



# L'EIX GIRONA-PERPINYÀ

Economia, població i infraestructures  
en el node de connexió amb Europa



institut d'economia i empresa  
Ignasi Villalonga





# L'EIX GIRONA-PERPINYÀ

Economia, població i infraestructures en el node de connexió amb Europa

# L'EIX GIRONA-PERPINYÀ

Economia, població i infraestructures  
en el node de connexió amb Europa



**institut d'economia i empresa  
Ignasi Villalonga**



**Diputació de Girona**

Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa

Col·lecció: Els eixos auxiliars de l'Euram. N° 2

Autor: Lluís Català i Oltra

Coordinació: Pau Caparrós i Gironés

Correcció de textos: Òscar Alegret i Teijeiro

Disseny i maquetació: Juan Seguí > Crehaz <

Edició: Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, 2014

ISBN: 978-84-697-1828-5

Dipòsit legal: T-1760

C/ Sant Ferran, 12 46001 València

[www.euroregioeuram.eu](http://www.euroregioeuram.eu)





Des que l'any 2011, la Comissió Europea va decidir d'aprovar la incorporació del Corredor Mediterrani de la xarxa transeuropea de transport, aquest territori afronta reptes importants per a la seva articulació i per al seu paper estratègic en el futur de les relacions econòmiques entre la Unió Europea i la resta de la Mediterrània. Els seus ports, especialment Barcelona i València, poden tenir un paper clau per a l'articulació d'un front al sud d'Europa i consolidar el flux importantíssim de mercaderies que es va generant amb els ports asiàtics a través del canal de Suez.

Un altre dels aspectes que seran essencials per a l'articulació de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM) seran els seus eixos auxiliars, és a dir, les parts del territori per on les infraestructures han de complir una funció de connexió i organització territorial que assegurin el funcionament del conjunt de l'EURAM. Un d'aquests connectors és l'eix Girona-Perpinyà. Per aquest eix hi han de passar els fluxos de mercaderies i de persones que assegurin la nostra connexió europea. Un altre eix auxiliar és el de Castelló de la Plana-Tortosa-Tarragona, per on ha de passar la doble via ferroviària d'ample europeu, per exemple. En tots dos casos, el bon funcionament del conjunt de l'economia de l'EURAM dependrà en gran manera que aquests eixos auxiliars funcionin.

Per aquesta raó, l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa presenta aquest segon volum de la col·lecció "Els eixos auxiliars de l'EURAM", dedicat a l'eix Girona-Perpinyà. Vull agrair especialment a la Diputació de Girona la seva col·laboració per haver fet possible aquest treball, com també a totes les persones de les diferents entitats econòmiques i empresarials de les comarques de Girona i de la Catalunya Nord que han participat en l'apartat de les entrevistes d'aquest estudi. Gràcies a les seves opinions i contribucions hem elaborat aquesta segona aproximació als eixos auxiliars de l'EURAM.

Antoni Serra Ramoneda

President de l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa

# ÍNDEX

<b>INTRODUCCIÓ</b>	<b>10</b>
<b>APROXIMACIÓ A L'EIX EN XIFRES</b>	<b>13</b>
<b>LA POBLACIÓ</b>	<b>14</b>
EL VOLUM DE POBLACIÓ	14
LA DENSITAT I EL FUNCIONAMENT TERRITORIALS	15
L'EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ	19
L'ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓ. EL PES DE LA POBLACIÓ ESTRANGERA	21
<b>L'HABITATGE</b>	<b>23</b>
<b>EL MERCAT DE TREBALL</b>	<b>24</b>
<b>L'ESTRUCTURA ECONÒMICA. ELS SECTORS D'ACTIVITAT</b>	<b>30</b>
LA INDÚSTRIA	32
EL COMERÇ DETALLISTA	35
EL COMERÇ EXTERIOR	36
EL TURISME	41
L'AGRICULTURA	46
LA PESCA	50
<b>L'ESTAT DE L'ECONOMIA</b>	<b>54</b>
<b>LES TECNOLOGIES DE LA INFORMACIÓ I LA COMUNICACIÓ</b>	<b>59</b>
<b>EL TRANSPORT: LES INFRAESTRUCTURES I ELS MOVIMENTS DE PERSONES I MERCADERIES</b>	<b>61</b>
MODE AERI. ELS AEROPORTS DE L'EIX I BARCELONA-EL PRAT COM A "HUB" AEROPORTUARI	61
MODE VIARI. EL TRÀNSIT A TRAVÉS DELS PIRINEUS	64
MODE MARÍTIM. ELS PORTS AUXILIARS DE L'EIX: PALAMÓS I PORTVENDRES	67
MODE FERROVIARI	70
<b>L'ECONOMIA SOCIAL</b>	<b>72</b>
LA SANITAT	72
L'EDUCACIÓ	74



<b>LA VISIÓ DELS AGENTS CLAU DE L'EIX</b>	<b>79</b>
<b>LES PRIORITATS EN LES INFRAESTRUCTURES: CONTINUAR L'ALTA VELOCITAT CAP AL NORD, LA DESCONGESTIÓ VIÀRIA ALS PIRINEUS, ELS ACCESSOS AL PORT DE BARCELONA I EL CORREDOR FERROVIARI DE MERCADERIES</b>	<b>83</b>
<b>MODE FERROVIARI</b>	<b>86</b>
Una alta velocitat ferroviària completa des de l'eix fins al centre d'Europa	86
Les dificultats econòmiques no ens han de fer perdre de vista l'horitzó: una línia independent per a mercaderies amb ample internacional	88
Encara és d'hora per a valorar l'impacte de l'alta velocitat a l'eix	92
<b>MODE VIARI</b>	<b>95</b>
Apostem pel ferrocarril, però no deixem de banda el mode viari, pel qual arriba la major part del transport de mercaderies	95
El desdoblament de la N-II és la gran assignatura pendent del mode viari	96
També és important de connectar-se bé amb les comarques interiors i de muntanya	97
<b>MODE MARÍTIM</b>	<b>101</b>
S'ha de consolidar l'activitat auxiliar que poden fer els ports de l'eix, com ara Palamós o Portvendres	101
El port de Barcelona, el node marítim de l'eix i la porta potencial del mercat asiàtic	104
<b>MODE AERI</b>	<b>108</b>
La complicada cruïlla dels aeroports de l'eix	108
¿És una quimera la intermodalitat per a Girona-Costa Brava i Perpinyà-Ribesaltes?	110
¿L'aeroport de Girona té cap possibilitat com a central aèria de càrrega?	112
<b>L'EIX GIRONA-PERPINYÀ, UNA BAULA FONAMENTAL DEL CORREDOR MEDITERRANI</b>	<b>113</b>
<b>CAL SUMAR ESFORÇOS PER A REACTIVAR L'EURODISTRICTE DE L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER</b>	<b>116</b>
Un marc pendent d'impuls	116
Estem d'acord respecte a la necessitat de la reactivació i proposem idees	118
L'exemple de la Cerdanya: un veritable espai transfronterer	121
<b>LES POSSIBILITATS DE COOPERACIÓ ECONÒMICA: L'EIX COM A ESPAI POTENCIALMENT UNITARI</b>	<b>122</b>
L'activitat logística i comercial: les opcions del Far-Vilamallà per a complementar el mercat consolidat de Saint Charles	122
Construcció: alternatives a la competència interterritorial	126
Sectors per a la cooperació: l'oportunitat d'una economia sostenible	129
<b>GIRONA-PERPINYÀ, PONT DEL HUB DE BARCELONA CAP A L'EIX CENTRAL DE DESENVOLUPAMENT EUROPEU</b>	<b>133</b>
<b>BALANÇ PROPOSITIU</b>	<b>137</b>
Síntesi de les propostes	143
<b>BIBLIOGRAFIA I DOCUMENTACIÓ</b>	<b>145</b>
<b>FONTS PRINCIPALS DE LES DADES</b>	<b>148</b>



