como el **empleo o la seguridad**. Los expertos recomiendan la revisión y actualización de los Planes Locales de Adaptación al Cambio Climático, así como de las cartografías de riesgo. Respecto a la economía, se requiere un mejor conocimiento de los sistemas mediterráneos, una cultura de la emergencia con protocolos específicos

para episodios extremos, incentivos al impulso de las renovables y a una movilidad sostenible, así como mejoras en la productividad con apoyo a los sectores más vulnerables como agricultura y turismo.

La innovación pasa por **sistemas de prevención y alerta temprana**, con simulacros de información a la población, participación ciudadana y el apoyo a iniciativas impulsadas por la sociedad civil y colectivos ciudadanos. La **coopetencia**, mientras, incluye como prioritaria y urgente la coordinación entre administraciones y la cooperación público-privada, además de repensar modelos de gobernanza a partir de las lecciones aprendidas de catástrofes recientes como la DANA. La atención prioritaria a los gobiernos locales en recursos materiales y humanos debe ser igualmente prioritaria.



# Los imprescindibles



- 1 Crear visiones holísticas para abordar procesos transversales y multicausales que afectan y competen a las tres administraciones.
- 2 Planificar a nivel territorial y urbano para adaptarse al cambio climático en todas las escalas. Es fundamental incorporar la visión metropolitana en la formulación de políticas.
- 3 Ofrecer garantías de financiación a sectores económicos vulnerables.
- 4 Impulsar el apoyo, los incentivos y las garantías de los poderes públicos a los sectores productivos para acelerar la transición ecológica.
- 5 Fomentar la coordinación, cooperación y la colaboración público-privada.



# El consejo de Valencia

## Joan Romero

Comisario. Catedrático emérito de Geografía Humana de la UV.

## María José Estrela Navarro

Profesora de Geografía Física de la UV. Experta en gestión del medioambiente, territorio, cambio climático y riesgos meteorológicos en la cuenca occidental del Mediterráneo.

## Oriol Nel·lo

Doctor en Geografía en la Universitat Autònoma de Barcelona. Especializado en estudios urbanos y ordenación del territorio.

## Eva Blasco

Presidenta CEV Valencia.

## Josep Antoni Ivars

Director del Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas.

## Eva Sanz

Alcaldesa de Benetusser (DANA).

**Levante**  
EL MERCANTIL VALENCIANO

## Francisco Pérez

Catedrático de Análisis Económico de la UV. Director de Investigación del IVIE.

## Jorge Olcina

Catedrático de Análisis Geográfico Regional y experto en Ordenación del Territorio, Climatología y Riesgos Naturales en la Universidad de Alicante.

## Samira Khodayar Pardo

Doctora en Física por la Universidad de Karlsruhe. Directora del Área de Meteorología y Climatología del Centro de Estudios Ambientales del Mediterráneo.

## Arancha Fidalgo

Jefa de Planificación Hidrológica de la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ).

## Ibán Molina

Director de Hidrógeno Verde y Delegado Institucional de la Comunitat Valenciana.

## Josep Vicent Boira

Catedrático de Geografía e Historia de la Universitat de València (UV). Coordinador del Comisionado del Gobierno para el desarrollo del Corredor Mediterráneo.



**E**l transporte constituye un sector intermedio en la actividad económica y es un elemento básico en el ciclo productivo. Por ello, su papel es esencial porque dota de accesibilidad al territorio; es decir, define potenciales de acceso directamente vinculadas al concepto de competitividad territorial, facilita la conexión económica (tanto horizontal como vertical), y ofrece y posibilita la realización del transporte como actividad productiva.

Uno de los ejemplos más claros de movilidad de personas y de mercancías en el eje mediterráneo es el caso de los **nodos funcionales** que se acumulan entre Castelló y Murcia. Las áreas funcionales existentes dentro de este extenso conjunto agrupan a

5,3 millones de personas, con cuatro nodos de la red transeuropea, dos comunidades autónomas, cuatro provincias y cuatro capitales de provincia. La zona agrupa a un 76 % de la población de la Comunitat Valenciana y un 24 % de la de Murcia, con un crecimiento demográfico de 273.000 habitantes entre 2015 y 2013.

Sin embargo, pese a esta pujanza demográfica, urbana y funcional y estos flujos de movilidad, sus **comunicaciones internas** todavía no alcanzan su necesaria importancia. En primer lugar, no existe una autoridad de transporte, ni tampoco hay planes de movilidad entre todas estas regiones implicadas. Tampoco existe una continuidad adecuada en los trazados de infraestructuras terrestres, sobre todo en ferrocarril, que permitan la cir-

culación de personas y mercancías, y las instalaciones portuarias y logísticas existentes padecen la dificultad de sus conexiones y son demasiado dependientes de la carretera.

La **mejora de la conectividad** y, en particular, del ferrocarril de alta velocidad y ancho internacional, aporta enormes beneficios de cara a unir las regiones y comunidades autónomas españolas y el arco mediterráneo con el resto de Europa. Además, es muy necesaria para impulsar la descarbonización del sector del transporte y mejorar la competitividad, la cohesión y la productividad empresarial. No obstante, persiste una cierta fragmentación debido a la diferencia de ancho entre el sistema ibérico y el del resto de Europa en lo que respecta a la red ferroviaria en el marco de la red transeuropea de transporte (RTE-T).

Por una movilidad

**MÁS  
CERCANA**



Dentro de las infraestructuras destaca el **corredor mediterráneo**, que es mucho más que las vías que lo conforman. Es cierto que se necesitan estaciones, grandes y pequeñas, que permitan una capilaridad de los servicios en todo el territorio y que sean accesibles, bien comunicadas, integradas en el territorio y atractivas para potenciar el uso del transporte público por la ciudadanía. Pero las mercancías también necesitan sus estaciones, en este caso intermodales, que permitan armonizar el tráfico ferroviario con el viario, combinando lo mejor de cada modo, aumentando la eficiencia del sistema de transportes de España.

Al mismo tiempo, dentro de esta mixtura no podemos olvidar la **multimodalidad**, incluyendo los puertos, dado que España es uno de los países más potentes en el sistema portuario del mundo. Por ello es clave tener los puertos comunicados con la red ferroviaria,

## Es clave tener los puertos comunicados con la red ferroviaria, lo que posibilita un sistema sostenible multimodal global

ria, lo que posibilita un sistema sostenible multimodal global. Todos estos elementos están en marcha en el corredor mediterráneo, que no para de “prepararse” para dar todo el rendimiento posible a ciudadanos y empresas españolas.

Más allá del Murcia-Almería hay grandes proyectos en marcha que se pueden dejar de comentar. En Catalunya, y en concreto en el corazón de la ciudad de Barcelona, se está construyendo una de las mayores estaciones de Europa, La Sagrera, donde la multimodalidad está muy presente; en la propia estación compartirán estructura los **servicios de larga distancia y alta velocidad** con las líneas de cercanías (Rodalies) y media distancia. Las actuaciones conjuntamente en La Sagrera y la estación colindante de Sant Andreu de cercanías han acometido obras por más de 100 millones de euros durante 2024.

Respecto a las **mercancías**, destaca la nueva intermodal de La Llagosta. Uno de los tramos en obras más importantes durante 2024 y principios de 2025 es el que conecta Castellbisbal y Martorell con Tarragona. Aquí la inversión, solo en 2024, supera los 80 millones, para alcanzar ya un total de más de 400 desde el comienzo de las actuaciones. Este tramo va a ser uno de los primeros en ponerse en servicio, y está prevista para 2025 la finalización del de Castellbisbal-Martorell, que permitirá el acceso a la terminal de SEAT en Martorell. El siguiente tramo hacia el sur, entre Tarragona y Castelló, ha avanzado la fase previa del cambio de ancho.

Los principales problemas de **conectividad transfronteriza** en cuanto a las infraestructuras del corredor mediterráneo serían los retrasos y la falta de coordinación de los plazos de ejecución con las infraestructuras francesas, y más en concreto de la nueva línea Montpellier-Perpiñán, fundamental para asegurar la continuidad de la gran velocidad ferroviaria entre España y Francia. Un asunto que ha cobrado importancia en los últimos

años en Europa, y que afecta plenamente a la red de transportes, es la necesidad de tener la capacidad de transportar material pesado, ya sea desde un **punto de vista militar como de emergencia civil** por accidentes o episodios climáticos extremos. La red de comunicaciones debe poder aportar un doble uso, no solo civil sino también militar, que permita un movimiento ordenado y rápido de personas y pertrechos a lo largo y ancho de las fronteras europeas.

Unido a esta necesidad de buscar un **aumento de nuestra seguridad** a través de una mejora de las comunicaciones, debemos conseguir una red más resiliente, una necesidad que, por desgracia, se ha visto muy claramente demandada tras las graves inundaciones sufridas en la provincia de València el pasado mes de octubre. La resiliencia no solo va dirigida a los efectos físicos, sino también a los económicos y de geopolítica, que puedan cambiar las necesidades súbitamente.

Entre los retos del sector se encuentra su **descarbonización**. El transporte ferroviario emite significativamente menos CO<sub>2</sub> por to-

nelada-kilómetro que el transporte por carretera. El tren emite un 82,5 % menos de gases de efecto invernadero que los camiones por cada tonelada transportada a lo largo de un kilómetro, según un estudio realizado por dos consultoras alemanas para la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) con datos de 2018. El barco también es más sostenible que la carretera, pero no es una opción para llegar al interior peninsular. Al subir el transporte de mercancías del camión al tren, podemos reducir la congestión, disminuir las emisiones y contribuir a los objetivos del Pacto Verde Europeo. No se trata solo de una mejora logística, sino de un imperativo climático.

En opinión de los expertos, es vital potenciar el rol del arco mediterráneo como **plataforma logística española, europea e internacional**, pero también contribuir al cambio del modelo productivo mejorando la calidad y fiabilidad del transporte de mercancías y reduciendo el coste por unidad transportada. Para ello, se debe dotar al eje mediterráneo de una red para el transporte de mercancías con capacidad suficiente.

## Aspectos destacados del corredor

### Negativos

- Dependencia del camión
- Fragmentación
- Incompatibilidades técnicas

### Positivos

- Alta velocidad
- Multimodalidad
- Electrificación y visión europea



# Plan de acción

Aunque la extensión del corredor mediterráneo en ancho internacional evitará los obstáculos técnicos detectados al operar entre las redes, se necesita una **planificación o estrategia de red** que permita aprovechar las grandes inversiones realizadas. Por otra parte, se deben vencer todavía algunas inercias que afectan a obstáculos técnicos, jurídicos, financieros y operativos que también dificultan la entrada de nuevas empresas en el mercado y la oferta de nuevos servicios ferroviarios en el arco mediterráneo.

Por ello, se debe **acelerar la ejecución de proyectos nacionales y transfronterizos** de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y ancho internacional para personas y mercancías, aumentar la inversión nacional en una mejora de conexiones de todo tipo, abordar la interoperabilidad a escala española, mejorar la financiación del material móvil, avanzar en la armonización de las operaciones ferroviarias, conseguir un acceso pleno a las instalaciones de servicio y a los servicios asociados, mejorar la accesibilidad económica de los servicios ferroviarios de alta velocidad para los pasajeros y sumarse a procesos europeos sobre reserva y venta de billetes de tren en la UE.

El transporte ferroviario constituye una competencia compartida y visión europea. Las acciones para instaurar una red ferroviaria de altas prestaciones en el arco mediterráneo deben concebirse desde una **perspectiva europea**. Es necesario contar con un enfoque de la UE en lo que respecta al ferrocarril de alta velocidad para abordar los aspectos transfronterizos de la conectividad (por ejemplo, la implantación oportuna de los proyectos transfronterizos de transporte ferroviario de alta velocidad, la armonización de las operaciones ferroviarias y la interoperabilidad). Por ejemplo, el acceso a los billetes y la información pueden constituir un obstáculo para que los consumidores utilicen el sistema ferroviario, especialmente a escala transfronteriza. Es necesario armonizar las operaciones ferroviarias entre las diferentes redes, y sus infraestructuras deben ser plenamente interoperables.

Es necesario recordar la dimensión técnica, medioambiental, comercial, financiera, de infraestructura y de servicio de la conectividad ferroviaria de alta velocidad, y por ello se deben proponer acciones específicas para alcanzar objetivos concretos. El Consejo ha destacado entre ellos la **coordinación de la planificación**; la financiación y la implementación de infraestructuras interoperables; el aumento de una oferta ferroviaria centrada en la ciudadanía, atractiva y asequible, basada en un modelo de negocio competitivo y rentable

para los operadores, y el refuerzo de la competitividad del sector europeo del suministro ferroviario.

La urgencia de mejorar las conexiones entre ciudades europeas, superando las fronteras estatales, va mucho más allá de la política de transportes y se enmarca en el concepto de la Europa unida, a nivel social, económico y territorial. Es por ello que, en el informe Letta, donde se marcan las prioridades para hacer una Europa mejor y más unida, se presenta como uno de los objetivos clave para el futuro europeo.



Las ciudades son **polos de atracción económica, social o de transportes** (aeropuertos, por ejemplo) sin importar las fronteras. Barcelona, Marsella, Toulouse, Montpellier o València merecen formar parte de una misma red europea a todos los niveles. Por ello, el Consejo considera necesaria la **creación de grupos de trabajo ejecutivos**, a dos escalas, una técnica y otra de dirección política, de ambos países que permitan la aceleración de los proyectos necesarios para una relación transfronteriza adecuada.

