

Catalunya, cor de la megaregió número 11 del món en el segle XXI

Ramon Tremosa i Balcells

Departament de Teoria Econòmica, Universitat de Barcelona

www.ramontremosa.cat

1.- La Geografia Econòmica torna a estar de moda: a les millors universitats del món s'estudien, es discuteixen i s'analitzen els nous mapes econòmics del món en el segle XXI, els quals reflecteixen l'emergència d'economies potents a l'Àsia i a l'Amèrica del sud. Per primera vegada a la història contemporània, països com la Xina, l'Índia o el Brasil estan en condicions de començar a disputar l'hegemonia econòmica a les principals potències del primer món, tal com descriuen per exemple Harold L. Sirkin i altres autors a *Globality: Competing with Everyone from Everywhere for Everything* (2008). Però potser el llibre que ha situat la nova geografia econòmica al centre del debat en el segle XXI sigui el llibre, avui ja clàssic, de Thomas Friedman *The World is Flat* (2007). Aquest llibre ha generat un amplí debat als Estats Units, tan acadèmic com social, amb respostes variades i suggerents com la de David M. Smick (*The World is Curved*, 2008) o la del propi Richard Florida en el llibre que teniu a les mans... llibres als quals Friedman ha replicat més ràpidament encara amb el seu recent treball *Flat, Hot and Green* (2008).

Si avui hi ha al món algun país perplex i desorientat, aquest país són els Estats Units, que assisteixen més atònits que ningú a l'adveniment d'un nou món multipolar al

segle XXI: llibres com *Post-American World* (2008) de Fareed Zakaria, *The Dollar Crisis* (2008) de Richard Duncan o *Bad Money* (2008) de Kevin Phillips, no fan més que mirar de cercar explicacions de les causes per les quals els Estats Units es veuen abocats a compartir l'hegemonia mundial en el segle XXI, una hegemonia que havien monopolitzat des de 1945 ençà. I així fins i tot Alan Greenspan a les seves memòries publicades l'any 2007, *The Age of Turbulence*, ja es cura en salut i avisa que un escenari bastant probable de futur passa per l'euro, que pot reemplaçar en pocs anys el dòlar nord-americà com a principal moneda de referència i de reserva global, així com també dels intercanvis comercials.

Richard Florida és un teòric dels estudis urbanístics que es va donar a conèixer l'any 2002 amb un llibre que ja va generar un ampli debat, *The Rise of the Creative Class*: en aquest llibre suggereix que les claus del creixement econòmic en les darreres dècades han estat la tecnologia, el talent i la tolerància, “les 3 T”. Les classes creatives són les classes que generen un major creixement econòmic, les quals s'aglomeren en ciutats i en entorns urbans atractius específics. Les classes creatives es tendeixen a concentrar allà on es desenvolupa la tecnologia i el talent, així com també allà on hi ha més tolerància envers les formes de vida no estàndard i on hi ha més possibilitats culturals i d'entreteniment. Els crítics de Florida s'han situat tant a la dreta com a l'esquerra: els primers interpreten que Florida exigeix més despesa pública per a crear i condicionar les ciutats que atreguin aquestes classes creatives i els segons l'acusen de defensar i justificar les elits culturals i econòmiques en el segle XXI, tot justificant en el nou segle de la nova economia el manteniment de l'estratificació social, i en contra per tant dels interessos de la tradicional classe treballadora.

2.- Josep Vicent Boira, professor de Geografia de la Universitat de València, ja va parlar profusament de Richard Florida a l'estiu de 2006 en un curs organitzat a Gandia per debatre les infraestructures de l'arc mediterrani. En la línia de l'economista Perpinyà Grau, que als anys 30 del segle passat ja proposava una articulació ferroviària del corredor mediterrani, Boira és un dels geògrafs valencians que estan reivindicant la necessitat d'una articulació més eficient d'aquest eix, pels beneficis econòmics conjunts que tant per a Catalunya com per al País Valencià això suposaria (vegeu els seus llibres

Euram 2010. La Via Europea i València i Barcelona, retorn al futur, publicats el 2002 i el 2006 per l'Editorial valenciana 3 i 4).