# INTRODUCCIÓ



## INTRODUCCIÓ

L'estiu del 2007, diferents organitzacions de Girona i la Catalunya Nord firmaven a Ceret l'acord per a constituir l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer (EDCT) amb la intenció de convertir-se en una agrupació europea de cooperació territorial. Se suposava que aquest organisme tindria capacitat jurídica i autonomia financera, cosa que facilitaria el "desenvolupament i foment de la cooperació transfronterera entre els seus membres per tal de reforçar la cohesió econòmica i social, així com el desenvolupament sostenible i ecològic del territori". L'arribada de la crisi i alguns entrebancs polítics n'han ajornat *sine die* la posada en marxa definitiva, i també el desplegament de la seua acció, que havia de possibilitar la trobada dels dos territoris per a incrementar conjuntament la seua competitivitat, no solament des d'un punt de vista empresarial, sinó també territorial i social.

Mentrestant, alguns subjectes, algunes empreses i algunes institucions han continuat cooperant, perquè han cregut en

el potencial de la col·laboració i en el retorn que podia implicar. Mentrestant, l'alta velocitat ha situat l'eix a distàncies de mobilitat metropolitana de Barcelona i ha escurçat al màxim la distància entre els dos territoris. ¿L'EDCT s'ha aturat? Sí, el marc ha quedat encallat, però discretament s'ha anat construint l'espai català transfronterer, tot i el rigor de la crisi. Restava recórrer molt camí, cosa que han expressat els agents que han tingut l'amabilitat de dedicar una estona a xerrar amb nosaltres. Però també s'identifiquen les oportunitats, i hem de ser capaços d'aprofitar-les perquè hi ha la voluntat al territori i perquè, deixant a part els imperatius financers, hi ha condicions per a fer-ho. L'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa treballa des de fa temps per la cooperació econòmica en el marc de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM) i, com a part de la seua estratègia, entén que aquests espais veïns on hi ha fronteres administratives entre comunitats autònomes o entre estats són aquells en què cal parar més atenció, perquè la seua integració efectiva serà la porta per a la continuïtat de



tota l'Euroregió i, en definitiva, per a la competitivitat d'aquest conjunt de territoris estratègicament situats al llarg del Corredor Mediterrani. Per tant, aquesta publicació vol ser una reivindicació de l'Eurodistricte i del paper que pot tenir en el conjunt del Corredor Mediterrani.

Aquest estudi combina diferents metodologies per a acostar-se a la realitat del que hem anomenat *eix Girona-Perpinyà* o, senzillament, *l'eix*: la part nord de l'EURAM, una baula essencial del Corredor Mediterrani, atès que, com acabem de dir, se situa en una frontera administrativa entre estats, la qual cosa planteja reptes, i perquè representa la porta del node central de Barcelona cap a la dorsal central europea. Fent un repàs del contingut de l'estudi, direm que, en primer lloc, hem fet una exposició de dades comparades prenent com a unitat bàsica els territoris de l'eix, és a dir, la demarcació de Girona i la Catalunya Nord. Hem tractat de representar, quantitativament i en la mesura de les nostres possibilitats, la societat, l'economia, el territori i les infraestructures de transport d'aquestes unitats, comparades o completades amb les que són la seua

referència immediata (Catalunya, el Llenguadoc-Rosselló i l'EURAM). En segon lloc, hem elaborat un capítol amb fonts primàries, que han estat les entrevistes a experts i agents clau del territori estudiat, els quals sobretot han precisat quines són les necessitats en infraestructures de transport, quines són les prioritats, quines possibilitats hi ha de cooperació transfronterera i quins són els sectors econòmics per a donar-hi impuls. Acabem amb un balanç amb propostes encapçalat pel paper que pot tenir l'eix Girona-Perpinyà com a pont del *hub* de Barcelona cap a l'eix central de desenvolupament europeu. Aquí es presenten diferents propostes que l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa pren com a pròpies, però que són el reflex del que demanen els mons acadèmic, empresarial i tecnicoadministratiu per a aquest territori.

Abans d'entrar en el contingut del treball, volem agrair molt sincerament la col·laboració de totes les entitats que han participat en aquest estudi, i més específicament la dels qui han estat entrevistats i han aportat el material més important d'aquest volum, el coneixement expert del territori.



## APROXIMACIÓ A L'EIX EN XIFRES

## APROXIMACIÓ A L'EIX EN XIFRES

Aquest gran apartat té en l'anàlisi comparativa el fonament principal a partir de diferents perspectives que comprenen l'aproximació diacrònica i la comparació entre diferents unitats territorials i de població. L'anàlisi longitudinal (evolucions en el temps, variacions percentuals en un període determinat) considera, normalment, el començament del període d'expansió (segona meitat dels noranta) com a moment inicial, però en les evolucions que ens condueixen fins a l'actualitat té una gran importància el punt d'inflexió que van generar els anys 2007-2008, en què es va iniciar la crisi actual, que ha afectat una gran quantitat d'indicadors, no solament els considerats estrictament econòmics. Per tant, és interessant de saber què ha passat en aquests territoris els darrers anys i quin és l'impacte de la conjuntura desfavorable.

Es tractaran els següents punts: la població, la mobilitat de la població, el treball, el territori i l'habitatge, l'estructura econòmica, els indicadors econòmics, les infraestructures i el transport, i els equipaments i les dotacions socials.