Sobre el corredor mediterráneo, el Consejo recomienda la **creación**

**de corredores urbanos y metropolitanos** en el área mediterránea y mejorar las frecuencias y los horarios de los servicios, además de avanzar en la liberalización del transporte de viajeros en esta zona. Aunque se han hecho avances en la electrificación de algunas líneas, es necesaria una electrificación completa del corredor con el fin de mejorar la eficiencia energética y reducir el impacto ambiental.

Es fundamental concluir **tramos estratégicos** como el de Murcia-Almería, Almería-Granada, Granada-

Antequera y Antequera-Bobadilla, junto a otras conexiones en la región del sureste español, que son cruciales para la integración total del corredor. Al mismo tiempo, los expertos recomiendan asegurar una conexión fluida con el resto de la Unión Europea mediante la eliminación de las barreras causadas por las diferencias de ancho de vía y una mejor conexión en el tramo Perpiñán-Montpellier (sección francesa del Corredor). Para ello, se propone crear grupos de trabajo con Francia para mejorar el tráfico por ese país del corredor mediterráneo.

# Los imprescindibles



**1** Potenciar el rol del arco mediterráneo como plataforma logística española, europea e internacional.

**2** Asegurar las relaciones operativas fáciles con los corredores nacionales y europeos, incrementando la cuota de transportes.

**3** Profundizar en la reflexión estratégica sobre el papel del Mediterráneo en el escenario geopolítico mundial, reforzando la seguridad y la resiliencia de las infraestructuras del eje mediterráneo en relación con el doble uso civil y militar.



**4** Apostar por una energía limpia y por los combustibles verdes.

**5** Entender el corredor como un conjunto de vectores de movilidad, cada uno con su modo previsto y con alianzas entre ellos (carretera, ferrocarril, navegación y transporte aéreo).



# El consejo de València

## Félix Ramón Francés García

Catedrático en Ingeniería Hidráulica de la UPV. Investigador del Instituto Universitario de Ingeniería del Agua y del Medio Ambiente.

## María José Estrela Navarro

Profesora de Geografía Física de la UV. Experta en gestión del medioambiente, territorio, cambio climático y riesgos meteorológicos en la cuenca occidental del Mediterráneo.

## Oriol Nel·lo

Doctor en Geografía en la Universitat Autònoma de Barcelona. Especializado en estudios urbanos y ordenación del territorio.

## Eva Blasco

Presidenta de CEV Valencia.

## Josep Antoni Ivars

Director del Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas.

## Eva Sanz

Alcaldesa de Benetússer (DANA).

## Francisco Pérez

Catedrático de Análisis Económico de la UV. Director de Investigación del IVIE.

## Jorge Olcina

Catedrático de Análisis Geográfico Regional y experto en Ordenación del Territorio, Climatología y Riesgos Naturales en la Universidad de Alicante.

## Samira Khodayar Pardo

Doctora en Física por la Universidad de Karlsruhe. Directora del Área de Meteorología y Climatología del Centro de Estudios Ambientales del Mediterráneo.

## Arancha Fidalgo

Jefa de Planificación Hidrológica de la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ).

## Ibán Molina

Director de Hidrógeno Verde y Delegado Institucional de la Comunitat Valenciana.

## Josep Vicent Boira

Catedrático de Geografía e Historia de la Universitat de València (UV). Coordinador del Comisionado del Gobierno para el desarrollo del Corredor Mediterráneo.

## Joan Romero

Comisario. Catedrático emérito de Geografía Humana de la UV.



# DES-CARBONIZAR E INNOVAR

para seguir creciendo

**E**l proceso de descarbonización está avanzando significativamente gracias al aumento de la generación de energía renovable, especialmente en tecnologías como la solar y la eólica. Este crecimiento está impulsado por la necesidad urgente de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, pero también por la **creciente demanda de fuentes de energía más sostenibles**. Sin embargo, este impulso hacia las energías renovables no siempre se ve acompañado de una expansión de la infraestructura que permita integrar adecuadamente toda la energía generada en la red. En 2023, se solicitaron 30 GW de conexión a la red eléctrica en España, pero un tercio de esas solicitudes fueron recha-

zadas. Esto equivale a una pérdida estimada de 100.000 millones de euros en inversiones potenciales, lo que subraya la urgente necesidad de adaptar la infraestructura eléctrica a la nueva realidad industrial y energética.

Para el Consejo “La nueva energía para la industria”, la **descarbonización no está siendo acompañada**: hay descarbonización de la generación, pero no de la demanda. Necesitamos optimizar las redes e invertir para atender a la demanda existente e incrementar la electrificación, aprovechando la oportunidad industrial que se nos presenta. La demanda no puede esperar a que las inversiones se materialicen en un futuro y a que se desarrolle una nueva planificación. Es muy importante atender la industria que ya está y quiere co-

nectarse. Los electrolizadores instalados y los proyectados son un ejemplo de ello.

Al mismo tiempo, se necesita de un **desarrollo de redes que se anticipe a las necesidades** y agilizar la planificación de transporte para superar el cuello de botella actual. No podemos dejar pasar esta oportunidad industrial que se nos presenta como país. España, en su conjunto, tiene una ventaja competitiva con precios de la electricidad competitivos, y debemos aprovecharla. La electrificación no es un freno para la economía, sino una oportunidad. En este sentido, el Consejo coincide en señalar que se puede electrificar más del 80 % de la demanda y no se requiere atraerla, porque ya está aquí. Lo que tenemos que hacer es atenderla.



El país, y en particular su región mediterránea, se enfrenta a una gran oportunidad para el crecimiento industrial y económico. El litoral mediterráneo cuenta con recursos naturales excepcionales, como el sol y el viento, lo que lo convierte en un territorio ideal para el desarrollo de energías renovables. Además, su ubicación estratégica, las buenas conexiones logísticas y las infraestructuras industriales consolidadas convierten a esta región en un lugar atractivo para **nuevas inversiones**. Sectores como la química, la automoción, el calzado y la cerámica han demostrado ser capaces de adaptarse a las demandas de sostenibilidad y proyectarse internacionalmente, convirtiéndose en ejemplos de innovación y competitividad.

El impulso a estos sectores industriales no solo favorece la creación de empleo de calidad y bien remunerado, sino que también actúa como **motor de desarrollo territorial**. Las industrias vinculadas a la transición energética están profundamente enraizadas en potentes clústeres industriales, lo que ayuda a fijar población, dinamizar la economía local y aumentar los ingresos fiscales. Para continuar impulsando este crecimiento, se deben adoptar políticas que favorezcan la reducción de la presión fiscal, faciliten la inversión y promuevan la formación continua, de modo que se pueda incorporar talento joven sin perder la valiosa experiencia de los trabajadores sénior.

Además, el aprovechamiento de cubiertas industriales para **instalar sistemas de energías renovables** es un ejemplo de cómo las empresas están reduciendo su huella de carbono y mejorando su eficiencia energética, contribuyendo al crecimiento económico sostenible. La integración de estas tecnologías permitirá no solo la descarbonización de las industrias, sino también la creación de empleo en sectores emergentes relacionados con la energía limpia.

La transición energética y la digitalización de la industria requieren una fuerza laboral altamente capacitada, con habilidades especializadas en áreas como la ciberseguridad, la inteligencia artificial (IA), la automatización in-



## Transición energética y transformación industrial

Conexiones a la red eléctrica (2023):

**33 %**  
de las solicitudes

fueron rechazadas, lo que refleja un cuello de botella importante en infraestructura.

Estos rechazos representaron una pérdida estimada de

**100.000 M€**

en inversión potencial.

Más del **80 %**

de la demanda industrial puede ser electrificada.

dustrial y la gestión de datos. A medida que los procesos industriales se digitalizan, las personas juegan un papel fundamental en el éxito de esta transformación. Es imprescindible que los trabajadores de todos los niveles sean capaces de **adaptarse a las nuevas tecnologías**, lo que exige un esfuerzo continuo para proporcionar formación técnica avanzada.

Este proceso de digitalización e industrialización sostenible demanda un entorno laboral flexible, que permita la **capacitación continua** y la actualización de conocimientos en nuevas tecnologías. Esto implica la creación de programas de formación dual y la colaboración entre empresas, universidades y centros de investigación para garantizar que los empleados puedan acceder a una educación que esté alineada con las necesidades del mercado laboral actual. En particular, la implementación de la alta tecnología en las empresas industriales crea una demanda creciente de profesionales en áreas como la automatización de procesos, el análisis de grandes volúmenes de datos y el mantenimiento predictivo de equipos.

Además, las industrias vinculadas a las energías renovables y la transición energética ofrecen una oportunidad para **crear empleos estables y de calidad**, lo que puede mejorar la calidad de vida de las personas y contribuir a la fijación de población en áreas no urbanas. Esta tendencia refuerza la cohesión social y territorial, permitiendo que regiones más alejadas de los grandes centros urbanos puedan beneficiarse de este tipo de crecimiento económico.

Para el Consejo, es importante también mencionar que, con el impulso de nuevas políticas de formación, se debe garantizar que **el talento joven se integre en sectores estratégicos**, sin que ello implique prescindir de la valiosa experiencia de los trabajadores de más edad. La combinación de juventud y experiencia contribuirá a un desarrollo más dinámico e inclusivo del sector industrial.

La **innovación tecnológica**, especialmente en el campo de la inteligencia artificial, está transformando rápidamente la industria

española. La digitalización de los procesos industriales ha mejorado la eficiencia, la personalización de productos y la optimización de la cadena de suministro, lo que ha permitido a las empresas competir de manera más efectiva en un mercado global. Esta inteligencia artificial y los avances tecnológicos permiten la automatización de tareas repetitivas, la personalización de productos y servicios, y la toma de decisiones basada en grandes volúmenes de datos. En este contexto, quienes no implementen estas tecnologías quedarán rezagados frente a la competencia global.

La **inteligencia artificial** está siendo aplicada de manera creciente en varios sectores industriales. En la producción de bienes y servicios, la automatización de procesos mediante robots y algoritmos de aprendizaje automático está mejorando la eficiencia y reduciendo el margen de error. Además, esta inteligencia avanzada se está utilizando para

## El impulso a las renovables no se ve acompañado de una expansión de la infraestructura que permita integrar toda la energía generada en la red

la optimización de los recursos energéticos, contribuyendo a la sostenibilidad y la eficiencia energética. La incorporación de sistemas inteligentes también ha permitido la mejora en la predicción de la demanda de energía y el mantenimiento predictivo de infraestruc-

turas industriales, lo que optimiza el uso de la energía y reduce el costo operativo de las empresas.

Por otro lado, es una realidad que la proliferación de centros de datos y la creciente demanda de infraestructuras digitales impulsadas por la inteligencia artificial están generando una **mayor demanda de energía**, lo que plantea nuevos retos en términos de suministro eléctrico continuo. Para afrontar esta situación, el consejo cree necesario integrar fuentes de energía renovables gestionables, como los gases renovables, junto con el almacenamiento de energía, para garantizar que los centros de datos y sistemas industriales operen de manera eficiente las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Este modelo mixto de energía no solo mejora la resiliencia del sistema, sino que también abre nuevas oportunidades de negocio en el ámbito de la sostenibilidad energética y la innovación tecnológica.



Además, la IA aplicada a la industria permitirá una mejor gestión de los procesos logísticos, la mejora de la calidad de los productos y una mayor personalización de las ofertas a los consumidores. Esto abre **nuevas oportunidades de desarrollo económico** en sectores clave de la industria, como la robótica, la automatización y la fabricación avanzada.

Por otra parte, la cooperación público-privada, conocida como **coopetencia** (cooperación y competencia), es clave para la aceleración de la transición energética y el desarrollo de proyectos industriales sostenibles. La colaboración entre el sector público y privado facilita la creación de marcos normativos estables y ágiles que permiten la ejecución rápida de proyectos estratégicos. El fortalecimiento de estos marcos regulatorios es esencial para atraer inversiones en energías renovables, infraestructuras industriales y tecnologías emergentes.

La cooperación, según entiende el Consejo, también es fundamental en el **desarrollo de infraestructuras compartidas**, como redes eléctricas y de gas, que permiten a las empresas mejorar su eficiencia energética y reducir costes. Además, la creación de clústeres industriales y el impulso de proyectos de I+D+i conjuntos entre empresas y administraciones pueden contribuir a la mejora de la competitividad, a la creación de empleos de calidad y a la innovación en sectores clave como la automoción, la energía y la industria de materiales sostenibles.

La **coopetencia** también implica la colaboración en la **formación de talento y el fortalecimiento de capacidades locales**. El establecimiento de programas conjuntos entre universidades, centros de investigación y empresas facilitará la transferencia de conocimiento y la adaptación de los trabajadores a las nuevas demandas del mercado laboral. Este enfoque colaborativo fortalecerá el ecosistema de innovación y garantizará que el Mediterráneo español se mantenga a la vanguardia en la adopción de tecnologías sostenibles.

En cuanto a la cooperación internacional, esta **coopetencia** permitirá a las empre-



## La cooperación es fundamental en el desarrollo de infraestructuras que permitan a las empresas mejorar su eficiencia energética y reducir costes

sas españolas acceder a mercados globales, compartir buenas prácticas y generar alianzas estratégicas que refuercen su competitividad. Además, los **incentivos fiscales y la coordinación territorial**, impulsados por las administraciones públicas, serán clave para atraer inversiones y fomentar el desarrollo económico a nivel local.