El món avui està canviant a gran velocitat i els mapes polítics es resisteixen a reflectir aquesta vertiginosa evolució. Les fronteres estatals cada cop menys seran fronteres econòmiques. Richard Florida ja va publicar un primer mapa del nou món cap al qual anem a l'any 2006 a la revista *Newsweek*, en el qual es mostraven les megaregions (que llavors anomenava corredors urbans: “urban corridors”). Les megaregions ja avui articulen el creixement econòmic i la innovació i encara seran més determinants en el segle XXI. Les megaregions són agrupacions de ciutats i regions motors del progrés econòmic, que en molts casos salten per sobre d'antigues fronteres estatals. Boira deia a Gandia l'any 2006 que ens calien nous mapes per a la nova “guerra de les galàxies urbanes”, una guerra de megaregions o corredors urbans de ciutats i regions que competeixen durament entre elles.

Richard Florida, per tant, ha estat un dels pioners en el disseny de la nova cartografia del segle XXI. Una nova cartografia que fa servir uns mapes nous, elaborats a partir de les emissions lluminoses nocturnes captades per satèl·lit. Aquestes fotografies mostren la distribució de la població i de la producció de béns i serveis que les megaregions generen i ja mostren les noves unitats de creixement futures: per damunt de fronteres físiques i polítiques del passat, abans molt sovint insalvables i cada vegada més invisibles, les megaregions del futur ja són delimitades i perfilables avui amb precisió. En aquest llibre el seu autor ens en presenta les 40 principals.

Richard Florida és avui professor a la Universitat de Toronto i és un dels acadèmics més influents que dibuixen i que miren d'explicar cap a on va el món en el segle XXI. Aquests mapes són disponibles en el llibre que teniu a les mans. Si els propers vint anys són com els vint últims, amb recessions econòmiques incloses com la de 1992-1994, pel que fa a l'extensió del lliure comerç; i si el comerç marítim segueix creixent a ritmes importants (l'escenari més probable: més i més països volen participar de la riquesa creixent que generen les xarxes globals de producció), per a Florida la distribució de la producció d'aquí a vint anys s'assemblarà força a la distribució actual

de la població mundial. El món donarà més joc a molts altres països perquè la revolució tecnològica porta una bona notícia sota el braç: la creació de riquesa avui en un país, a diferència de la revolució industrial, no depèn de la riquesa prèviament existent. Per això països com Irlanda o Finlàndia, que no van fer la revolució industrial al segle XIX per manca de ferro i de carbó (i també perquè no tenien una agricultura rica que generés grans excedents amb els quals finançar les grans inversions que demanava la indústria), han pogut fer un salt endavant espectacular en el segle XXI gràcies a les noves tecnologies.

3.- La literatura econòmica de la globalització parla de ciutats-regió. Al segle XXI la ciutat econòmica supera els límits estrictes de la ciutat política. La ciutat regió global té unes noves fronteres funcionals que s'estenen fins on arriben les relacions laborals i residencials que la ciutat política és capaç d'articular. L'AVE radial de Madrid, per exemple, ja ha convertit diferents ciutats castellaneres en simples barris de la megalòpoli emergent, les quals perdran una part del seu teixit professional d'ençà que els hi arriba l'AVE: Toledo té molt pocs hotels: per què dormir-hi si es pot dormir a Madrid? i a Ciudad Real ja estan constatant que hi ha vingut més gent a dormir, però que moltes activitats professionals i del sector serveis es deslocalitzen cap a la capital. La ministra de Foment ha arribat a parlar de la *cohesió nacional* que els nous cables d'acer de l'AVE estendran ben aviat per la perifèria. El projecte de Madrid ciutat-regió econòmica esdevé el projecte, més identitari que econòmic, de Madrid ciutat nació: la nació espanyola comprimida, però compactada sense fissures, en forma de gran megalòpoli global.