## LA POBLACIÓ

Aquest bloc inicial combina les dades habituals de volum de població amb una necessària perspectiva diacrònica, atès que hem de prestar atenció a l'evolució de la població. La relació població-territori també ha de ser tinguda en compte, precisament, en un estudi en què la perspectiva territorial té un protagonisme tan evident. Finalment, tancarà l'apartat l'estructura per nacionalitat, que serà observada amb deteniment, perquè aquesta variable és una de les que han experimentat els canvis més notables en tot l'EURAM els darrers anys arran del període d'expansió.

### EL VOLUM DE POBLACIÓ

Com hem dit en la introducció d'aquest treball, per a comprendre els territoris i la població que hi habita cal inserir-los en el seu context; per tant, de bon començament valorem què impliquen les comarques de Girona i la Catalunya Nord, els àmbits immediats de l'eix Girona-Perpinyà, en el conjunt de l'EURAM.

#### Volum de població i percentatge sobre el conjunt de l'EURAM (2013)

	Volum	% sobre l'EURAM
Girona	761.632	5,32 %
Catalunya Nord	452.530	3,16 %
Catalunya	7.553.650	52,76 %
Llenguadoc-Rosselló	2.727.286	---
EURAM	14.317.288	---

Font: Padró Municipal d'Habitants (INE), INSEE i Departament d'Estadística d'Andorra.

Nota: Els resultats de Catalunya Nord i Llenguadoc-Rosselló són provisionals

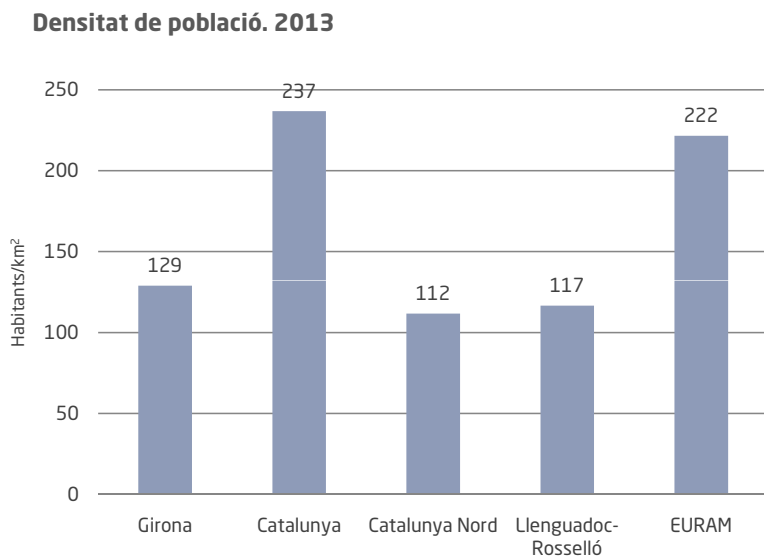


## LA DENSITAT I EL FUNCIONAMENT TERRITORIAL

Pel que fa a la densitat, a més la comparació habitual entre les dues demarcacions i els seus àmbits de referència, tindrem en compte la representació cartogràfica municipal per tenir més clar l'assentament de població al territori.

Com hem dit, Catalunya té una elevada densitat de població deguda a la potència de l'àmbit metropolità, però també per la concentració de població al Camp de Tarragona i per un poblament més o menys equilibrat a la resta del país. A l'EURAM aquests trets són generals per la capacitat d'atracció dels litorals valencià i balear. Així, l'EURAM supera els 220 habitants per quilòmetre quadrat. Mentrestant, les

dues demarcacions de l'eix que estudiem tenen unes dades semblants, al voltant de 120 hab./km<sup>2</sup>, perquè combinen zones densament poblades, normalment al litoral o prelitoral (les dues capitals, Girona i Perpinyà), amb unes altres de força



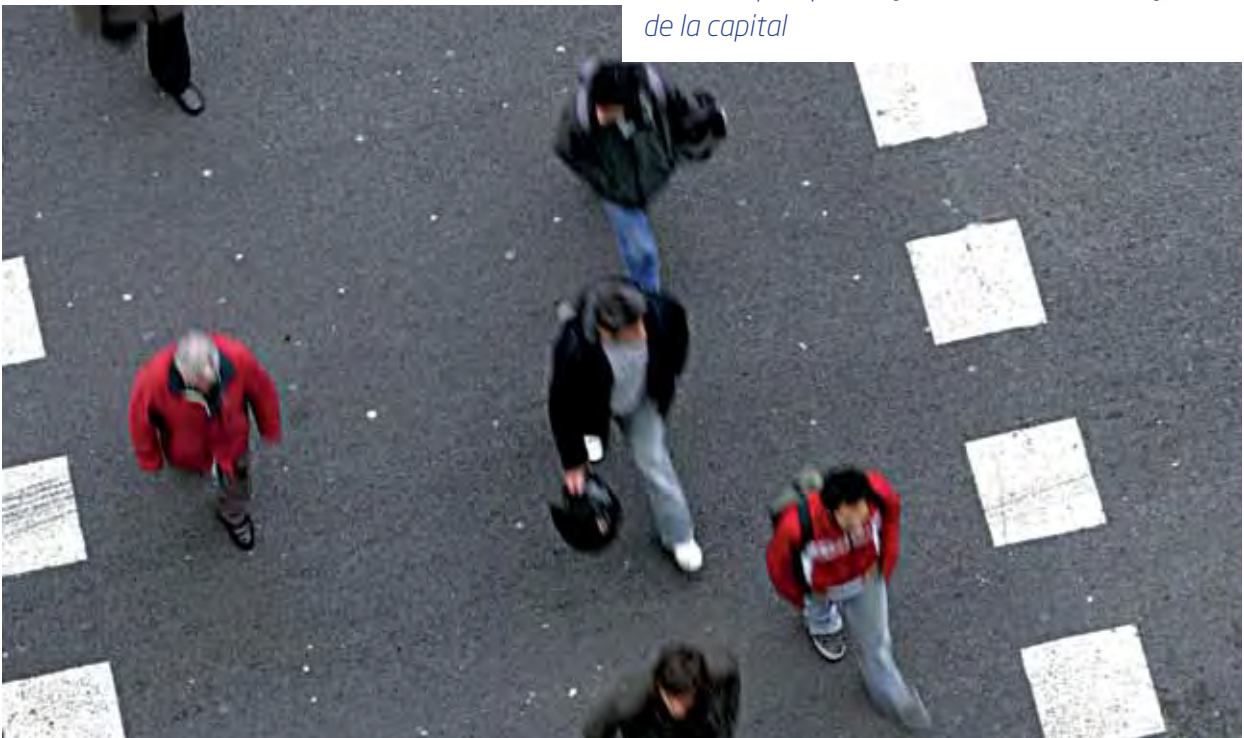
Font: padró municipal d'habitants (INE), cens de la població (INSEE) i elaboració pròpia.