La **colaboración entre el sector público y privado**, combinada con un enfoque de **coopetencia**, es esencial para avanzar hacia un modelo económico y energético sostenible y competitivo. Esta cooperación en áreas clave como la transición energética, la innovación industrial y la formación de talento ayudará a todo el Mediterráneo español a consolidarse como líder en sostenibilidad y competitividad en un contexto global.

## Plan de acción

El Consejo entiende que, para fortalecer la competitividad y sostenibilidad del tejido económico, es esencial **fomentar alianzas sólidas** entre empresas, administraciones públicas y sociedad civil. Un plan de acción efectivo, señalan sus miembros, debe centrarse en áreas clave como la formación, la sostenibilidad, la digitalización, la gestión de recursos y la participación ciudadana.

La **formación y atracción de talento** son fundamentales para responder a las necesidades cambiantes del mercado. De ahí que es necesario que las administraciones diseñen programas educativos alineados con la realidad del entorno productivo, impulsando la colaboración con empresas y centros de formación. Por ejemplo, la formación dual, el aprendizaje continuo y el desarrollo de habilidades creativas son herramientas clave para consolidar una mano de obra especializada y preparada para los desafíos.

En materia de **sostenibilidad**, muchas empresas están adoptando modelos de producción más circulares. Para escalar estos avances, es necesario contar con un mayor apoyo institucional que facilite la transición ecológica. Las alianzas público-privadas permiten compartir conocimiento, reducir costes, acceder a programas nacionales y europeos y promover proyectos

innovadores que integren criterios medioambientales y sociales. También la digitalización ofrece una oportunidad estratégica para transformar procesos, optimizar recursos, mejorar la logística, aplicar inteligencia artificial y fortalecer los canales *online*. Esta transformación tecnológica resulta imprescindible para consolidar la competitividad, especialmente en las pequeñas y medianas empresas.

El **diálogo constante** entre los actores sociales, políticos y económicos es clave para planificar zonas industriales modernas, sostenibles y conectadas, con corredores logísticos eficientes e infraestructuras energéticas como redes de gas y electricidad verde. Estas áreas pueden albergar proyectos conjuntos relacionados con energías renovables, como el biometano, fomentando la cooperación entre sectores estratégicos como el agroalimentario, el tecnológico y el industrial.

Por otro lado, la gestión inteligente de recursos requiere establecer alianzas estratégicas con **terceros países** para diversificar el suministro de materias primas críticas, reduciendo la dependencia de fuentes únicas y fortaleciendo la autonomía económica. Garantizar el acceso a energía verde a precios competitivos será clave para avanzar hacia una transición energética justa.

La **innovación** debe impulsarse mediante alianzas entre empresas, administraciones y sociedad civil, favoreciendo la transferencia de conocimiento desde los centros de formación hacia el mundo productivo. La responsabilidad social corporativa, por otro lado, debe consolidarse como eje transversal, promoviendo la implicación de la ciudadanía en los procesos de cambio y la creación de entornos colaborativos. Solo a través de estas sinergias será posible construir un modelo de desarrollo económico más inclusivo, resiliente y sostenible.



# Los imprescindibles



**1** La transición energética avanza con fuerza gracias al crecimiento de las energías renovables, pero se ve limitada por una infraestructura eléctrica insuficiente que impide aprovechar plenamente su potencial.

**2** Existe desconexión entre la descarbonización de la generación y la falta de adaptación de la demanda industrial, lo que requiere inversiones urgentes en redes eléctricas y planificación energética.

**3** El litoral mediterráneo representa una gran oportunidad industrial por sus recursos naturales, ubicación estratégica y capacidad para atraer inversiones sostenibles.

**4** La digitalización y la inteligencia artificial están transformando la industria, generando demanda



de empleo cualificado y nuevas oportunidades económicas ligadas a la eficiencia y la automatización.

**5** La *coopetencia* es clave para impulsar proyectos estratégicos, desarrollar talento, atraer inversiones y consolidar un modelo económico competitivo y sostenible. público-privada.

# El consejo de Castelló

**Manuel Argüelles**  
Director general de Energía y Minas de la Generalitat Valenciana.

**Pedro Mayorga**  
Cofundador y CEO de Eneoceen.

**Aitor Boiza**  
Responsable de Mercados y Sostenibilidad de AVECAL.

**Manuel Breva**  
Secretario general de ANFFECC.

**Ibán Molina**  
Director de Hidrógeno Verde de Iberdrola.

**Francisco Vea**  
Responsable de Innovación de Simetría Grupo.

**Guillermo Roth**  
Subdirector de Statkraft España.

**Roberto Hernández**  
Responsable de la delegación Gran Consumo CV NEDGIA.

**Javier Portalés**  
Responsable de Energía de Pamesa Grupo Empresarial.

**Juan Vicente Bono**  
Presidente de la Asociación Investigación de Empresas (AICE).

**Ángel Báez**  
Director de *El Periódico Mediterráneo*.

el Periódico de Castellón  
**Mediterráneo**



# Cooperar para un TURISMO más GESTIONABLE

Los destinos del Mediterráneo, y en particular los territorios insulares, afrontan una confluencia de factores que los sitúan en una posición de elevada vulnerabilidad frente al cambio climático y a los límites físicos del crecimiento turístico actual, como son la aceleración del propio cambio climático, la sobrecarga estacional, la fuerte dependencia exterior y el déficit de gobernanza coordinada. El futuro del turismo en contextos climáticamente vulnerables, como el Mediterráneo insular, depende de la capacidad colectiva para activar transformaciones estructurales.

En este sentido, el incremento sostenido de las temperaturas y la intensificación de fenómenos extremos exigen **adaptar los**

**destinos** al nuevo régimen climático. Esto implica reprogramar usos y horarios turísticos, rediseñar espacios públicos con criterios de habitabilidad climática (sombra, vegetación, fuentes, nebulización) e incorporar el confort térmico como criterio de planificación urbana. Además, la progresiva pérdida de atractivo del verano como temporada principal obliga a diversificar productos, mercados y calendarios, favoreciendo una redistribución temporal de la demanda que alivie la presión estacional sobre el territorio y los servicios.

Por otro lado, la **seguridad hídrica y energética** emerge como uno de los grandes desafíos de la gestión del turismo. En materia de agua, la creciente dependencia de la desalación —costosa y energéticamente intensiva—, la sobreexplotación de acuíferos y las ineficiencias en las redes de distribución hacen urgente una nueva gobernanza basada en la reducción de pérdidas, la reutilización y una mejor planificación territorial del consumo. Y en el ámbito de la energía persiste una alta dependencia de fuentes fósiles mientras la transición hacia un modelo renovable se ve frenada por la baja capacidad de almacenamiento,

la inestabilidad regulatoria y la complejidad administrativa.

Los miembros del Consejo aseguran que el desarrollo turístico del siglo XXI debe dejar atrás la lógica extractiva para adoptar principios de economía circular, no como complemento, sino como eje estructural del desarrollo. Esto significa cerrar ciclos, reducir residuos, reutilizar materiales, pero, sobre todo, generar más valor (económico, social y ambiental) a partir de procesos más inteligentes y regenerativos. Al mismo tiempo, la transformación ecológica requiere **inversión** intensiva y sostenida.

Más allá de los impactos ambientales, el actual crecimiento turístico está generando fracturas sociales profundas en los territorios que lo acogen que cuestionan la promesa de prosperidad compartida. Estas tensiones se manifiestan con especial intensidad en cuatro frentes interrelacionados, que configuran un escenario de desequilibrio estructural entre las dinámicas del turismo y las condiciones de vida de la población residente: dualización urbana, precariedad laboral, acceso a la vivienda y pérdida de confianza.

Estos desequilibrios revelan que el “contrato social” del turismo se ha roto: el crecimiento ya no garantiza prosperidad compartida, sino que amplía la brecha entre visitantes y anfitriones. Como señalaron los miembros del Consejo, existe un divorcio entre la sociedad local y el visitante, que pone en riesgo la **aceptación social del turismo**. Otro de los retos es la aplicación de la tecnología en el turismo para alcanzar una **transformación digital** con propósito. El uso masivo de datos —geostatísticos, ambientales, económicos o de comportamiento— abre oportunidades para anticipar impactos, planificar flujos, optimizar recursos y mejorar la experiencia del visitante. Sin embargo, los ponentes coincidieron en que el dato solo tiene valor si se estructura, valida y contextualiza, se comparte con transparencia entre agentes públicos y privados, y se traduce en información útil y accesible para la toma de decisiones.

## El ‘contrato social’ del turismo se ha roto: el crecimiento ya no garantiza prosperidad compartida

La clave no está solo en tener el dato, sino en **diseñar interfaces** que conecten la información con los usuarios finales. En el Consejo se abordó el papel estratégico de la Administración como cliente temprano de innovación, capaz de generar tracción para soluciones tecnológicas alineadas con los retos reales del territorio. Esta función permitiría a la Adminis-

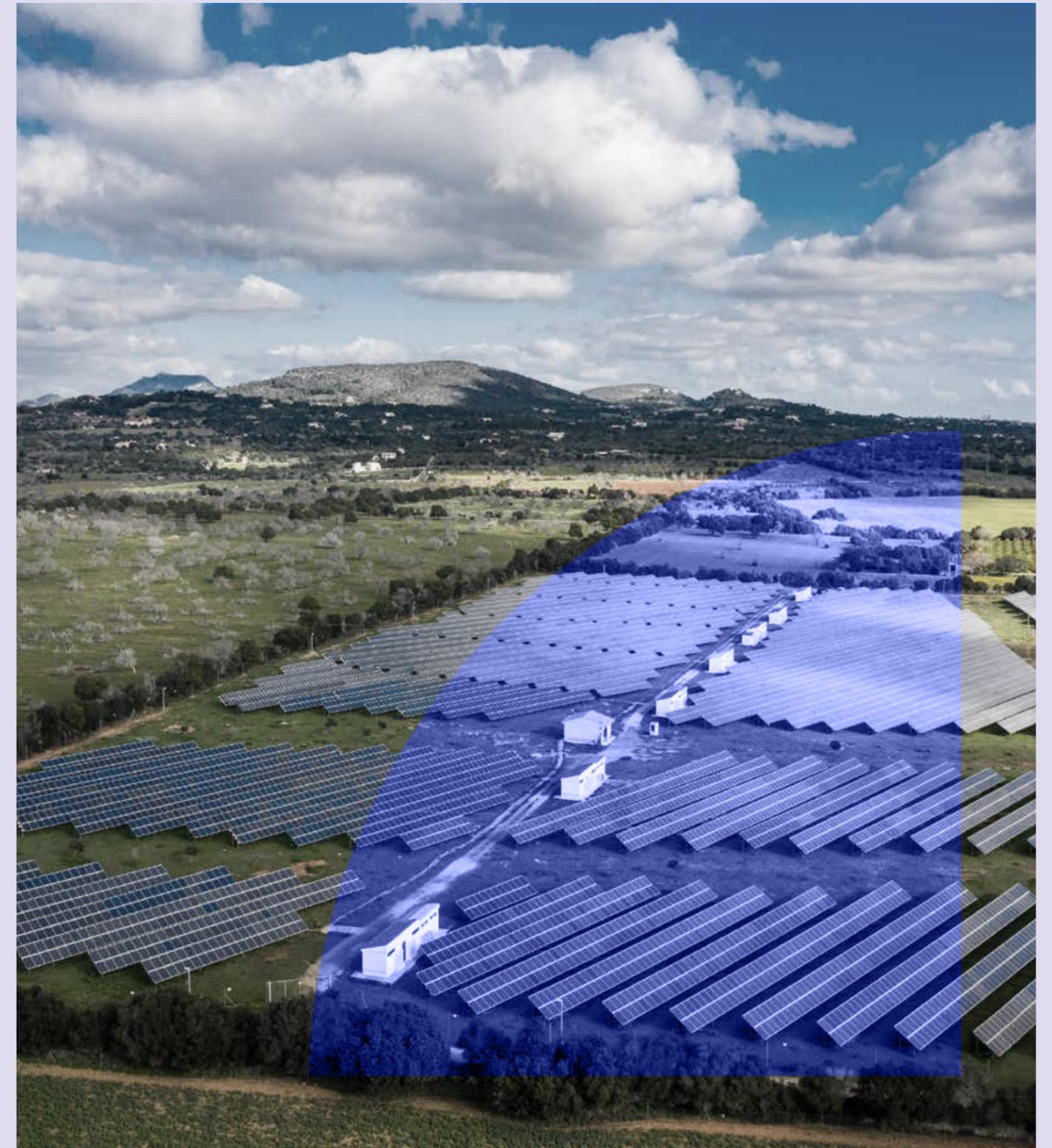
tración no solo acompañar el cambio, sino impulsarlo activamente, alineando la innovación tecnológica con los objetivos de sostenibilidad y resiliencia del territorio.

En un escenario de emergencia ecológica, social y energética, el **aislamiento estratégico** ya no es una opción viable. La transformación del turismo requiere una arquitectura institucional más abierta, colaborativa y anticipatoria, que supere lógicas fragmentadas y fomente alianzas a escala regional y mediterránea. El turismo —y en particular el cambio climático que lo afecta— no reconoce límites administrativos. Si una región no actúa, puede comprometer los avances de su vecina. De ahí la necesidad de juegos de suma positiva, basados en la confianza, coordinación y visión compartida.

Los miembros del consejo coincidieron en que ningún destino resolverá por sí solo los **impactos climáticos** que amenazan la sostenibilidad del turismo en el Mediterráneo. De ahí la necesidad de un “compromiso político y técnico” para avanzar hacia marcos de gobernanza eficaces de bienes comunes (biodiversidad y recursos naturales) que requieren plataformas interregionales, diagnósticos participativos y proyectos multiactor.