París és el model de Madrid i la França centralitzada és l'estació final de l'Espanya autonòmica del règim comú, fins al punt que Germà Bel parla d'Espanya capital París. Tot observant l'evolució dels mapes lumínics nocturns de la UE en els darrers anys es veu com Madrid avui és ja quasi tan gran com París i Moscou, encara que sigui al preu d'estar envoltada d'una superfície fosca i desèrtica creixent, que arriba fins a les perifèries costaneres. Els darrers governs espanyols haurien pogut impulsar, però no ho ha fet, les infraestructures de l'arc mediterrani, de l'eix de l'Ebre, de la

cornisa cantàbrica o els corredors orientals i occidentals d'Andalusia, per passar de l'Espanya radial irreversible a l'Espanya en xarxa que ja difícilment serà.

Richard Florida explica, però, que no seran les grans ciutats europees ni les velles o joves nacions d'Europa, ni tant sols la Xina o l'Índia, les unitats econòmiques reals que organitzaran el món. Fins i tot afirma que la Xina i l'Índia són països ficció: sí que seran els líders del nou món, en canvi, el corredor oriental entre Beijing i Xangai o la megarregió Bangalore-Hyderabad. Avui en el món hi ha 191 estats però són aquestes 40 megaregions les que ja impulsen avui l'economia global i ho faran encara més en el futur. En aquestes 40 megaregions hi vivia l'any 2005 la meitat de la població total del món, però en aquestes 40 megaregions ja s'hi produïen dues terceres parts del producte interior brut mundial i ja s'hi generava fins a un 85% de tota la innovació mundial.

Les megaregions es troben als Estats Units, a l'Àsia i a Europa. Del vell continent en sobresurt *l'Eurolowlands*, que abasta el Ruhr, Colònia, Amsterdam, Rotterdam, Brussel·les, Anvers i Lila. També hi destaquen tot el sud d'Anglaterra, tot el nord d'Itàlia i, en quarta posició europea (i onzena a nivell mundial) l'arc mediterrani: Richard Florida l'anomena *l'Eurosunbelt*, el cinturó del sol europeu: s'estén des de Múrcia fins a Lió, amb tres altres ciutats que en formen la columna vertebral: Marsella, Barcelona i València. Amb quasi vint-i-cinc milions d'habitants i un PIB generat el 2005 de 610 bilions de dòlars, Florida parla de la seva capacitat d'atracció d'empreses pels seus costos competitius i pel seu estil de vida mediterrani, cada cop més apreciat com a factor de localització econòmica i humana. A la Península Ibèrica s'hi aprecia també l'illa de Madrid, que no forma part de cap corredor urbà amb només sis milions d'habitants (que ocupa el lloc 39è a nivell global), i en destaca l'eix que s'estén de Lisboa fins a la Corunya, tot abastant Oporto i Vigo, amb deu milions d'habitants, i que Florida situa en el lloc 33è del món, amb un gran potencial industrial gràcies a la seva façana portuària: Citroën, per exemple, té al port de Vigo una de les fàbriques més productives del món, on amb gran facilitat i eficiència s'importen complements de països emergents i s'exporten cotxes acabats als mercats europeus.

Madrid és tan sols una megalòpoli, mentre que els arcs mediterrani i atlàntic de la península ibèrica conformen una megaregió, entesa com a xarxa ben trabada i articulada de ciutats mitjanes i regions petites que col·laboren i cooperen estretament entre si. Richard Florida insinua que, per a competir amb èxit en el segle XXI, la megaregió serà més eficient que la megalòpoli. I és que, com deia literalment Richard Florida a *Newsweek* l'any 2006, “la nostra atenció sobre les ciutats estava equivocada. El creixement i la innovació en el segle XXI provindran dels de les megaregions i dels nous corredors urbans”.