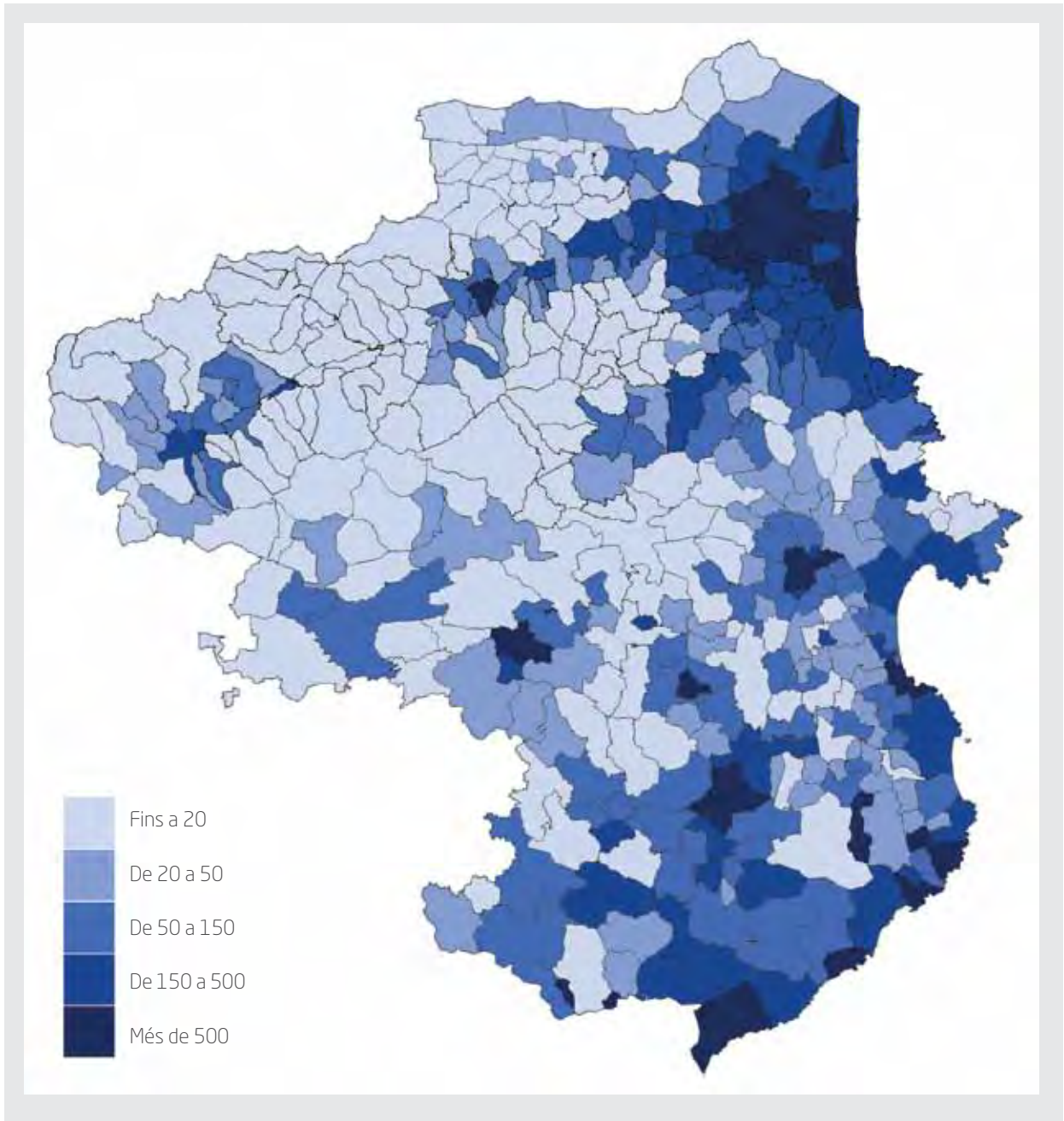
despoblades, perquè són àrees de la serralada pirinenca o properes a aquestes. Aquest valor sintètic, el de la densitat, ens fa concloure que són territoris semblants, pel que fa a la població, i susceptibles d'un tractament unitari. La desagregació d'aquest valor a través del mapa municipal matissa aquesta idea.

Com veiem al mapa, les xifres semblants en l'indicador de densitat en tots dos territoris amaguen, en realitat, una densificació molt desigual. A cada territori es dona una concentració molt identificable de població al voltant de les capitals, a banda de la força habitual d'atracció del litoral al llarg de la franja mediterrània, no gaire acusada a Girona. Però el desequilibri territorial de la Catalunya Nord és molt acusat, atès que Perpinyà és un pol d'atracció pràcticament únic, mentre que les comarques de Girona sumen a la seva capital

alguns nuclis rellevants del litoral i prelitoral de l'Empordà i la Selva, reforçats per la connexió amb Barcelona, i fins i tot atenuen l'efecte de despoblació de l'interior amb municipis industrials d'una certa importància, com ara Olot. En realitat, llevat de casos aïllats, a la demarcació de Girona només les zones estrictament pirinenques tenen una densitat molt baixa, i aquí encara tenim el cas de Puigcerdà. Per tant, aquí podem oposar un policentrisme moderat a Girona (encara lluny del que podríem identificar a demarcacions de l'EURAM com la d'Alacant) a una concentració acusada a la plana del Rosselló, a la "comunitat d'aglomeració" de Perpinyà-Mediterrània. Hi contribueix el fet que ni Girona ni encara menys Figueres no aconsegueixen una atracció pròpia d'una metròpoli com

*El volum més gran de població de les comarques de la demarcació gironina és degut a un policentrisme moderat que aporta efectius des de nuclis diferents de la capital*



DENSITAT DE POBLACIÓ PER COMARCA. 2013 (hab./km<sup>2</sup>)