Por este motivo, los expertos defendieron una idea central, convertir el Mediterráneo en un destino compartido, donde los logros de unos refuercen a todos y sus fracasos comprometan al conjunto. Para ello, antes que colaborar, es preciso **comprometerse**, adherirse, por ejemplo, a la Declaración de Glasgow, y desplegar un plan de acción climática en cinco ejes: medir, descarbonizar, regenerar, colaborar y financiar.

Porque la adaptación climática ya está en marcha. El Mediterráneo vive olas de calor marinas, escasez de agua, pérdida de biodiversidad funcional y presión creciente sobre infraestructuras básicas. El **confort climático** —pilar del atractivo turístico— está en riesgo. Es necesario entender la conservación de los ecosistemas como una inversión estructural, no una externalidad ambiental. De ahí la im-



portancia de la restauración ecológica de humedales, torrentes y praderas de posidonia, la reutilización del agua como estándar de gestión hídrica y la protección de zonas costeras ante la subida del nivel del mar.

La **sostenibilidad turística** no se puede delegar. Exige corresponsabilidad real entre administraciones, empresas, ciudadanía y ciencia, y espacios de reflexión-acción con participación de sindicatos, sector privado, sociedad civil y expertos para definir una hoja de ruta común. Además de señalarse iniciativas como la electrificación de flotas o la renaturalización de espacios como formas de aproximar la sostenibilidad a la escala cotidiana, se insistió en la necesidad de reconocer a la comunidad anfitriona como actor legítimo y estratégico en la gestión del destino, al mismo nivel que los visitantes o los operadores turísticos.

Y es que el turismo no solo transforma territorios, también configura identidades. Este implica **valores materiales e inmateriales**, y debe considerar siempre la capacidad de carga, la planificación participativa y la protección del conocimiento tradicional.

Uno de los mensajes más reveladores de la mesa fue el reconocimiento de que agua y energía no pueden abordarse como **sistemas independientes**. En territorios insulares como las Illes Balears, su interdependencia no es solo operativa, sino estratégica: la seguridad hídrica depende del sistema energético, y la transición energética está condicionada por las decisiones en materia de agua.

Prueba de ello es que la producción de **agua desalada**, imprescindible para garantizar el suministro en periodos de alta demanda turística y baja pluviometría, requiere grandes cantidades de energía, lo que incrementa los costes y las emisiones si la fuente no es renovable. A su vez, la reutilización y regeneración del agua permiten reducir la presión sobre acuíferos sobreexplotados, aliviando parte de la carga energética del sistema. Por otra parte, en un contexto en que el 75 % de la energía consumida en Baleares sigue siendo



## Desafíos y oportunidades

**Factores de vulnerabilidad:** el turismo en territorios insulares enfrenta riesgos especialmente altos por el cambio climático, la estacionalidad excesiva y la dependencia del exterior.

**Interdependencia agua-energía en las Illes Balears:** las decisiones energéticas impactan directamente en la seguridad hídrica, y viceversa, mostrando la necesidad de una planificación integrada.

**Desequilibrios sociales provocados por el turismo:** problemas como la falta de vivienda asequible, la precariedad laboral o la pérdida de confianza entre residentes y visitantes están erosionando el “contrato social” del turismo.

fósil, la electrificación como vía para ganar en eficiencia, resiliencia y soberanía energética no se limita a cambiar tecnologías, sino que exige repensar el sistema y reordenar la demanda energética del turismo, la movilidad y el ciclo del agua. Más cuando el agua puede funcionar también como almacén energético, mediante gestión avanzada de desalación y depuración de aguas residuales en entornos turísticos densos.

Avanzar hacia un modelo de **gestión circular del agua** y la energía exige una nueva generación de infraestructuras, pero también cambios en la planificación territorial, en la fiscalidad y en la gobernanza. El turismo debe integrarse como actor activo en este proceso, no solo como consumidor intensivo de recursos, sino como coinversor en soluciones que aseguren la resiliencia del destino.

Esta visión integrada, apoyada por todos los participantes de la mesa, marca un cambio de paradigma: no se trata de resolver problemas sectoriales, sino de abordar desafíos complejos desde una lógica sistémica, anticipatoria y cooperativa.

Sin embargo, la cooperación efectiva no se construye solo con buena voluntad, sino que requiere de **inteligencia compartida**, capacidades distribuidas y marcos de confianza. En este sentido, el consejo insistió en que la transición hacia un turismo más sostenible exige una profunda transformación en la forma en que generamos, compartimos y utilizamos los datos. Por supuesto, el **valor del dato** no reside solo en su volumen o procedencia, sino en su capacidad para ser interpretado, contextualizado y accionado. La información debe fluir entre escalas y actores, desde los centros tecnológicos hasta los gestores públicos, desde los nodos empresariales hasta las comunidades locales. La cooperación, por tanto, no debe limitarse al reparto de tareas o recursos. Debe ser una cultura compartida basada en la anticipación, donde el conocimiento no se acumule ni se privatice, sino que se traduzca en acción colectiva y en visión a largo plazo.

# Plan de acción

El turismo del futuro no podrá limitarse a minimizar impactos, deberá generar valor compartido, tanto para el medio ambiente como para las comunidades locales. Esto implicará regenerar ecosistemas degradados, restaurando su funcionalidad y biodiversidad, y reequilibrar los sistemas hídricos y energéticos, con el fin de reducir su presión y aumentar su resiliencia. Al mismo tiempo, es necesario **mejorar la calidad ambiental** del entorno construido, integrando soluciones bioclimáticas y materiales sostenibles, y también preservar y valorizar el capital natural por ser el principal activo del destino y fuente de bienestar colectivo.

Hay que pasar de un turismo que genera tensiones a uno que **fortalece la comunidad**, y ello exige un enfoque regenerativo-social que restituya el derecho a habitar y no desaloje el arraigo local, empodere a la población con conocimiento, voz y recursos, y reparta de modo equitativo los beneficios económicos y sociales del turismo.

Para el consejo, la sostenibilidad social no es una cuestión técnica, es un **pacto de convivencia**. Requiere redistribuir poder, voz y beneficios entre todos los actores del sistema turístico. Desde el urbanismo y la movilidad hasta el empleo o los servicios públicos, los **desequilibrios acumulados** reclaman respuestas valientes y estructurales. Por ello, se planteó avanzar hacia

nuevas alianzas entre empresas, administraciones y ciudadanía para garantizar que el turismo contribuya activamente al bienestar colectivo.

Más allá de las herramientas tecnológicas, el Consejo apuntó que la **tecnología** debe contribuir a un turismo más sostenible, ayudando a reducir impactos y aumentar la eficiencia. La industria también debe distribuir mejor los beneficios del conocimiento y dar voz a los diferentes actores del ecosistema, pero también ser identitaria, protegiendo el patrimonio cultural frente a la homogeneización algorítmica.

Respecto a la **sostenibilidad**, no se alcanza con declaraciones, sino con estructuras de cooperación operativas y duraderas. Así lo defendieron tanto representantes públicos como empresariales pertenecientes al consejo.

Abandonar la lógica extractiva y avanzar hacia un **crecimiento turístico basado en el valor**, no

en el volumen, requiere de un liderazgo empresarial activo, comprometido con la cadena de valor y el destino. Para ello, la mesa recomendó articular una estructura intermedia de gobernanza —como un comisionado del Mediterráneo turístico— que facilite la acción conjunta entre actores diversos. Entre los ejemplos operativos de cooperación multirregional, se destacó la red INESTUR como ejemplo, mientras que se instó a replicar pilotos multiactor, como el de Málaga, a escala mediterránea.

Los expertos apuntan a la necesidad de que la transformación turística se **construya colectivamente** y no mediante la imposición. La cooperación no es una opción secundaria, sino la única vía para sostener la riqueza sin agotar los recursos. Sin estructuras de cooperación, sin foros estables, sin escucha activa entre actores, no será posible transformar el turismo.



# Los imprescindibles



**1** Adaptar el modelo de los destinos turísticos a los límites ecológicos del territorio.

**2** Impulsar un turismo que no excluya a los residentes de los beneficios que genera.

**3** Aplicar estructuras de corresponsabilidad, liderazgo compartido y visión transregional.

**4** Crear foros permanentes de cogobernanza, donde residentes, empresas, sindicatos y Administración decidan juntos la hoja de ruta.

**5** Diseñar interfaces de conocimiento que traduzcan los datos en decisiones útiles para cada actor del ecosistema.



# El consejo de las Illes Balears

## Mariano Juan

Vicepresidente. Consell Insular de Eivissa.

## Alicia Reina

Presidenta. Asociación Española de Directores y Directivos de Hotel Balears.

## Xavier Pastor

Activista medioambiental, oceanógrafo, expresidente de Greenpeace España.

## Federico Fuster

Presidente. Asociación Empresarial Hotelera y Turística de la Comunitat Valenciana (Hosbec).

## Antonio Doménech

CEO de Vibra Hotels.

## Dirk Glaesser

Director de Turismo Sostenible de la Organización Mundial del Turismo.

## Inma Saranova

Directora de IbizaPreservation.

## Lourdes Ripoll

Vicepresidenta Sostenibilidad. Melià Hotels International.

## Maria Àngels Marí

Secretaria de Pimeef y presidenta de la Alianza del Agua de Ibiza y Formentera.

## Salvador Losa

Conseller Presidencia, Gestión Económica y Deportes. Consell Insular de Ibiza.

## Guillem Colom

Profesor de la Universidad de Glasgow y director del grupo de investigación 'Discursos sobre la sostenibilidad'.

## José María Romero

Investigador del proyecto EMCOTUR de la Universidad de Málaga.

## Eduard Clavell

Abogado experto en vivienda.

## José Manuel Orengo Pastor

Secretario del consejo de Baleària.

## Dolores Ordóñez

CEO de Any Solution.

## Antonio López de Ávila

Director de Innovación, Inversión y Educación de la Organización Mundial del Turismo.

## Bernat Bonnín

CEO de Robot.

## Ana Abade

Directora de Relaciones Institucionales de Booking.

## Miguel Reynés

Director de Informática del Grupo Riu.

## Miquel Cardona

Director gerente de IB Digital.

## Sebastià González

Director general de Innovación y Transformación Digital del Govern balear.

## José Guillermo Díaz Montañés

Presidente de ARTIEM Hotels.

## Bartomeu Deyà

Vicepresidente del Comité de Turismo Cultural de Icomos-Unesco.

## Antonio Deudero

Concejal de Movilidad. Ayuntamiento de Palma.

## Martí Ribas

Director general de Endesa en Baleares.

## Bartomeu Massuti Ballester

Mission Concept Engineer en Open Cosmos.

## Yolanda de Aguilar

Secretaria general de Turismo de la Junta de Andalucía.

## Joan Calafat

Director general de Recursos Hídricos del Govern balear.

## Antonio Troya

Presidente de Iniciativa Natura.

## Juan Martínez Díaz-Guerra

Jefe de proyecto de Smart Building y Eficiencia Energética de Telefónica.

## Antoni Riera

Director técnico de la Fundación Impulsa.

## Marisa Goñi

Directora de *Diario de Mallorca*.

## Cristina Martín

Directora de *Diario de Ibiza*.

**Diario de Mallorca** DIARIO de IBIZA

# El motor ECONÓMICO AZUL

La economía azul se está revelando como un nuevo motor económico para el arco mediterráneo español, y durante el último año el Consejo de Expertos reunido en la sede de *El Periódico* ha trabajado para convertir esta visión en una hoja de ruta. Desde una mirada multidisciplinar se ha explorado cómo articular una economía vinculada al mar capaz de atraer inversión tecnológica, generar innovación y empleo cualificado, y regenerar el entorno marino.

Unos 4,9 millones de personas trabajan en la economía azul en la Unión Europea, y España es el país que contribuye con mayor número de personas, concretamente el 20 % del total. Con estos datos, el *Informe sobre la Economía Azul de la UE 2025* de la Comisión Europea coloca al país al frente de un sector que considera estratégico.

El Pacto Europeo por los Océanos plantea, por primera vez, una visión compartida para la gestión integral de las aguas, reconociendo que una gobernanza coordinada no solo fortalece la sostenibilidad ambiental, sino que también impulsa la competitividad económica en el ámbito marítimo. El deterioro de los océanos, acelerado por décadas de actividad económica insostenible, amenaza no solo la vida marina, sino también la base productiva de sectores clave como la pesca y el turismo, que tienen una afectación directa en las comunidades costeras.

## LIDERAZGO MEDITERRÁNEO

El Mediterráneo español reúne las condiciones necesarias para liderar la economía azul en Europa. Pero para lograrlo es preciso una acción coordinada, movida por una visión compartida y una apuesta por la innovación.

Para seguir adelante, la colaboración entre las comunidades mediterráneas (Catalunya, Comunitat Valenciana, Illes Balears, Murcia, Andalucía) debe traducirse en una visión cohesionada del Mediterráneo, que impulse proyectos conjuntos y estrategias compartidas.