Aquests mapes lumínics globals són més importants del que semblen perquè les grans multinacionals, quan estudien on han d'ubicar les seves plantes de producció, miren mapes lumínics, més que no pas mapes polítics. Ikea, per exemple, la gran multinacional sueca que és líder mundial en la fabricació de cuines (10 milions de cuines venudes l'any 2006: un 10% de quota en el mercat global!), quan decideix les seves inversions mira mapes que reflecteixin quina és la realitat de la distribució de la producció i de la població, més que no pas mapes polítics. A Madrid, per exemple, Ikea hi veu 6 milions de consumidors, que en seran 10 d'aquí a uns quants anys; Ikea a Madrid hi veu un potent mercat de consum d'un elevat poder adquisitiu. A Barcelona, en canvi, Ikea hi veu la capital econòmica, industrial, financera i demogràfica d'una megaregió o corredor urbà de 25 milions d'habitants, que arrenca a Alacant i acaba a Lió, amb els ramals de la vall de l'Ebre i del pla de Lleida abans esmentats. I així Ikea ha inaugurat a Valls l'any 2008, precisament a prop de la confluència de les autopistes AP-7 i AP-2, una gran planta logística, que ha suposat una inversió de 600 milions d'euros i que ha generat 600 llocs de treball directes, pensada per abastir de productes més enllà dels límits estrictes dels Principat de Catalunya. A més, Ikea veu a Catalunya dos excel·lents ports, els de Barcelona i Tarragona, per tal de fer-hi entrar tot el que aquesta multinacional fabrica en altres continents amb destinació a Europa.

4.- Si els propers vint anys són com els vint últims i si el comerç marítim segueix creixent a ritmes importants la Mediterrània esdevindrà el mar més important del món en tràfic marítim: Àsia serà la fàbrica industrial del món en el segle XXI, l'Europa de l'euro serà el principal mercat en poder de compra... i els ports catalans i

valencians són la millor platja portuària per a ser l'entrada principal de contenidors de la Mediterrània occidental. A diferència d'altres tipus de tràfic marítim (granel, líquids, sòlids, cereals, minerals, materials de construcció...) el contenidor és la manera més eficient, ràpida i productiva de moure mercaderies. En el contenidor hi acostumen a viatjar els productes de major valor afegit: components i peces, productes acabats i semielaborats dels sectors de l'automòbil, químic i farmacèutic, material elèctric, electrònic i òptic... Així mentre Marsella o Algesires o Gioia Tauro, els grans ports naturals de la Mediterrània occidental, seguiran especialitzats en els tràfics de menor valor afegit, d'Alacant a Palamós es configura la millor porta d'entrada portuària per als contenidors. Richard Florida és un dels principals economistes que auguren a la costa est de la península ibèrica un gran futur: sempre i quan, és clar, catalans i valencians ens obrim a acceptar i desenvolupar aquesta oportunitat de ser la porta d'entrada d'Àsia a Europa i articulem les infraestructures (i els models de gestió de les mateixes) que facin possible desenvolupar aquesta possibilitat.

Com afirma Joaquim Coello, en el segle XXI hi haurà ports de primera categoria i ports de segona categoria. A la Mediterrània s'estan construint molts ports a banda i banda del mar i de fet es comenta que, si les perspectives de tràfic per als propers vint anys no es compleixen en la seva banda alta, segurament hi haurà capacitat portuària excedent a la mar Mediterrània. Però el que és segur és que hi haurà a la Mediterrània, com passa també en altres mars i oceans, ports amb una gran capacitat d'incorporació de valor afegit a les mercaderies que hi arriben d'altres països i d'altres continents, i ports amb vocació de pas o de pàrquing per al simple pas de mercaderies. Hi haurà ports per als quals el comerç marítim intercontinental i la logística suposarà l'arrelament, la renovació i la salvació de tota la indústria que ja tenien a principis del segle XXI (des de les grans multinacionals fins a les pimes locals) i ports per als quals el comerç marítim i la logística serà poca cosa més que un simple pas de camions i de trens carregats de contenidors.