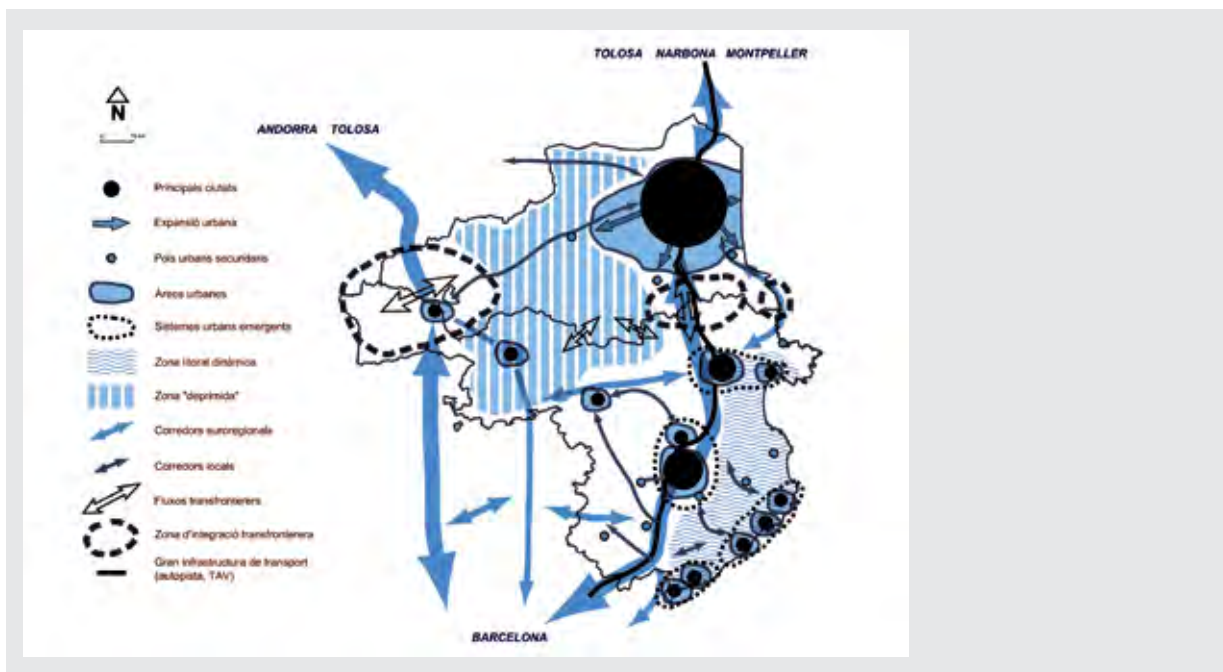
Font: padró municipal d'habitants (IDESCAT), XIFRA (Diputació de Girona), INSEE i elaboració pròpia.

En aquest apartat també tractarem del funcionament territorial de l'eix a partir del que ja es va fer en el *Llibre blanc de l'Eurodistricte* i del que ja van plantejar Castañer, Feliu i Gutiérrez (2011). El mapa té en compte l'assentament de la població –en aquest sentit, haurem de recuperar la visió del mapa de densitat–, els fluxos, i superposa les infraestructures de transport, de les quals ens ocuparem més endavant.

Com hem vist en el mapa de densitat, hi ha una diferència notable entre la xarxa urbana de la Catalunya Nord i la de les comarques de Girona, perquè la primera ha desenvolupat a petita escala un model metropolità d'expansió amb una "comunitat d'aglomeració" cada vegada més eixamplada,

però amb importants parts del territori "deprimides", sense gaire capacitat de generació d'activitat, en part pel relleu. En canvi, Girona capital no ha desenvolupat aquest model, i per exemple, hi ha una barrera prelitoral que defineix perfectament l'àrea urbana de la costa independentment de la de la capital. Els passos del Pertús/Jonquera i Portbou/Cervera són zones d'un característic intercanvi comercial transfronterer, mentre que la Cerdanya és més aviat una zona unitària de plena integració, com veurem més endavant. Finalment, el policentrisme del qual parlàvem es reflecteix per aquests petits nodes que representen Olot o Figueres i que expliquen l'equilibri territorial i l'expectativa d'actuació en tot l'àmbit gironí.

### ESQUEMA DEL FUNCIONAMENT TERRITORIAL DE L'EIX GIRONA-PERPINYÀ



Font: *Llibre blanc de l'Eurodistricte* (Mission Opérationnelle Transfrontalière i Universitat de Girona, 2008: 22), citat a Castañer, Feliu i Gutiérrez (2011: 285).

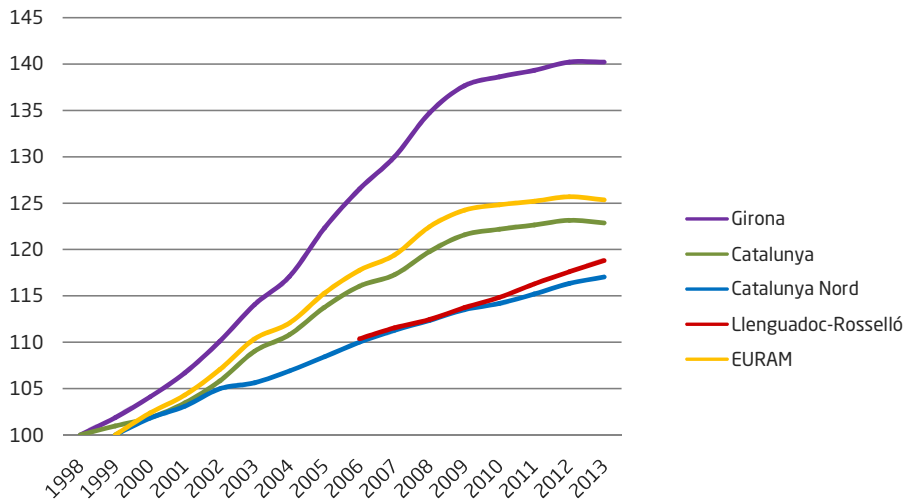
## L'EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

El gràfic sobre l'evolució de la població mostra les dimensions espacial i temporal, de manera que hi veiem quina ha estat la pauta de cadascuna de les unitats de l'eix els darrers anys i en relació amb els seus àmbits de referència.

La data d'inici d'aquesta evolució és intencionadament l'any

d'aprovació de la llei del sòl a l'Estat espanyol, que va portar la bombolla immobiliària, la qual, al seu torn, va possibilitar un fort increment de població. Efectivament, segons el gràfic lineal, els territoris de l'Estat espanyol van experimentar, a partir d'aleshores, un creixement excepcional en la massa de població, especialment a Girona, on les variacions a l'alça van ser molt

**Creixement de la població en base 100. 1998-2013**



Font: padró municipal d'habitants (INE), cens de la població (INSEE) i elaboració pròpia.  
Nota: en el cas de les dades on intervé l'INSEE (Catalunya Nord, Llenguadoc-Rosselló i EURAM), l'any de base és 1999.

acusades de bon començament fins a l'esclat de la bombolla. En canvi, en tot el període observat (1998-2013), el creixement de població de la Catalunya Nord va ser moderat però constant, i sembla que independent de les conjuntures econòmiques. Això també és, en part, degut al fet que les darreres dècades els cicles de crisi-bonança han estat menys abruptes a l'Estat francès que no a l'espanyol, perquè l'economia al nord és menys dinàmica, i això també és un factor d'estabilitat; no hi ha grans creixements, però tampoc grans davallades, que, a més, són atenuades per un sector públic més solvent.