Los expertos constatan que el Mediterráneo es el mejor banco de pruebas en el que testear soluciones y escalarlas a nivel global: representa menos del 1 % de la superficie oceánica del planeta, pero concentra cerca del 30 % del transporte marítimo, afronta el calentamiento acelerado de sus aguas y una importante actividad pesquera. Resulta fundamental tejer una red de cooperación en todo el arco mediterráneo que permita desplegar plenamente el potencial de la economía azul y captar las inversiones necesarias. Los científicos coinciden en que la tecnología es clave para enfrentar los desafíos actuales. Las nue-

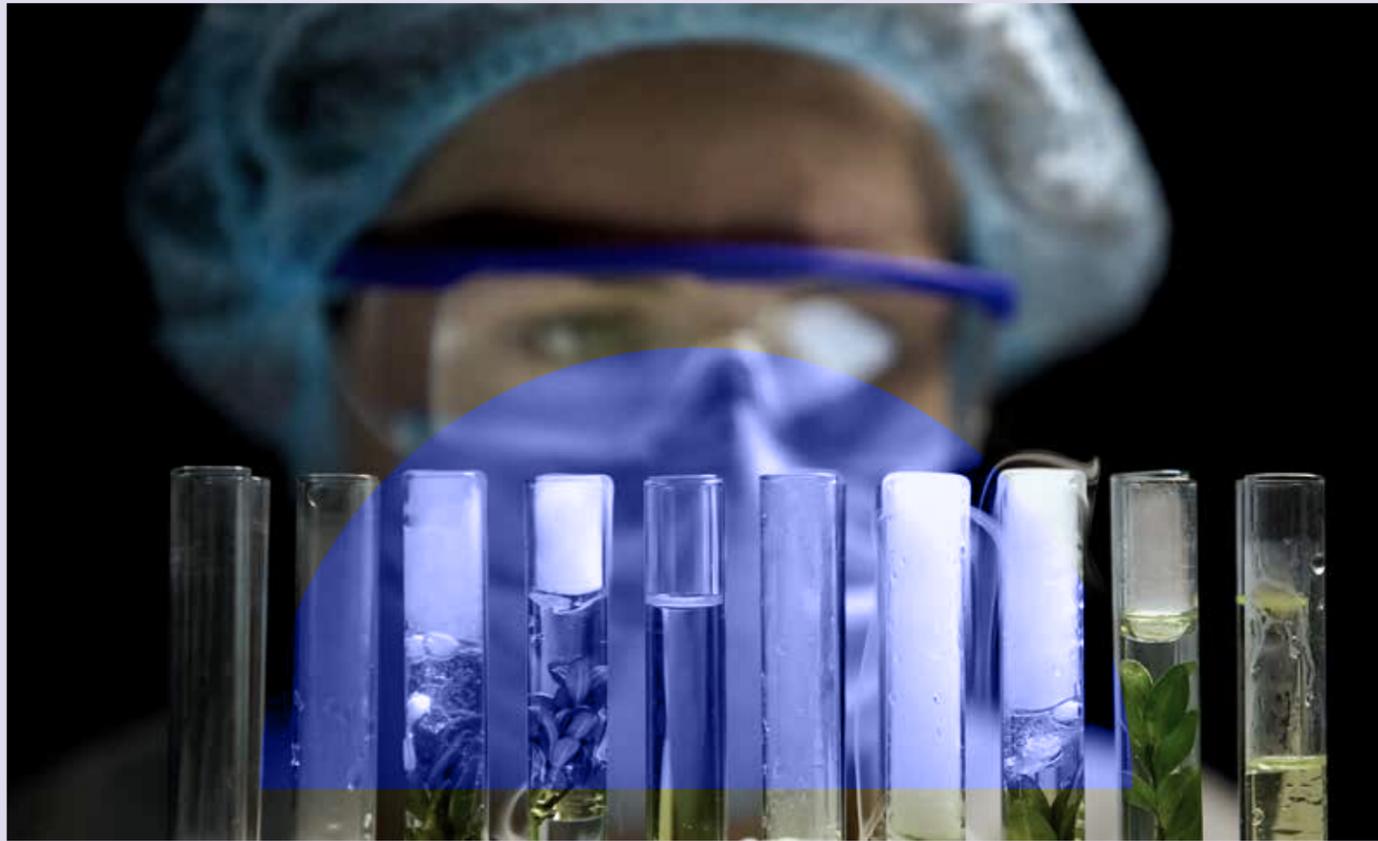
vas empresas vinculadas a la economía azul se apoyan en soluciones avanzadas y digitales. Por ello, los expertos subrayan la importancia de proyectar este ámbito como un sector altamente tecnológico para atraer inversión.

Barcelona, gracias a su talento especializado y ecosistema tecnológico, un puerto orientado a la innovación y una sólida red de investigación, ha logrado que la economía azul eleve su aportación al PIB del 4,3 % al 5 % en solo cinco años, fruto de una estrategia enfocada en este sector. La red BlueNetCat, formada por cerca de 800 investigadores, es la mayor plataforma dedicada a transferir conocimiento científico y tecnológico hacia el sector empre-

sarial. Sin embargo, la innovación en el ámbito marítimo sigue enfrentándose a un gran obstáculo: la complejidad de los trámites burocráticos, especialmente cuando se trata de realizar pruebas o desarrollar proyectos en el mar. Para hacer frente a esta barrera, el Port de Barcelona está impulsando la creación de espacios en sus inmediaciones dedicados a desarrollar y validar nuevas iniciativas. La ciudad trabaja en mecanismos que permitan agilizar el marco regulatorio, con el objetivo de generar un entorno más flexible y favorable para experimentar y escalar soluciones emergentes.

La explosión de nuevo conocimiento científico y tecnológico está conduciendo a la aparición y desarrollo de nuevas actividades económicas en torno a la biotecnología, el turismo, el sector logístico y naviero, la pesca y la alimentación, las energías renovables marinas y la regeneración de los ecosistemas marinos. Destaca el desarrollo de una industria del dato oceánico, indispensable para llevar a cabo cualquier actividad económica y que a su vez permite el surgimiento de nuevas *start-ups* y empresas innovadoras que ofrecen soluciones disruptivas en ámbitos como la monitorización





marina, la predicción climática, la gestión de recursos y la conservación del medio marino.

Sin embargo, el crecimiento de la economía azul plantea una necesidad urgente: formar y atraer talento en todos los niveles. Al mismo tiempo, sectores tradicionales como la pesca o el transporte marítimo enfrentan un desafío generacional, ante la escasa incorporación de jóvenes a las llamadas profesiones azules. La creación del Parque de Tecnología Marítima es un ejemplo del esfuerzo por impulsar nuevo talento orientado a la investigación y la aplicación tecnológica, con el fin de generar nuevas actividades económicas y modernizar sectores tradicionales vinculados al mar.

Pero acercar el océano a la ciudadanía también es fundamental. Fomentar el deporte náutico y promover la divulgación ambiental a través de actividades y centros especializados no solo conecta a las personas con el entor-

## El crecimiento plantea una necesidad urgente: formar y atraer talento en todos los niveles

no marino, sino que refuerza su comprensión sobre su valor ecológico, económico y social. Este vínculo emocional y educativo es clave para generar conciencia, despertar vocaciones y construir una cultura oceánica más sólida.

### UN TRANSPORTE DIFERENTE

La necesaria descarbonización del transporte marítimo no hará sino acelerar la transformación y modernización del sector. En abril, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó un marco para gravar las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte internacional por mar, que deberá ratificarse en octubre. El plan introduce por primera vez límites obligatorios de emisiones y un sistema global de precios para los operadores que los superen. Además, este mayo, el Mediterráneo ha sido oficialmente designado Área de Control de Emisiones (ECA), lo que obliga a los bu-

ques que lo atraviesan a utilizar combustibles más limpios.

Nos encontramos ante una flota que debe transformarse y una demanda de nuevos combustibles que crece a nivel exponencial. Inversiones difíciles de cuantificar por sus dimensiones son necesarias en el sector energético, puertos, navieras, logística y toda una amplia cadena de valor asociada. El Clúster Marítimo Español, que agrupa a todas las actividades económicas relacionadas con el mar, y el Comité Económico y Social Europeo (CESE) han propuesto a la Comisión Europea la creación de una Alianza Industrial para la Economía Azul, que reúna a empresas, investigadores, políticos e inversores, para desarrollar buques sostenibles, fortalecer la cadena de suministro e impulsar la innovación.

Asimismo, la Asociación Nacional de Barcos Eléctricos (ANBE) indica que España tiene la oportunidad de convertirse en líder del turismo náutico sostenible en Europa, apostando por flotas de alquiler 100 % eléctricas, híbridas o a hidrógeno, y pone como ejemplo Italia, donde ya está en marcha el plan de descarbonización con un corredor de hidrolíneas de más de 25 marinas por la costa. Además de la modernización de los puertos, aboga por sustituir las subvenciones al diésel marino para uso turístico por incentivos reales para la conversión energética del sector. Paralelamente, el desarrollo de nuevas soluciones tecnológicas permiten optimizar la eficiencia operativa como vía más rápida para minimizar el impacto y reforzar la competitividad.

La economía azul está abriendo nuevas vías para obtener proteínas sostenibles en el Mediterráneo. Uno de los ejes clave es la optimización de la acuicultura mediante tecnologías avanzadas, fundamental para garantizar la seguridad alimentaria. A la vez, crecen las alternativas innovadoras, como el cultivo de algas, un sector que concentra más del 97 % de la producción mundial en Asia y que la Comisión Europea ya considera una prioridad estratégica. Nuevas empresas están desarrollando in-



## Economía azul: elementos clave

España representa el  
**20 %**  
del empleo total en este sector dentro de la Unión Europea, posicionándose como líder.

Sectores como la biotecnología marina, energías renovables, acuicultura y turismo náutico muestran un alto grado de desarrollo y potencial.

## Algas

Nuevas empresas están desarrollando ingredientes y complementos alimenticios a base de algas, atrayendo el interés de los inversores.

## El potencial de esta economía ya ha captado la atención de nuevos fondos especializados

gredientes y complementos alimenticios a base de algas, atrayendo el interés de los inversores. Su capacidad para limpiar y oxigenar el agua ha llevado a integrarlas en piscifactorías y en procesos de descontaminación en depuradoras o zonas portuarias. Además, se utilizan en cosmética, producción de biomasa y envases sostenibles, al tiempo que avanza la investigación genética para aplicaciones médicas. Además de reforzar la colaboración público-privada, es fundamental consolidar mecanismos de inversión para un sector clave en la descarbonización, la digitalización del transporte marítimo y la logística, la sostenibilidad alimentaria mediante nuevas fuentes de proteína, el desarrollo del turismo y el deporte sostenibles, y los avances en biotecnología y salud.

Una de las principales carencias identificadas es la falta de capital en las fases iniciales de las *start-ups*, donde el riesgo es mayor. Sin embargo, el potencial de la economía azul ya ha captado la atención de nuevos fondos especializados, como el portugués Faber Blue Pioneers, centrado en tecnologías con impacto ambiental positivo, o el Barcelona Investment Fund, que destina 30 millones de euros al impulso de empresas emergentes y nuevas tecnologías. El Consejo de Expertos considera que en esta apuesta de futuro es fundamental, lejos de un discurso politizado, mantener una "visión compartida, generosa y valiente, trabajando en red con todos los agentes públicos y privados", alineada con la ciencia y abierta a la colaboración panmediterránea.

# Plan de acción

La economía azul se ha consolidado como una de las **palancas más potentes de transformación** para el Mediterráneo español. Su capacidad para generar empleo cualificado, atraer inversión, impulsar innovación tecnológica y regenerar ecosistemas sitúa al mar en el centro de una nueva narrativa de progreso. El Consejo de Expertos presenta su plan en torno a los cuatro pilares del Foro del Mediterráneo: Crecimiento, Competitividad, Personas, *Coopetencia* e Innovación, Tecnología e Inteligencia Artificial.

## CRECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD

Para consolidar la economía azul como un **eje de desarrollo estratégico**, el Consejo de Expertos ha identificado la necesidad de una agenda institucional sólida que permita a gobiernos, administraciones y grandes empresas liderar este proceso de transformación. Esto requiere activar inversiones públicas alineadas con los fondos europeos, coordinar políticas marítimas e industriales, y facilitar entornos regulatorios ágiles que permitan experimentar y testar nuevas soluciones. Infraestructuras como el centro de innovación para empresas

BlueTechPort del Port de Barcelona o el futuro Parque de Tecnología Marítima son ejemplos claros de esta estrategia.

No basta con actuar; también es urgente transformar el relato. La **economía azul** debe dejar de entenderse como un enfoque exclusivamente ambiental y pasar a ocupar un lugar destacado como industria tecnológica emergente. Incorporarla en las agendas de I+D, emprendimiento y digitalización; alinearla con el lenguaje del ecosistema tecnológico; y comunicarla como un vertical escalable con impacto económico tangible son pasos clave para atraer talento, inversión y respaldo institucional.

El Consejo de Expertos plantea que la economía azul tenga presencia propia en el 4YFN en el marco del Mobile World Congress, principal escaparate mundial de la tecnología, mediante un espacio BlueTech. También en el Smart City Congress, donde ya está presente en el exitoso salón Tomorrow Blue Economy. Propone trabajar para **activar conexiones entre el ecosistema azul y el digital**, y dar visibilidad a *start-ups*, *hubs*, fondos y soluciones tecnológicas vinculadas al mar.

El crecimiento de este nuevo modelo productivo requiere también de **financiación adaptada a las necesidades del sector**. Es fundamental fortalecer los fondos impulsados por las administraciones y los puertos —como Ports 4.0 o el Barcelona Investment Fund—, que ya están demostrando un fuerte efecto dinamizador y resultados muy

positivos. También crear instrumentos financieros flexibles para cada fase del ciclo empresarial, generar marcos fiscales más competitivos y atraer capital riesgo especializado como el de Faber Blue Pioneers. Solo así será posible escalar el impacto y consolidar un ecosistema empresarial azul fuerte y sostenible.