Els grans operadors globals de comerç i les grans multinacionals industrials avui entren el 75% de les mercaderies que provenen d'Àsia amb destinació a Europa pels ports del mar del Nord; aquestes mercaderies passen per davant de casa nostra i passen

per l'estret de Gibraltar fins als ports del nord del continent europeu. Això s'explica gràcies a la preeminència que ha tingut el comerç marítim entre Amèrica i Europa a nivell global en els darrers cinquanta anys i també per la superior eficiència de gestió dels ports del nord d'Europa enfront dels ports mediterranis, més ràpids a l'hora de descarregar i de distribuir tota tipus de mercaderies. Tot i que els vaixells que provenen d'Àsia actualment fan tres dies més de volta per a descarregar als ports del nord d'Europa, en comparació a si aquests vaixells fessin servir els ports mediterranis, actualment aquests tres dies són compensats per la superior eficiència ara esmentada. Per això aquest estalvi de tres dies és per si sola una gran oportunitat per a l'economia catalana: ser la porta d'entrada del comerç asiàtic amb destinació a Europa és una de les grans oportunitats de negoci en el segle XXI.

La mar Mediterrània passa, en aquest nou context, a guanyar un gran valor estratègic. El gran actiu i atractiu dels ports del nord d'Europa, a banda de la seva eficiència en la gestió dels tràfics, també rau en la gran capacitat d'incorporar valor a les mercaderies que provenen d'altres continents. Una bona part dels productes que es fabriquen als països emergents amb destinació al primer món viatgen semielaborats: aquets països encara trigarán molts a estar en condicions d'acabar completament tot un producte, especialment en alguns sectors i segments molt avançats en tecnologia i en valor afegit, per exemple pel que fa a condicions sanitàries i mediambientals que siguin especialment rellevants.

Una part del gran potencial comercial d'Alemanya, d'Holanda i de Flandes prové del fet que, a tocar dels ports, molt sovint dins de la pròpia zona portuària, ja hi ha instal·lades fàbriques i indústries, que reben els productes semielaborats dels vaixells; en qüestió d'hores o de dies aquests productes són acabats i tornen a ser carregats en vaixells, en trens o en camions per a ser exportats cap als consumidors finals, tant d'Europa com de fora d'Europa. I quan tots els grans operadors globals de comerç i les grans multinacionals industrials que passen pel canal de Suez i per Gibraltar cap al nord d'Europa volen reduir tres dies de viatge i de volta, això passa per fer servir els ports mediterranis, en detriment dels ports del mar del Nord. En el segle XXI, poder reduir costos equivalents a tres dies de viatge per mar serà una de les claus més importants de

la competitivitat que un país pot posar sobre la taula: què és la logística, sinó l'organització eficient de tràfics creixents? El país i la regió que sigui més ràpid i més eficient sigui en l'organització d'aquests tràfics, que tot fa preveure que seran creixents en els propers anys, més competitiu serà.

En aquest sentit Barcelona, Tarragona i València (i Palamós, Tortosa i Castelló) tenen un gran actiu que no té, per exemple, els ports de Marsella o Algesires: tenir una gran àrea industrial al seu darrera molt diversificada, amb multinacionals globals i amb pimes locals integrades en el comerç internacional. Una gran àrea industrial capaç d'afegir i d'incorporar valor i també capaç d'acabar el productes semielaborats importats d'Àsia i d'altres continents emergents amb destinació a Europa. Talment com fa Flandes des de fa cinquanta anys. La ciutat de Marsella no disposa d'una gran àrea industrial semblant al seu darrera, oberta i integrada al comerç global, amb tradició industrial, i per això serà bàsicament un port pàrking, de granel, líquids i sòlids, de menys valor afegit i de menor impacte econòmic del port sobre el seu territori. I això explica perquè a l'any 2006 els ports de València i Barcelona ja superaven, i de llarg, el tràfic de contenidors dels ports de Marsella i de Gènova; un port de Gènova que històricament sempre havia limitat les expansions de catalans i valencians però que avui, envoltada i encerclada d'altres muntanyes, no disposa d'espai per a fer-hi polígons industrials i logístics (i això explica perquè el port de Milà és Rotterdam i no Gènova).