A partir de la desacceleració econòmica del 2007 i més encara amb la crisi financera mundial del 2008, el mercat immobiliari es va afonar a l'Estat espanyol i alhora es va desaccelerar el creixement de població, perquè l'efecte crida es va acabar i la natalitat es va desincentivar per la combinació de l'empitjorament de les condicions econòmiques amb la dosi de por que genera la incertesa. Aquesta desacceleració, visible a Girona, a Catalunya i als territoris del sud de l'EURAM, es va accentuar fins a l'estancament i fins i tot el decreixement. En canvi, la Catalunya Nord i el Llenguadoc-Rosselló no van variar la seva tendència de creixement moderat constant i fins i tot van reduir notablement la distància respecte de Catalunya i

l'EURAM per al conjunt del període, cosa que no es va donar a Girona, perquè les terres septentrionals de Catalunya havien acumulat una renda importantíssima en l'etapa de bonança. Finalment, comparant la Catalunya Nord amb el Llenguadoc-Rosselló, sembla que les terres catalanes van rebaixar una



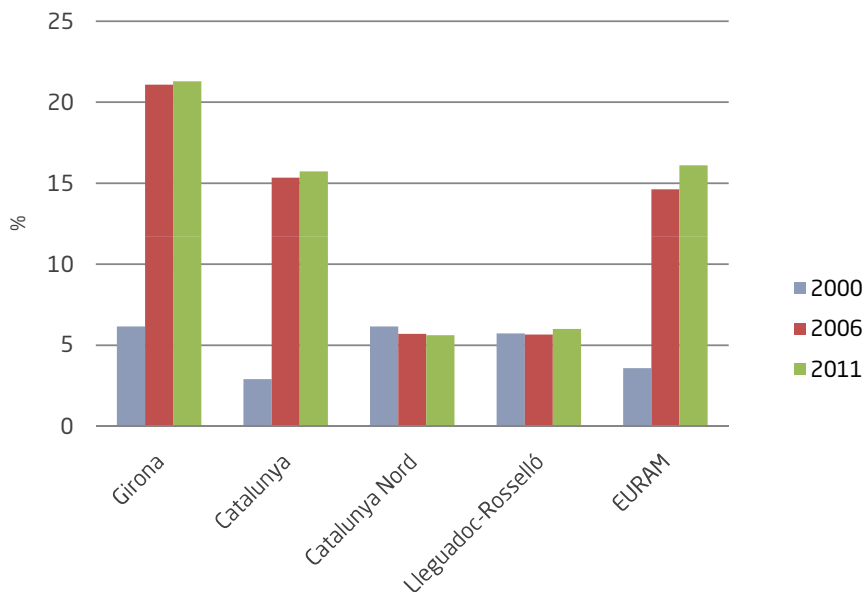
mica el ritme de creixement en el període de crisi a la UE, és a dir, van resistir amb més dificultats la desacceleració econòmica, i això va repercutir en la seva població.

*La crisi està impeding una adequació al fort augment de la població de la dècada dels 2000 quant als serveis, els equipaments i les infraestructures, tot i la treva que ha implicat l'estancament del creixement de la població*

## L'ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓ. EL PES DE LA POBLACIÓ ESTRANGERA

Una de les conseqüències d'aquesta època d'auge sobtat lligat al mercat immobiliari i caiguda igualment abrupta per l'esclat d'aquesta bombolla és la transformació de l'estructura de la població pel que fa a la variable de la nacionalitat.

**Percentatge de població estrangera sobre el total de la població (2000-2011)**



Font: padró municipal d'Habitants (INE), IDESCAT i cens de la població (INSEE)

Com veiem, l'any 2000, un parell d'anys després de l'aprovació de la llei del sòl a l'Estat espanyol, la proporció d'estrangers als diferents territoris de l'EURAM encara era moderada, normalment inferior al 5%, tot i que Girona era una mica damunt

d'aquesta xifra. Tant la Catalunya Nord com la resta de la regió a què administrativament pertany, tot i la tradició d'acollida d'estrangers de l'Estat francès, tenien un nivell semblant al de Girona, al voltant del 6%. Aquesta xifra relativament baixa

és deguda al fet que l'arribada d'estrangers a aquest Estat va disminuir fa temps, però la proporció de residents d'origen estranger (segona i tercera generacions) és força més elevada que no a l'Estat espanyol. La seva presència és més difícil de detectar a les estadístiques, però se sap que sumant la primera i la segona generacions, a l'Estat francès hi viuen més d'un 10% d'immigrants i que prop del 30% dels ciutadans francesos tenen almenys un progenitor nascut a l'estranger (INSEE, 2011); si en comptes dels progenitors, tenim en compte els avis, ens apropem al 50%. A Girona i al Principat aquest procés va endarrerit respecte de França i encara hi dominen els immigrants establerts els darrers 15 anys.

Quan es va produir l'anomenat *efecte crida* de la bombolla immobiliària, a Catalunya, els territoris del sud de l'EURAM i a la demarcació de Girona, el territori que ens interessa més, es va donar un increment inèdit de la proporció de població estrangera, que es va situar al voltant del 15% a les comunitats autònomes de l'EURAM i damunt del 20% a Girona. L'estructura de la població, la dinàmica de relacions al país i fins i tot el paisatge urbà es van transformar. L'arribada de la crisi ha implicat la desaparició de l'efecte crida i, per tant, l'aturada del

creixement de la proporció d'estrangers, però no la disminució d'aquest percentatge. Per tant, n'han tornat pocs al seu país; d'aquesta manera, la transformació de l'estructura esdevé més que conjuntural.

En contrast, el percentatge d'estrangers a la Catalunya Nord amb prou feines ha variat en el període i fins i tot ha disminuït una mica. Això vol dir que els estrangers van arribant proporcionalment al creixement global de la població, perquè no se senten atrets per cap activació sobtada de l'economia.