## PERSONAS

La economía azul debe acercarse a la sociedad y transmitir que se trata de una auténtica oportunidad de progreso. Para impulsar el ecosistema azul a través del relato, la visibilidad y la creación de comunidad, el liderazgo editorial de *El Periódico* se plantea como un activo estratégico, al consolidarse como medio de referencia en economía azul. Por ello, se propone reforzar el suplemento *Blau* con coberturas centradas en innovación, inversión, empleo y cultura marina.

Tiene efectos directos sobre aspectos esenciales de la vida cotidiana: desde la salud hasta el turismo, la alimentación o el ocio. Para que esta transformación tenga un efecto real, **es crucial activar políticas de formación y empleo**. El Consejo propone diseñar itinerarios educativos vinculados a ciencia, sostenibilidad, tecnología marina y análisis de datos oceánicos. También en logística y toda la cadena de valor en torno al sector marítimo y náutico.

A través de estos programas, se facilitará la **inserción laboral de jóvenes y profesionales en transición hacia sectores estratégicos**, preparando a una nueva generación de talento azul.

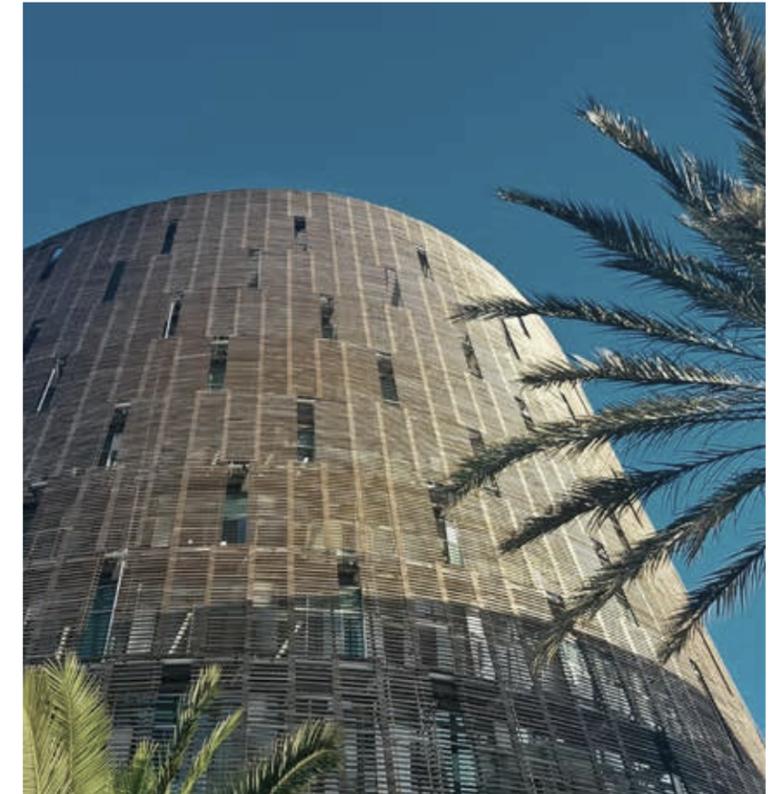
## 'COOPETENCIA'

El Consejo propone una **visión cohesionada del arco mediterráneo** español, basada en la colaboración entre territorios por encima de la competencia. Catalunya, la Comunitat Valenciana, Illes Balears, Murcia y Andalucía están llamadas a forjar alianzas estratégicas que trasciendan la lógica localista y permitan actuar con una voz común ante Europa. Esta visión se materializa en el impulso de proyectos compartidos entre puertos, universidades, empresas y administraciones, así como en la consolidación del Foro Mediterráneo como plataforma de coordinación y diálogo para esta estrategia conjunta.

**El Mediterráneo español no debe competir consigo mismo**. Debe cooperar para liderar, entendiendo que la suma de esfuerzos multiplica el impacto. La *coopetencia*, es decir, la colaboración entre competidores en beneficio mutuo, se plantea aquí como una herramienta clave para construir un ecosistema azul robusto y resiliente.

## INNOVACIÓN, TECNOLOGÍA E INTELIGENCIA ARTIFICIAL

La economía azul no puede construirse sin innovación. La **aplicación de tecnologías avanzadas** en sectores como la logística marítima, la salud oceánica o la alimentación sostenible es una de las mayores fuentes de oportunidad. El Consejo identifica como vectores de transformación la electrificación de la navegación, la digitalización portuaria, el cultivo de algas, el desarrollo de proteínas azules o la utilización de inteligencia artificial



y *big data* para la gestión oceánica, la predicción climática y la eficiencia pesquera.

Además, por su vulnerabilidad climática y riqueza ecológica, el Mediterráneo español representa un **entorno privilegiado para la experimentación**. El Consejo plantea convertir esta región en un laboratorio vivo donde testar y escalar soluciones de regeneración marina, tecnologías de bajo impacto, nuevas fuentes alimentarias y sistemas eficaces de reducción de contaminación y captura de plásticos.

En este contexto, *El Periódico* da un paso decisivo al **comprometerse con la divulgación y el impulso del ecosistema azul**: no solo proyectará una serie especial dedicada a la economía azul como vertical tecnológica emergente, sino que, además, pondrá en marcha los Premios de Economía Azul, una iniciativa pionera destinada a visibilizar y reconocer el liderazgo institucional, empresarial, científico y emprendedor que está marcando el rumbo del nuevo modelo económico marino.

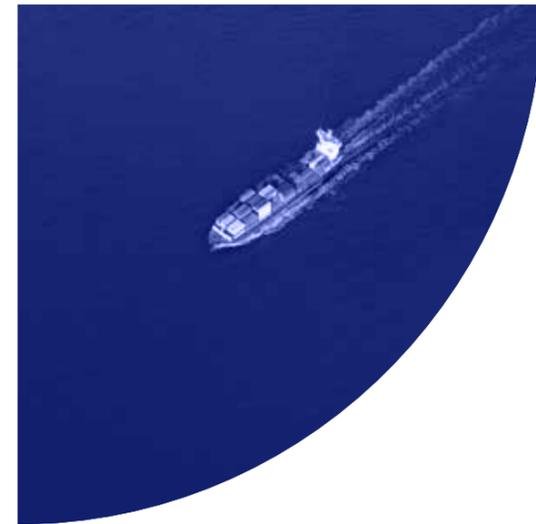
# Los imprescindibles



**1** Establecer una visión cohesionada del Mediterráneo español, conectando Catalunya, Comunitat Valenciana, Baleares, Murcia y Andalucía. Coordinar estrategias marítimas e industriales. Impulsar proyectos conjuntos entre puertos, universidades, empresas y administraciones.

**2** Reforzar los fondos dedicados a la economía azul y atraer capital riesgo. Diseñar instrumentos financieros adaptados a cada fase del ciclo empresarial.

**3** Visibilizar la economía azul como una oportunidad real de crecimiento económico, con impacto en la salud, el turismo, la energía, la alimentación y el deporte. Integrar la economía



azul en la agenda de innovación, emprendimiento y digitalización.

**4** Crear marcos regulatorios más ágiles, facilitar la innovación y favorecer espacios de prueba para nuevas tecnologías.

**5** Impulsar itinerarios formativos universitarios y de formación profesional que respondan a las necesidades de las empresas de la economía azul.



# El consejo de Barcelona

## Aurora Catà

Secretaria general del Barcelona Centre for International Affairs (CIDOB).

## Anna Majó

Directora de Proyectos Estratégicos de Barcelona Activa.

## Emma Cobos

Directora de innovación y Estrategia de Negocio del Port de Barcelona.

## Pablo Bou

Director de negocio de BlueNet Cat.

## Olga Cerezo

Directora del Port Olímpic.

## Carlos Esteban

Partner de Faber Venture Capital.

## Ignasi Ferrer

CEO de Ocean Ecostructures.

## José Antonio Vázquez

Director de l'Institut de Logística de Barcelona.

## Laureà Fànega

Director general de Barcelona Capital Nàutica.

## Albert Sáez

Director de *El Periódico*.

## Martí Saballs

Director Información Económica Prensa Ibérica.



**P** el Periódico

# Romper con los **ESTEREOTIPOS** sobre la **INMIGRACIÓN**

**L**a sucesión de crisis recientes —la pandemia, la guerra de Ucrania, la inflación y el cambio climático— ha generado un **sentimiento de incertidumbre global** que se ha prolongado en el tiempo. Ante este escenario de cambio y de situaciones complejas fuera de nuestro alcance, muchas personas buscan respuestas fáciles o discursos que prometen el retorno a una calma idealizada, especialmente

cuando se aborda el tema de la inmigración. Apostar por la diversidad sociocultural a partir de la **solidaridad**, la educación inclusiva y la integración laboral es clave para deshacer la opinión negativa que tiene la sociedad sobre los inmigrantes. De ello ha tratado el consejo de Girona, centrado en las personas, que ha participado en el Foro Económico y Social del Mediterráneo, una iniciativa de Prensa Ibérica. La necesidad de encontrar estabilidad ha hecho

que **determinados mensajes simplistas ganen popularidad**. Uno de ellos es que la inmigración supone más de un tercio de la población actual. Sin embargo, los datos lo desmienten. Según el último informe anual del Foro para la Integración Social de los Inmigrantes (FISI), el padrón español registraba 48,5 millones de personas, de las cuales 6.491.000 eran de nacionalidad extranjera, un 13,3 % del total. A nivel global, el 96,4 % de la población vive en





## Desmontando algunos mitos

La población inmigrante en España representa el

# 13,3 %

muy lejos del “más de un tercio” que circula en algunos discursos.

Solo el

# 11 %

de las consultas médicas son realizadas por personas nacidas en el extranjero.

Solo el

# 5 %

de los beneficiarios de ayudas sociales son migrantes, aunque tienen mayor riesgo de pobreza.

Un

# 58,4 %

de los migrantes mayores de 16 años está ocupado, frente al 50 % de los españoles.

su país de origen, y sólo un 3,6 % reside fuera, una proporción que en Europa es incluso inferior a la de Asia o América (según Naciones Unidas). Según un estudio publicado en el *Human Development Research Paper*, el 80 % de los movimientos migratorios del mundo son internos, es decir, dentro del mismo país. Aun así, según el INE, más de un millón de inmigrantes llegarán al país cada año hasta 2028.

Otra de las afirmaciones que se repiten es que los inmigrantes abusan de la sanidad y de los servicios sociales. De nuevo, según el FISJ, los datos ofrecen otra perspectiva: de los 16 millones de consultas anuales en la sanidad pública española, 1,7 millones fueron realizadas por personas nacidas en el extranjero, un 11 % del total. Este porcentaje, que incluye también a los nacionalizados recientemente, es inferior al peso demográfico de este colectivo.

Al mismo tiempo, según confirman los datos, los inmigrantes suelen **tardar más en ir al médico** y hacen menos uso de las visitas a especialistas: el 37 % de los españoles no ha visitado a ningún especialista en el último año, frente al 43 % de los migrantes. En cuanto a las ayudas sociales, según datos de 2022, de los 8.880.000 beneficiarios de los servicios sociales, solo 444.308 eran migrantes, un 5 %, a pesar de ser el colectivo con mayor riesgo de pobreza dentro de la población total.

## NOTICIAS FALSAS Y DISCURSOS DE ODIO

Por último, es habitual escuchar que la inmigración es sinónimo de delincuencia y que “vienen a quitarnos el trabajo”. Según el *Informe de la población reclusa extranjera (2024)*, publicado por Instituciones Penitenciarias, los internos extranjeros representan el 31,2 % de la población penitenciaria. Aun así, es importante contextualizar este dato: **el delito no es una cuestión de nacionalidad**, sino de factores sociales y económicos que afectan de manera diferente a cada colectivo. Y el ámbito laboral, en el último *Informe Trimestral de Extranjeros y Mercado de Trabajo* del Ministerio de Trabajo y Economía

Social se recoge que el 58,4 % de la población extranjera mayor de 16 años está ocupada, frente al 50 % de los españoles.

La inmediatez de las redes sociales ha facilitado la **propagación masiva de noticias falsas o no contrastadas**, amplificando discursos de odio a menudo basados en simplificaciones y estereotipos. Estas ideas, repetidas y sin verificar con datos reales, resuenan entre jóvenes y personas desinformadas, favoreciendo el populismo fácil.

De hecho, el Consejo advierte sobre el **aumento observado del voto de ultraderecha entre los jóvenes**, influenciado por valores familiares y por un acceso a la información filtrado por *influencers* y redes sociales, que han sustituido a los medios tradicionales como fuente principal de noticias. Un estudio publicado en el *Journal of European Public Policy* afirma que la extrema derecha sigue en crecimiento entre los jóvenes europeos de entre 16 y 29 años.

La ausencia de debates profundos sobre cuestiones como la inmigración, la identidad nacional o la seguridad —por miedo a alimentar discursos xenófobos— ha dejado la iniciativa a una extrema derecha que se ha apropiado del relato sin mucha oposición argumentativa. A esto se suma una **gestión de las políticas de integración insuficiente** y una distribución territorial desequilibrada de los recién llegados, generando tensiones en barrios concretos que han sido explotadas políticamente para fomentar el rechazo.

