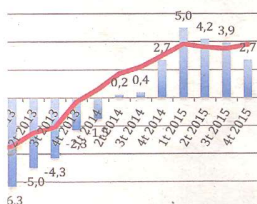
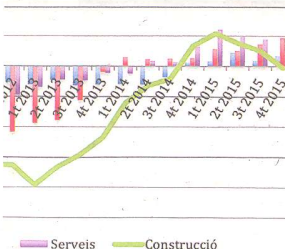


territori català, especialment en el segment hotel·ler, i aquest últim any [2015] el sector del càmping dona senyals de renovat dinamisme". L'anàlisi també destaca la bona oferta de serveis relacionats amb el turisme nàutic al litoral i el creixement de l'oferta enoturística a la Terra Alta.

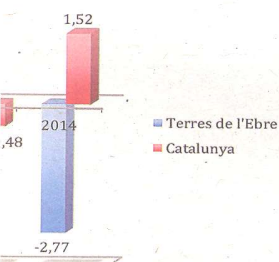
cial demarcació Terres de l'Ebre enfront de



ctors



Catalunya, 2011-2014



ment del PIB.

El sector públic és l'únic sector econòmic a les Terres de l'Ebre que l'any 2015 presenta un nivell d'ocupació superior al de l'inici de la crisi econòmica. Així, mentre l'ocupació del sector públic, entre 2009 i 2015, ha crescut en un 4,8%, la resta de sectors encara mostra una caiguda de l'ocupació: tant en el sector de la construcció (-65%), com en l'industrial (-21,5%), en l'agrícola (-12%) o en els serveis privats (-9,7%). De tota manera, condicionants com la polèmica llei estatal de racionalització de l'administració local (LRSAL) han impedit, segons els alcaldes, que el sector públic local faci més inversió i generi més feina.

Juan A. Duro proposa en l'informe una sèrie d'actuacions urgents: govern eficient basat en la cooperació i la corresponsabilitat i eficiència, defugint localismes; una estructura productiva més equilibrada i moderna, prioritant sectors emergents i propis del territori com el turisme, l'agroalimentació o els serveis a la gent gran; recerca i innovació i formació dels treballadors més adaptada a les necessitats empresarials. També s'assenyala la necessitat d'impulsar polítiques de marca territorial (se celebra l'activació de la marca Reserva de la Bisofera), així com polítiques d'emprenedoria especialitzada i d'espais empresarials diferents, amb criteris d'especialització geogràfica. ■

DESTACAT

Problemes de capacitat energètica al Baix Ebre

El consell d'alcaldes del Baix Ebre vol tindre a punt tots els polígons industrials del territori davant la possible arribada d'empreses al territori. És per això que volen subsanar el que consideren un "dèficit" d'energia elèctrica que tenen les Terres de l'Ebre, tot i ser un territori eminentment productor. El president del Consell Comarcal del Baix Ebre, Dani Andreu, explica que si avui s'hagués d'ocupar tota la superfície industrial disponible no s'arribaria a cobrir ni el 10% de les necessitats energètiques. Per això demanaran al ministeri d'Indústria que ho solucione.

L'epicentre d'una desconexió

El documental 'Desconnectats', que ara busca el finançament pendent a la xarxa, reivindica el paper socioeconòmic històric del ferrocarril a l'Ebre i les mancances de la xarxa actual

TORTOSA O.M.J.

L'arribada del tren a l'Ebre data de la dècada dels anys 1860. La línia d'Almansa, València i Tarragona es completa el 1868 amb la construcció del pont que travessa el riu a les portes de Tortosa. Les Terres de l'Ebre, com a zona de cruïlla, podrien exercir d'àmbit logístic gairebé natural per a la distribució i transport de mercaderies, en l'eix mediterrani però també en relació amb l'Aragó i la resta de la Península. En canvi, són l'epicentre de la desconexió que encara avui, 150 anys després que el tren comencés a rodar entre Barcelona i València, suposa un tram de via única entre Vandellòs i Tarragona. Un dèficit insultant que ha d'eixugar, a partir de l'any que ve, la posada en funcionament del nou tram del corredor mediterrani. Però un dèficit que no està sol. L'Ebre ha reclamat en els darrers anys millors freqüències, preus més competitius, incidència del tren d'altres prestacions o una estació de mercaderies a l'Aldea per poder gaudir del veritable potencial socioeconòmic del tren com a servei públic i com a motor econòmic: cap empresa important del territori l'utilitza avui en dia. En aquest context naix *Desconnectats*, un documental que pretén "fer pedagogia i, alhora, recordar els trens de l'Ebre i, de passada, la història del ferrocarril a l'Estat espanyol". De la mà d'especialistes universitaris, el treball audiovisual, que vol tindre projecció pedagògica als centres de Secundària, pretén plantejar un model que passe per conciliar la mobilitat sostenible amb el desplegament del corredor mediterrani en tota la seua dimensió.

El director del documental és Toni Royo, activista cultural, que hi va posar fil a l'agulla el 2014 a través de la productora Filmsnòmades. Amb una part del finançament garantit a través de la Diputació i ajuntaments, ara han



Imatge del Carrilet a Tortosa. L'any que ve farà 90 anys del primer viatge, segons recorden els impulsors del treball audiovisual. / CEDIDA

llançat una campanya de mecenatge a la plataforma Verkami (vkm.is/desconnectats) per intentar aconseguir 5.000 euros. El fil conductor del documental serà una conferència de Germà Bel, expert en infraestructures i en xarxes ferroviàries, i nascut al poble més meridional de Catalunya, Alcanar, però hi diran la seua altres experts d'arreu. Bel impartirà la conferència a Amposta, al Pati, al setembre, però ja intervé en un tràiler que fa sentir la veu dels primers testimonis, usuaris, extreballadors o historiadors locals que apel·len al paper que va tindre el tren per al desenvolupament econòmic d'alguns pobles ebrenes. La importància de l'estació de Santa Bàrbara per embarcar l'arròs de l'hemidelta dret o el paper que ha jugat el Carrilet en el desencavament del Delta són alguns exemples. Una funció parcialment estroncada amb la reorganització ferroviària de l'últim quart de segle xx, quan deixa de funcionar la línia de la Vall de Safan, l'actual via verda cicloturista, o, més tard, el 1996, el ramal Tortosa-Ulldecona.

El documental vol incidir en el fet que no només les Terres de l'Ebre, sinó el país sencer i tot l'eix mediterrani, perden oportunitats de negoci per

la falta de modernització de la línia ferroviària, "com ho il·lustra la pèrdua per al port de Tarragona del contracte de l'empresa d'automòbils alemanya Daimler, fabricant dels Mercedes Benz, per la manca de connexió del port amb l'ample de via internacional", denuncia Royo.

Amb la creixent deslocalització de les empreses, la logística i l'abaratiment dels costos de transport són essencials. El tren, segur i eficient, pot ser el mitjà de transport del segle XXI, l'element que podria alliberar l'N-340 de la pressió del transport per carretera. Però la realitat de partida, com recorda Royo, és que l'Ebre concentra o pateix dos colls d'ampolla, per carretera i per tren, que contrasten amb la xarxa radial d'alta velocitat només per a passatgers desplegada per l'Estat entre 1992 i 2015.

Els autors del documental fins i tot insinuen que la separació geopolítica entre Catalunya i el País Valencià ha estat un objectiu no explícit de l'Estat: "La plasmació és la ruptura de les comunicacions", posen com a exemple. Molt més que un documental: una reivindicació de "la vocació de corredor mediterrani" de les Terres de l'Ebre. ■