El port de Marsella s'assembla molt al port d'Algesires en aquest sentit. El port d'Algesires és el primer port de l'Estat espanyol en tràfic de contenidors, per davant dels ports de Barcelona i de València. Tot i que el 90% del seu tràfic és de simple càrrega i descàrrega (a diferència de Barcelona i València, quasi no hi ha relació entre l'activitat del port d'Algesires i l'activitat econòmica d'Andalusia), la seva posició és d'autèntic privilegi, com també ho és la del port de Marsella, de cara a absorbir una part important del creixent tràfic marítim entre Europa i Àsia. Sovint des de Catalunya tendim a criticar, amb raó, l'èmfasi que posa el govern central en destacar el lideratge d'Algesires en el tràfic de contenidors. Si considerem el valor afegit que creen els ports, però, el port d'Algesires és superat clarament pels ports de Barcelona, València i Bilbao, els ports de les quals són una peça bàsica en les seves economies regionals: si aquests tres

ports es tanquessin, per causa d'una vaga salvatge o d'una catàstrofe natural, el comerç exterior regional el turisme de creuers es col·lapsarien de manera notable. A Andalusia, en canvi, poques empreses es veurien afectades per un tancament temporal del port d'Algesires: la principal naviliera que hi opera, la multinacional danesa Maerks, fa servir aquest port com a simple escala, amb contenidors que van a altres destins i que poden esperar setmanes a tornar a ser carregats en altres vaixells.

Tot i que el port d'Algesires està més lluny de Madrid i, sobretot, d'Europa per a esdevenir la porta d'entrada del creixent comerç marítim entre Europa i Àsia, el seu gran avantatge rau en la no congestió de la seva zona portuària. Els costos de congestió són molts més importants del que semblen en un port. El port d'Algesires no té una gran ciutat i una gran regió industrial col·lapsada al darrera (com Barcelona i València), que disparen els costos de congestió. El port d'Algesires no té dubtes sobre quin ha de ser el seu paper en el futur, a diferència de Barcelona i València, que també aspiren a ser ports líders en tràfic de creuers i en navegació esportiva, i així pot concentrar i destinar tot el seu port a descarregar i transportar més ràpidament i a un cost més baix les mercaderies que hi arribin de l'Àsia.

Pressionat per la competència que suposarà el port de Tanger Med quan operi a plena capacitat, el port d'Algesires aspira a ser el port de Madrid, condició que assolirà quan s'acabin les obres del tren de mercaderies directe fins a la capital: Per això ara el govern del País Valencià demana amb tanta insistència la construcció del corredor mediterrani ferroviari: perquè Algesires li prendrà la condició de port de Madrid i llavors només li quedarà Europa com a mercat... i també perquè l'empresa Ford, que a Almussafes hi té una de les seves plantes més productives, ha amenaçat de tancar la fàbrica si en pocs anys no hi ha un tren de mercaderies cap a Europa per a exportar-hi els seus vehicles: una part de la competitivitat que la planta aconsegueix portes endins la perd quan els cotxes surten de la fàbrica per manca de connexió ferroviària, atès que els costos logístics i de transport cada cop pesen més dins de cost total d'un automòbil.

5.- El 12 d'abril de 2008 Richard Florida va publicar un article al Wall Street Journal, titulat l'auge de la Megaregió ("The rise of Megaregions"). La tesi argumental