## Las ‘fake news’ amplifican los discursos de odio basados en simplificaciones y estereotipos

El verdadero error ha sido **culpabilizar** al colectivo de recién llegados como responsables de la inseguridad, la falta de trabajo o las diferencias culturales, cuando en realidad el problema es mucho más profundo y estructural. El marco legal y los mecanismos gubernamentales que regulan su aplicación actúan más como obstáculos que como facilitadores, cronificando problemáticas y dificultando los procedimientos. Por ejemplo, la legislación vigente no es del todo clara en este aspecto.

Según la normativa actual, no existe una definición legal del término *inmigrante*, pero sí del término *extranjero*. Además, en ningún momento se hace referencia a conceptos de *legal* o *ilegal*, sino que se utiliza el término *ciudadanos no documentados*.

Las personas procedentes de la Unión Europea disfrutan de libertad de circulación para trabajar y vivir dentro de los Estados miembros. Por este motivo, tanto la legislación estatal como la europea se refieren específica-

mente a los extranjeros de fuera de la UE, a menudo enmarcándolos dentro de la categoría de personas migradas extracomunitarias. Esta distinción se realiza teniendo en cuenta que a menudo pertenecen a contextos culturales, valores y realidades étnicas diferentes. Sin embargo, contrasta la libre circulación del espacio Schengen con el “no” de las personas. Se necesita una **regulación diferente y efectiva de las fronteras** para poder gestionar la inmigración en origen y en llegada.



# Plan de acción

Para gestionar de manera positiva la **diversidad sociocultural**, el Consejo recomienda centrarse en tres pilares: la persona que emigra, la comunidad que acoge y los gobiernos. No hay integración laboral exitosa sin **acompañamiento y formación**. Para los expertos, el concepto clave de las empresas no debería girar en torno al origen de los trabajadores, sino a su voluntad de trabajar y a su cultura del esfuerzo. El principal reto es superar las dificultades iniciales, derivadas tanto de la diferencia cultural como de un cierto recelo por parte de algunos trabajadores a consolidarse laboralmente para no perder ayudas sociales. Aun así, una vez que los trabajadores migrantes comprenden el valor del trabajo y las posibilidades de mejora dentro de la pirámide empresarial, muchos se convierten en miembros fieles y comprometidos del equipo, alcanzando puestos de responsabilidad y obteniendo buenos salarios.

Una de las claves del éxito es la **proximidad** de los responsables con los trabajadores. Aunque, en un inicio, una actitud muy abierta y transparente generó alguna decepción, esta misma proximidad ha demostrado ser esencial para crear vínculos sólidos y un ambiente laboral familiar. Cuando los trabajadores migrantes se sienten valorados y acompañados, se integran plenamente e incluso recomiendan

nuevos compañeros de confianza como mano de obra, lo que refuerza la cohesión del equipo.

Además, es crucial que las empresas **faciliten la formación dentro del entorno laboral**, ofreciendo apoyo económico para matrículas, transporte y gestiones burocráticas. Esto permite que los trabajadores descubran sus habilidades y puedan especializarse en sectores donde la falta de mano de obra cualificada es evidente. La apuesta por la formación es fundamental para fomentar el empoderamiento y la mejora profesional.

Para consolidar este modelo de éxito, sería necesario que las administraciones **facilitaran la burocracia** para la convalidación de títulos académicos obtenidos en el extranjero. Muchos trabajadores llegan con estudios superiores de su país de origen que, lamentablemente, no son reconocidos en el Estado, lo que frena sus posibilidades de prosperar laboralmente. El asesoramiento de los gremios en la creación de centros de formación especializada para



trabajadores migrantes sería una gran ayuda para garantizar la consolidación profesional y el ascenso en la empresa.

Otro ámbito importante es el educativo, donde la inmigración se convierte en una oportunidad única para fomentar valores esenciales como el respeto, la tolerancia y la comprensión de diferentes maneras de vivir y pensar. Sin embargo, uno de los errores más comunes es tratar al alumnado recién llegado como un bloque homogéneo, aplicando programas genéricos sin considerar sus diferencias culturales, lingüísticas y personales. Ignorar la historia personal, los valores o las capacidades de cada miembro que conforma el grupo, al tipificarlos a todos por igual, hizo que este enfoque **limitara su participación y dificultara su integración**.

Cuando los alumnos y sus familias se sienten valorados, escuchados y respetados, su implicación aumenta de manera significativa. Paralelamente, el trabajo con los equipos docentes es esencial para romper prejuicios y dotarlos de herramientas para garantizar una inclusión real, más allá de la simbólica. En este proceso, el trabajo en red con entidades y organismos externos tiene un papel fundamental para consolidar esta integración y hacerla sostenible.

Además, el alumnado autóctono también ha experimentado un **crecimiento en empatía, respeto y madurez**, demostrando que una diversidad bien gestionada no solo beneficia a quienes llegan, sino a toda la comunidad educativa. Por ejemplo, en Catalunya se han implementado medidas educativas para la equidad que afectan tanto a escuelas concertadas como públicas: mochilas económicas,

reparto equitativo del alumnado con necesidades específicas de apoyo educativo, garantizar el equilibrio de recursos, evitar la matrícula en bloque, la gratuidad del segundo año de primer ciclo de infantil, formación para el arraigo, becas para niñas en la red de entidades deportivas como espacio de integración, e implementar planes educativos de entorno (extraescolares gratuitas, becas para familias en escuelas de arte y federaciones deportivas, actividades para la inclusión idiomática, etc.).

De cara al futuro, se pretende avanzar hacia una **educación realmente inclusiva, equitativa e intercultural**. Para lograrlo, se reclama una formación específica para los equipos docentes en gestión de la diversidad, antirracismo y competencias emocionales, así como un replanteamiento de los currículos que refleje una visión más plural y menos eurocentrista. Existen varias maneras de conseguirlo. Algunas de ellas son crear una Oficina Municipal de Escolarización o la revisión de la zonificación de infantil y primaria para garantizar una distribución más equitativa del alumnado, así como la oferta de actividades extraescolares en horario no lectivo para todas las escuelas de la población.

Asimismo, es importante poner el acento en el papel fundamental de la comunidad inmigrante dentro del **ámbito educativo** para contribuir a cambiar percepciones negativas y a consolidar una convivencia real y efectiva. Cuando las familias inmigrantes se sienten parte integrante de la comunidad educativa y participan en actividades compartidas, se genera un intercambio cultural enriquecedor que no solo rompe estereotipos, sino



que también fomenta la comprensión y el respeto mutuo.

Por último, la **ciencia y la solidaridad** son pilares de la inclusión migratoria en el arco mediterráneo. En España existe un amplio entramado de instituciones científicas que, desde organismos estatales y autonómicos hasta centros universitarios y organizaciones sociales, aportan valiosos estudios sobre la inmigración desde múltiples perspectivas: social, económica, jurídica, demográfica y cultural.

Esta información resulta fundamental para la **implementación de políticas migratorias efectivas** y basadas en datos reales. La extensa red de entidades sociales que se concentra en el arco mediterráneo —principalmente en Catalunya, Comunitat Valenciana, Andalucía y Madrid— juega un papel clave en la integración de las personas migrantes, ya que estas comunidades suelen ser los principales destinos para quienes llegan en busca de oportunidades laborales.

**Entidades sociales de soporte y solidarias** son claves para promover la integración en la sociedad de acogida. Entre los ejemplos más destacados

se encuentran proyectos exitosos impulsados por fundaciones de entidades bancarias, como el programa *Caixaproinfancia* de la Fundació "la Caixa", que está presente en 134 municipios españoles y cuenta con la colaboración de más de 400 entidades sociales. También destaca el programa *Incorpora*, de la misma fundación (que ha facilitado la contratación de más de 438.000 personas vulnerables, gracias a la colaboración de cerca de 500 entidades sociales y más de 96.000 empresas comprometidas con la responsabilidad social).

Esta es la manera de contribuir con proyectos de territorio enfocados en las necesidades de las comunidades locales, fomentando tanto la integración como el empoderamiento de las personas migrantes. Según el Barómetro del Tercer Sector de Acción Social en España 2022 (POAS), se estima que existen aproximadamente 27.962 entidades dedicadas a la acción social en el país. No obstante, a pesar del esfuerzo de estas entidades, la mayor responsabilidad en materia de inmigración recae en las instituciones públicas —locales, autonómicas, de la administración central e internacionales—. Es imprescindible que los gobiernos **doten de los recursos necesarios** para facilitar procesos de integración justos y equitativos, y para que la sociedad acepte la inmigración.

Finalmente, es necesario **deconstruir prejuicios arraigados**, perder el miedo a la diferencia y asumir que la inmigración no es ni un problema ni una solución, sino una realidad que trata de personas. Hay que buscar lo que nos une y no lo que nos diferencia, respetar la diversidad y aprovecharla para el reto común.

# Los imprescindibles



- 1 Ofrecer apoyo económico para matrículas, transporte y gestiones burocráticas en el entorno laboral.
- 2 Facilitar la burocracia para la convalidación de títulos académicos obtenidos en el extranjero.
- 3 Proporcionar una formación específica a equipos docentes en gestión de la diversidad, antirracismo y competencias emocionales.
- 4 Dotar de recursos públicos necesarios para facilitar procesos de integración justos y equitativos.
- 5 Deconstruir prejuicios arraigados a través de la búsqueda de lo que nos une.



# El consejo de Girona

## Salvador Maneu

Director de Sant Joan de Déu Serveis Socials Barcelona y coordinador del ámbito social de San Juan de Dios España.

## Francesc Torralba

Director de la Cátedra ETHOS de la Universitat Ramon Llull.

## Esther Latre

Directora de la escuela Les Alzines de Girona.

## Sílvia Castelló

Fundadora y CEO de Qstura, y responsable de los estudios del Grado Universitario en moda ERAM-UdG.

## Joan Vicenç Cordonet

Presidente de Frater.

## Adam Majó

Exdirector General de la Promoció i Defensa dels Drets Humans. Generalitat de Catalunya.

## Lada Servitja

Gestora cultural y profesora de la Universitat de Girona.

## Joan San

Médico, profesor emérito y exdecano de la Facultad de Medicina de la Universitat de Girona.

## Raquel Robert

Inspectora de Educación y profesora de la Universitat de Girona.

## Ferran Camas

Director de la Càtedra d'Immigració, Drets i Ciutadania de la Universitat de Girona.

## Pep Mendoza

Director de la Fundació Autisme Mas Casadevall.

## Manel Rullo

Director Centro Espai Fundació "la Caixa" de Girona.

## Josep Calloll

Director del *Diari de Girona*.

## Diari de Girona



## INTRODUCCIÓN

# Qué interesa de verdad: el pulso informativo en manos de los ciudadanos

En una sociedad cada vez más necesitada de una información veraz y contrastada, el grupo Prensa Ibérica conecta con la realidad más cercana del ciudadano a través de los 23 diarios de información general repartidos por todo el territorio español. Un abanico informativo que permite entender la sociedad como un mosaico de identidades y contar desde la pluralidad las historias más próximas a las personas. Las informaciones publicadas por este grupo editorial en sus plataformas digitales las leen 24,7 millones de usuarios únicos al mes, que completan 538 millones de páginas vistas mensuales. Ahora bien, ¿qué información buscan? ¿Qué les interesa?

Ante esta pregunta, Prensa Ibérica ha elaborado una serie de estudios de tendencias informativas a partir de los contenidos que se publican en digital y que escriben los 1.200 periodistas repartidos por las distintas redacciones del país. Unos trabajos en los que participa la consultora LLYC, líder en comunicación estratégica, marketing y asuntos públicos, aportando su experiencia en escucha de la conversación social. Es decir, en detectar sobre qué conversan los ciudadanos en las redes sociales. Gracias a un método específico desarrollado por Prensa Ibérica y LLYC mediante datos e inteligencia artificial, estos estudios permiten identificar, en un periodo de tiempo y en un te-

rritorio concretos, las tendencias consolidadas o emergentes que conforman las principales preocupaciones e intereses informativos de una región y los temas sobre los que se habla y se lee de esa región en el resto del territorio nacional. También pueden desglosarse por edad y sexo. Unos resultados interesantes desde múltiples puntos de vista, porque se obtienen directamente de las interacciones informativas de los propios lectores y de las publicaciones reales contrastadas de personas u organizaciones en redes sociales, no a partir de opiniones expresadas en encuestas.

Como consecuencia de su avanzada plataforma tecnológica, Prensa Ibérica dispone de la capacidad de analizar en tiempo real los datos que le proporciona su audiencia, altamente representativa de la población digital

**Prensa Ibérica dispone de la capacidad de analizar en tiempo real los datos que le proporciona su audiencia**

española. A ello se suman los datos de LLYC de usuarios que interactúan en los entornos de las redes sociales. Aunque ambos públicos comparten en ocasiones patrones de comportamiento, también se observan diferencias relevantes en sus intereses, formas de participación y niveles de respuesta ante determinados contenidos.

Con el objetivo de respetar y comprender estas particularidades, Prensa Ibérica diferencia claramente las métricas obtenidas en cada uno de los entornos. Esta doble capa de información, sometida a procesos sistemáticos de tratamiento y análisis, permite alcanzar un conocimiento profundo sobre las inquietudes, necesidades y expectativas de la ciudadanía. Como resultado de esta metodología, el grupo ha desarrollado un indicador propio e innovador: el Índice de Interés Informativo. Este índice combina las métricas de tráfico de las cabeceras con los datos derivados del análisis social, lo que permite valorar y clasificar los contenidos en función del interés real que despiertan. Un índice que no está diseñado solo con criterios cuantitativos, sino también con métricas de valor cualitativo.