*L'efecte crida de la bombolla immobiliària al sud dels Pirineus és responsable del creixement elevat de la població i de l'alta proporció d'estrangers. A la Catalunya Nord, aquest procés es dona d'una manera gradual des de la meitat del segle XX*





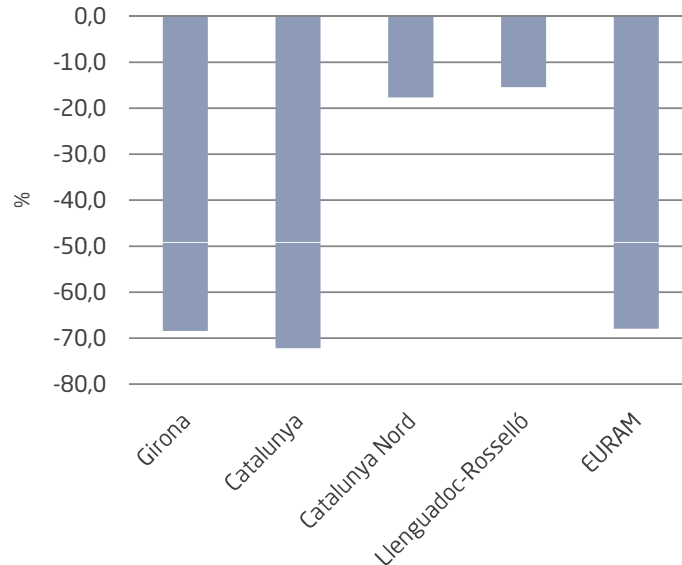
## L'HABITATGE

Aquest apartat reflecteix ben clarament els canvis que analitzem i que s'han produït els darrers anys. Donant per fet que en la primera meitat de la dècada del 2000 es van incrementar fortament les transaccions immobiliàries, estudiarem el comportament posterior, que reflecteix quin és el moment actual respecte d'aquest mercat.

A l'eix Girona-Perpinyà i, en general, a tota l'EURAM, entre el 2006, punt d'inflexió de la tendència, i el 2013 les transaccions immobiliàries van caure, però, com hem dit en l'apartat sobre la població, les diferències són clares entre els territoris que pertanyen a

l'Estat espanyol i els que pertanyen al francès. Així, Girona, Catalunya i la major part de l'EURAM van viure l'impacte d'aquesta bombolla immobiliària, que va situar la construcció d'habitatges en uns nivells desconeguts fins i tot en la història d'Europa. Aquest augment tan acusat, però, ha provocat, després, l'efecte contrari: uns descensos al voltant del 70%, que pràcticament han paralytitzat el sector. En canvi, a la Catalunya Nord i al Llenguadoc-Rosselló, que havien experimentat un ascens moderat, no s'hi ha donat aquesta caiguda, que sacseja traumàticament l'economia.

### Variació de les transaccions immobiliàries 2006-2013



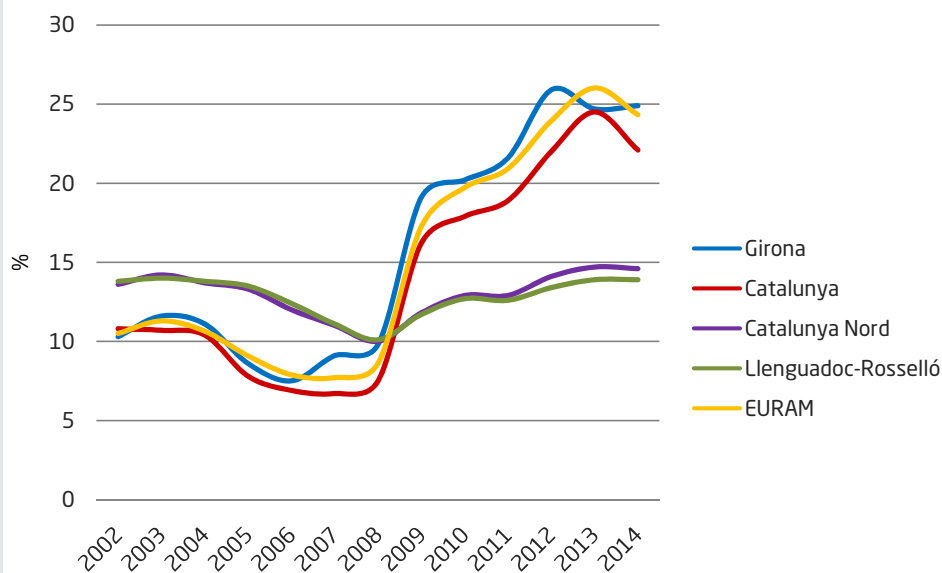
Font: Ministeri de Foment de l'Estat espanyol. Direcció General d'Arquitectura, Habitatge i Sòl / Consell General de Medi Ambient i Desenvolupament Sostenible (CGEDD) i Direcció General de Finances Públiques de França.

## EL MERCAT DE TREBALL

Abordarem diferents qüestions relatives al mercat de treball, com ara l'atur, l'estructura sectorial dels treballadors i la mobilitat geogràfica.

Abans de la convulsió financera mundial del 2008, en la desacceleració del 2007, Girona ja va sortir perjudicada dels primers efectes de la crisi, i se li va incrementar la taxa d'atur

**Evolució de la taxa d'atur (2002-2014)**



Font: INSEE, enquesta de població activa (INE) i elaboració pròpia.

potser per una excessiva dependència de sectors que s'han mostrat inestables els darrers anys, com ara la construcció i el turisme. Del 2008 al 2009, però, la crisi es va manifestar amb tota la virulència i va afectar tots els àmbits territorials estudiats, però molt especialment Girona, que aquell any se li va doblar la taxa d'atur fins a superar el 20%. La resta de Catalunya va aguantar millor el cop. Després d'un parell d'anys d'estabilitat en la crisi, entre el 2011 i el 2012 la taxa d'atur es va tornar a incrementar força, sempre sent Girona la punta de llança, que

només va ser superada pel conjunt de l'EURAM el 2013 per l'efecte de les xifres valencianes. Ara la sagnia sembla haver-se detingut, i fins i tot comença a baixar l'atur, però no pas al ritme que volen els ciutadans afectats, que en molts casos viuen situacions dramàtiques.