del seu article és que els diferents governs, tant regionals com estatals i supraestatals, han de primar i afavorir en les seves polítiques econòmiques (especialment en la construcció i en la gestió de les grans infraestructures de transport) l'articulació i la consolidació de les megaregions. Florida en aquest article defineix la megaregió també com “una àrea geogràfica que acull activitats econòmiques i empresarials en escala massiva, que genera una part molt significativa de l'activitat econòmica mundial i un percentatge fins i tot superior dels seus descobriments científics i de les seves innovacions tecnològiques”. Florida, finalment, presenta una conclusió rellevant: “si es vol incrementar incrementar la competitivitat i assegurar la prosperitat a llarg termini, cal que les polítiques públiques tinguin en compte les megaregions com a part essencial de l'entramat econòmic més bàsic”. Florida també assenyalava tres grans principis argumentals: liberalització total del comerç i dels moviments dels béns i de les persones; reducció de les transferències de riquesa de les regions més productives a les que regions que en són menys i no impedir la concentració de població si aquesta es dona espontàniament, en tant que germen de la productivitat i de la innovació. No cal dir que aquesta és una postura extrema, sens dubte, en un moment en què les temptacions de tornar al proteccionisme tornen a formular-se.

Aquests arguments inclouen alguns missatges en forma de càrrega de profunditat: d'aquest argument s'insinua una recomanació destinada a disminuir les polítiques de solidaritat a favor de les polítiques d'eficiència, ja que les megaregions competiran fortament entre elles. Perquè en el cas de l'Estat espanyol en els darrers anys, sota argumentacions vestides amb aparença de la solidaritat interregional, el que finalment s'amaga és la incapacitat de moltes de les regions subsidiades de dur a terme unes polítiques públiques que van més enllà de l'esforç per a fer captiu un vot que serveix per a mantenir-se en el poder. Del discurs de Florida se'n deriva que ha arribat el moment de revisar la solidaritat interregional, si més no per a que aquestes transferències de fons a gran escala deixi de ser un transferència a fons perdut. I és que el cost d'oportunitat d'una regió dinàmica que formi part d'una megaregió i que segueixi suportant el pagament d'aquests fons en el segle XXI, per exemple perquè l'Estat al qual pertanyen els hi segueix imposant, serà creixent en termes de competir amb altres megaregions en què aquests pagaments no es produeixin.

6.- Richard Florida no només ens parla de la macroeconomia del futur, sinó que també en el seu llibre *Who's your City* (2008) posa de relleu la importància creixent que en el segle XXI la geografia tindrà en la vida concreta de les persones: per a Florida la decisió de quina ciutat s'escull per a viure i per a treballar esdevindrà la decisió més important de la vida per al futur laboral i fins i tot familiar de les persones. Cal entendre la insistència de Florida en aquest punt en el context dels Estats Units: en aquell país la mobilitat laboral és molt més gran que a la Unió Europea, fins al punt que aquesta major mobilitat s'apunta com una de les causes que fa el mercat laboral nord-americà sigui més eficient que l'europeu.

A *Who's your City* (2008) Richard Florida es referma en la importància creixent que tindran les megaregions en el segle XXI, en tant que noves unitats naturals de creixement econòmic per sobre d'antigues fronteres estatals. Quan parla del nostre futur econòmic, tot analitzant el potencial de l'arc mediterrani en el futur, Richard Florida escriu literalment: “un alt càrrec del govern d'Holanda m'ha confessat, en conversa privada, el seu nerviosisme per una possible fugida massiva d'empreses nord-europees cap a la megaregió de Barcelona, atretes pel millor clima, la major bellesa paisatgística i els seus creixents centres de talent”. Avui a Catalunya l'emergent biomedicina capta professionals d'arreu del món (Revista *Nature*, juliol 2008: *Catalonian Powerhouse*). Avui a Catalunya hi són dissenyats el 50% dels cotxes que són fabricats a Europa. I avui el port de Barcelona pot acabar l'any 2008 com a quart port del món en turisme de creuers, un turisme d'elevat poder adquisitiu i que proporciona vols directes a altres continents. I Barcelona pot esdevenir l'any 2011 el primer port del món, superant els ports del Carib que no poden allargar la temporada de setembre a novembre per causa dels huracans.

Per poc que els catalans ens hi posem de cara (més sòl per a la logística, més suport a la indústria i al transport, tren de mercaderies a Europa, nova porta d'entrada de contenidors pel delta de l'Ebre?) encara tindrà raó Francesc Pujols quan va dir: "Catalans, un dia ho tindreu tot pagat".