## EL ESTUDIO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

En el caso concreto del *Estudio de Tendencias Informativas en el Corredor del Mediterráneo*,

se ha trabajado sobre el espectro temporal de todo el año 2024 en las comunidades del arco mediterráneo de España. Se ha analizado el comportamiento de casi 44 millones de navegadores únicos, que han accedido a más de 713.000 contenidos de Prensa Ibérica desde una dirección IP de Andalucía, Baleares, Catalunya, Comunitat Valenciana y Murcia, y han visto cerca de 387 millones de páginas.

¿Cuál ha sido el método de trabajo? Para clasificar el amplísimo abanico de contenidos, se ha desarrollado una taxonomía o clasificación que contiene dos niveles: 17 temáticas principales y 137 secundarias o subtemáticas. Se han aplicado mecanismos de inteligencia artificial, por un lado, y, por otro, técnicas de procesamiento del lenguaje natural, análisis semántico, morfológico y sintáctico, como el modelo de Bag of Words (BoW), con el objetivo de lograr una monitorización rigurosa y completa de la conversación digital vinculada a las distintas categorías, a través de la identificación de palabras clave (*keyword matching*). En el caso de las noticias de Prensa Ibérica, un mismo contenido ha podido ser asignado, como máximo, a dos temáticas principales distintas.

Se han analizado las 17 temáticas principales y, tras calcular el valor de la métrica del Índice de Interés Informativo en todas ellas, se han seleccionado para el *Estudio de*



*Tendencias Informativas en el Corredor del Mediterráneo* cuatro de ellas, junto a sus subtemáticas, para un análisis en profundidad, acompañadas de un resumen ejecutivo de diez puntos.

Solo estas cuatro tendencias informativas analizadas suman un total de 19 millones de navegadores únicos, que han alcanzado más de 97 millones de páginas vistas de más de 139.000 contenidos distintos, y de 25 millones de menciones en las redes sociales por parte de 52.649 millones de personas.

¿Por qué es relevante este estudio? Porque es el escaparate o la visualización real, no cocinada, de los principales intereses y demandas informativas de los ciudadanos del arco del Mediterráneo, así como la puesta en valor de las conversaciones que mantienen en redes sociales. Dicho de otra manera, por mucho contenido que desde los medios se ofrezca sobre una temática concreta, esto no quiere decir que sea el tema del que más se habla o más interés genera. Y este estudio es un trabajo de rigor y transparencia sobre una realidad que viene a profundizar en el conocimiento de la sociedad que conforma estos territorios.

# Radiografía del pulso social en el Mediterráneo: lo que realmente importa

El estudio de *Tendencias Informativas en el Corredor del Mediterráneo* resume el comportamiento a lo largo del 2024 de los ciudadanos que desde Andalucía, Baleares, Catalunya, Comunitat Valenciana y Murcia han accedido a los contenidos de las webs de Prensa Ibérica y han conversado en las redes sociales. Casi 44 millones de navegadores únicos han visitado más de 713.000 contenidos del grupo, y que han supuesto, en total, la lectura de cerca de 387 millones de páginas web. A esta ingente cantidad de información se le suma la *data* de conversación en redes que analiza la consultora LLYC y se ordena por temáticas y subtemáticas para una mejor comprensión de los intereses reales compartidos de quienes viven en estas comunidades, dando visibilidad y favoreciendo, en su caso, una mayor articulación de las demandas ciudadanas.

¿Cuáles son los temas que más atención generan? Gracias al Índice de Interés Informativo, una métrica diseñada específicamente para Tendencias por Prensa Ibérica y LLYC, se ha detectado que la economía y el empleo, con todas sus subtemáticas, son el tema prioritario para los ciudadanos de estos territorios, seguidos de seguridad ciudadana, política, cambio climático y transformación ecológica, cultura, transportes y movilidad, deporte, ocio, sanidad, ciencia-tecnología-in-

## Economía, empleo, clima, movilidad y turismo marcan el debate público en una ciudadanía activa y conectada con los retos cotidianos y estratégicos del territorio

novación, igualdad-derechos y turismo. Estos bloques no son independientes, puesto que se interrelacionan y cruzan. Como, por ejemplo, la relación entre el desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental y la cohesión social.

A través del análisis de los temas que más atención generan, tanto en medios como en redes sociales, se revela una ciudadanía que prioriza los temas cotidianos que impactan directamente en su calidad de vida, como el acceso a la vivienda, el empleo, la sanidad, el agua o el transporte. Y donde la cultura, el ocio y el turismo emergen como motores

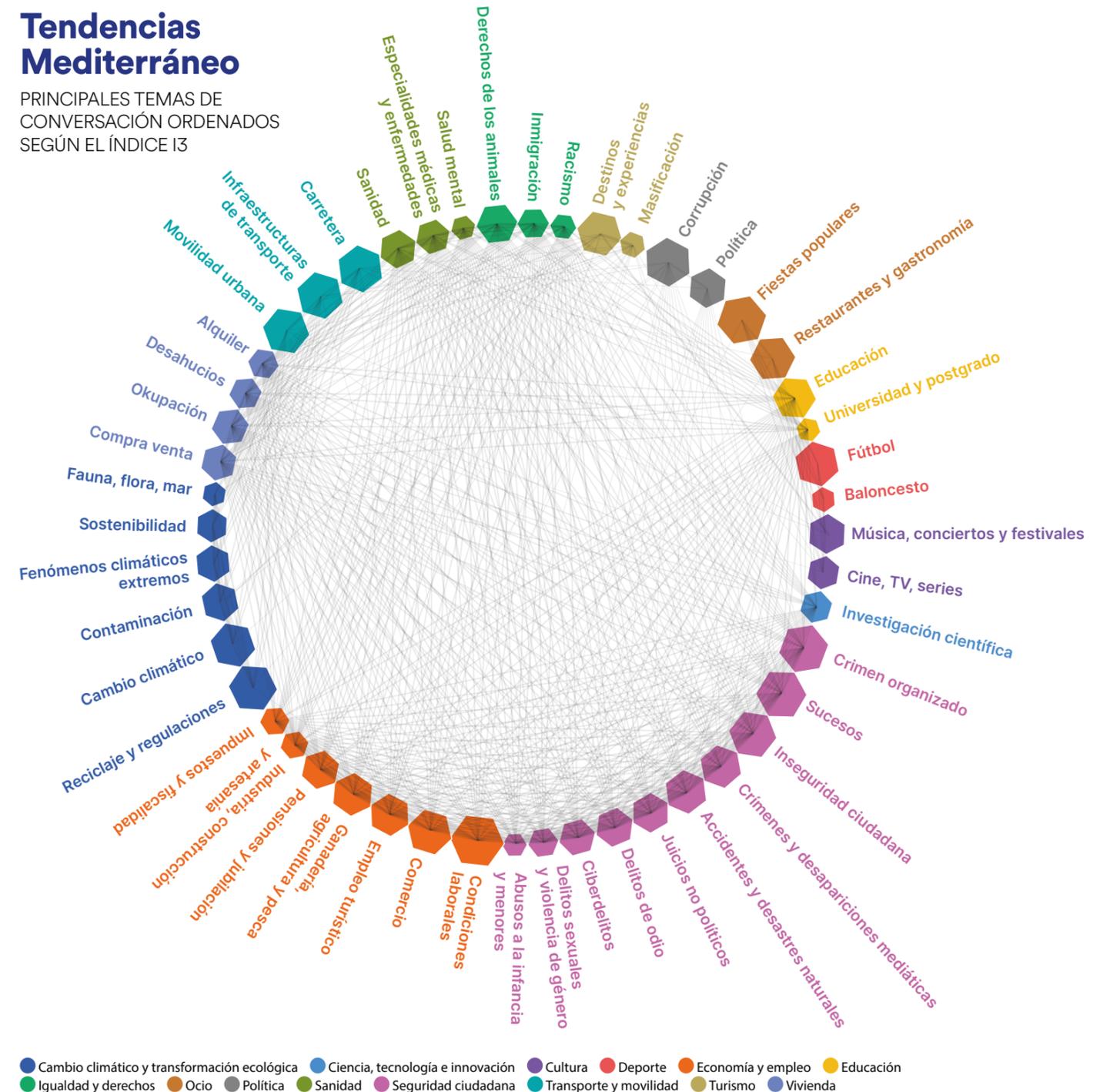
económicos. Las conversaciones se polarizan en torno a asuntos como la masificación turística, la sostenibilidad ambiental, la inmigración o la seguridad, mientras crece el interés por soluciones tecnológicas y modelos productivos innovadores.

Para este estudio en concreto se han seleccionado cuatro temáticas relevantes para comprender en profundidad los desafíos económicos y empresariales del arco mediterráneo: economía y empleo; cambio climático y transformación ecológica; transporte y movilidad, y turismo. Para su estudio se han analizado 19 millones de navegadores únicos, 97 millones de páginas vistas y más de 139.000 contenidos distintos, además de 25 millones de menciones en las redes sociales por parte de 52.649 millones de usuarios.

En el ámbito económico y del empleo, las tendencias informativas en el Mediterráneo español revelan una ciudadanía conectada con los cambios que afectan a su entorno económico y social, y destacan temas como el dinamismo empresarial en Murcia, la transformación tecnológica en Andalucía, la especialización turística de la Comunitat Valenciana e Illes Balears, o los retos del empleo en Catalunya. El mercado laboral se mantiene como el principal foco de interés económico sostenido en toda la zona mediterránea, con especial énfasis en los subsidios, las oposiciones y las desigualdades territoriales.

## Tendencias Mediterráneo

PRINCIPALES TEMAS DE CONVERSACIÓN ORDENADOS SEGÚN EL ÍNDICE I3



El contenido informativo con mayor seguimiento incluye el impulso de sectores estratégicos —como el turismo, la construcción o la logística— y los efectos secundarios que generan tensiones estructurales, como la escasez de mano de obra, el acceso a la vivienda o la precariedad laboral. También los despidos en empresas emblemáticas, los récords de turismo, cierres comerciales históricos, los temas agrícolas y de consumo, incluidos los precios, así como luchas sindicales que impactan en la vida cotidiana de los ciudadanos. En las redes sociales se articula una conversación paralela más crítica y emocional, centrada en la justicia fiscal, los subsidios, la desigualdad territorial y las condiciones laborales.

Relacionado con el cambio climático y la transformación ecológica, se vislumbra una ciudadanía cada vez más atenta y activa frente a los efectos del deterioro ambiental, la sequía extrema, el aumento de fenómenos

## La ciudadanía cada vez está más atenta y activa frente al deterioro ambiental, el aumento de fenómenos meteorológicos severos, el turismo excesivo o la contaminación

meteorológicos severos como las DANA, el turismo excesivo o la contaminación. A esto se suman contenidos que generan curiosidad, como la reaparición de especies, la

transformación de ecosistemas o los efectos globales del cambio climático en el Mediterráneo, convirtiendo la biodiversidad en un símbolo de alerta y al mismo tiempo en un valor a proteger. La conversación en redes tiende a ser crítica con la gestión institucional. A la vez, existe un interés creciente por noticias sobre soluciones sostenibles en agricultura, energía, urbanismo o gestión del agua, con protagonismo de la innovación, la colaboración internacional y la justicia ambiental.

El transporte y la movilidad generan un alto interés ciudadano en el arco mediterráneo, donde la infraestructura del corredor atrae por los argumentos que la citan como símbolo de oportunidad para la modernización y cohesión territorial, así como fuente de frustración por sus retrasos y desigualdades territoriales. El corredor emerge así como un proyecto vertebrador que conecta aspiraciones económicas, necesidades logísticas y demandas ciudadanas, con un te-



jido empresarial que lo impulsa como clave para el desarrollo competitivo del Mediterráneo español.

En la conversación pública sobre la movilidad, se combina el interés técnico y estratégico —en especial, en la Comunitat Valenciana— con la vivencia cotidiana de interrupciones, demoras y carencias en servicios como Rodalies en Catalunya o la alta velocidad en Andalucía. También destacan temas prácticos y cotidianos: atascos crónicos en las Illes Balears, dependencia del vehículo privado en Murcia, cambios normativos en la DGT y novedades en aeropuertos o rutas marítimas. En paralelo, crece el interés por la movilidad urbana sostenible y la transformación del espacio urbano.

Sobre el turismo, la atención se centra en aquellas informaciones que tienen como argumento una de las grandes palancas económicas del arco mediterráneo, aunque, en paralelo, la conversación se polariza ante los efectos de la masificación, especialmente en las Illes Balears, Catalunya, la Comunitat Valenciana y Andalucía. Los ciudadanos consumen masivamente contenidos sobre escapadas, rutas y planes culturales, pero también aquellos sobre la vivienda, la saturación de servicios y el deterioro del entorno. Las protestas vecinales, el encarecimiento del mercado inmobiliario y el impacto ambiental están cada vez más presentes en la conversación, mientras emergen propuestas que abogan por un modelo turístico más equilibrado y sostenible.

La radiografía sobre el arco que genera este *Estudio de Tendencias Informativas en el Corredor del Mediterráneo* permite a las comunidades que la conforman comprender mejor su identidad compartida y proyectar una narrativa propia en el contexto nacional, a la vez que dota a empresas, administraciones y ciudadanía de un conocimiento útil sobre el pulso social de sus territorios para reforzar la capacidad de respuesta frente a los grandes retos del futuro.



# AGRADECIMIENTOS

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

A todos ellos, ¡muchas gracias!

## Socios impulsores:



## Con el apoyo de:



## Colaboradores:





II FORO  
ECONÓMICO  
Y SOCIAL  
DEL MEDITERRÁNEO