Com succeïa amb l'evolució de la població i de les transaccions immobiliàries, els moviments a la Catalunya Nord i al seu àmbit territorial de referència administrativa van ser afectats pel

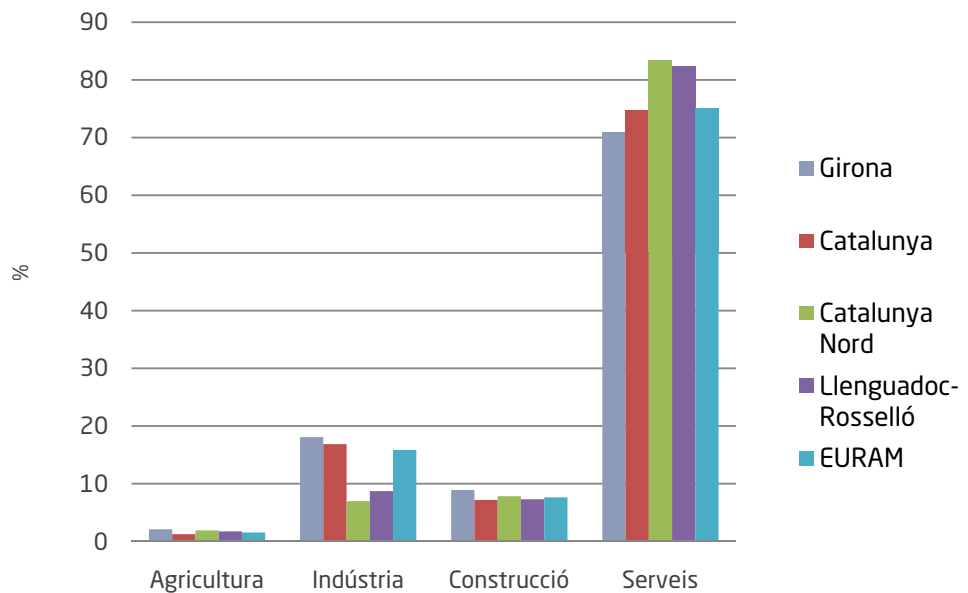
punt d'inflexió de la crisi financera global, però com que no havien viscut un impuls descontrolat del sector immobiliari, de la mateixa manera que l'atur va caure d'una manera suau, ara ha pujat moderadament i ha fet les mateixes oscil·lacions que Girona, però més discretament i sense passar del 15%, com a reflex d'una economia no gaire dinàmica, però sí força estable, la qual protegeix millor els treballadors.

*La diversificació de l'economia en aquest període de crisi pot ser el fonament per a reduir l'atur d'una manera estable*

La diferència principal en l'estructura sectorial dels assalariats és que Girona, Catalunya i el sud de l'EURAM tenen força més mà d'obra ocupada en la indústria que no pas la Catalunya Nord i el



### Estructura sectorial dels assalariats 2011



Font: Comptabilitat Regional d'Espanya (INE), INSEE i elaboració pròpia.



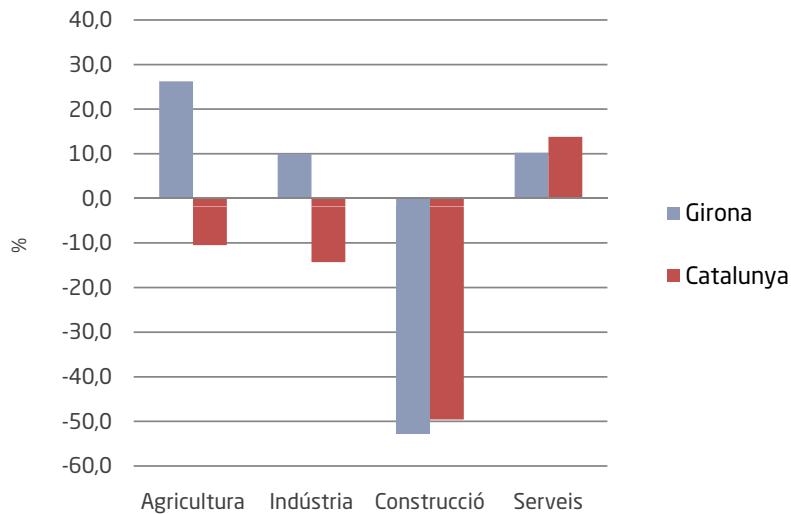
Llenguadoc-Rosselló, que són territoris fortament terciaritzats. A Girona, el gran desenvolupament del sector de la construcció encara es reflecteix en unes xifres que s'acosten al 10% del conjunt dels assalariats –sense comptar que és un sector amb molta economia submergida– i que han pogut mantenir-se en una proporció major que, per exemple, la de Terres de l'Ebre –per esmentar un àmbit de l'EURAM en què la construcció tenia un paper destacat– per la demanda sostinguda en la veïna del nord. Això, com se sap en aquest territori, causa uns problemes de

competència que preocupen especialment a la Catalunya Nord.

Fixem-nos en què ha passat els darrers anys a Catalunya i Girona, que és on s'ha donat una variació més gran en diferents paràmetres, com anem comprovant.

A Girona i Catalunya el volum d'ocupats en el sector de la construcció ha caigut acusadament, però a Girona això ha implicat que la proporció de tots els altres sectors hagi

### Variació en l'estructura sectorial dels ocupats 2008-2014



Font: enquesta de població activa (INE), IDESCAT i elaboració pròpia.

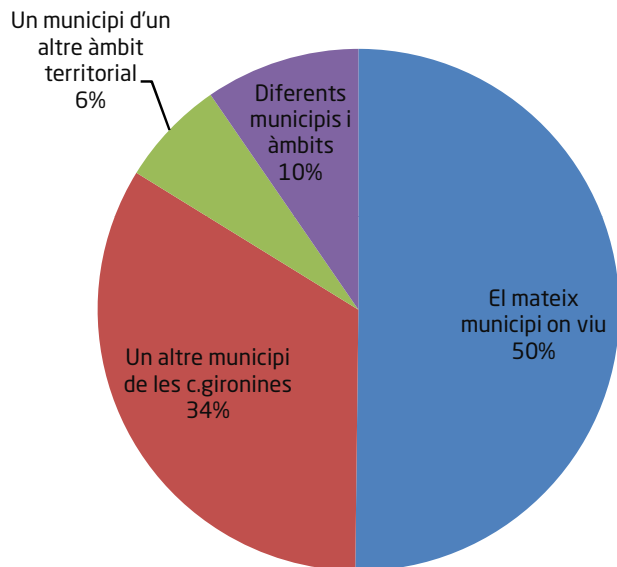


augmentat (l'agricultura i la indústria amb una orientació exportadora i els serveis en general), mentre que a Catalunya només els serveis han pogut respondre a la davallada de la construcció. A Girona, doncs, el treball s'ha redistribuït en un sentit equilibrador i diversificador que a priori ha de beneficiar aquest territori.

A les comarques gironines la meitat dels treballadors es



### Distribució dels treballadors de les comarques gironines per ubicació geogràfica del lloc de treball (2011)

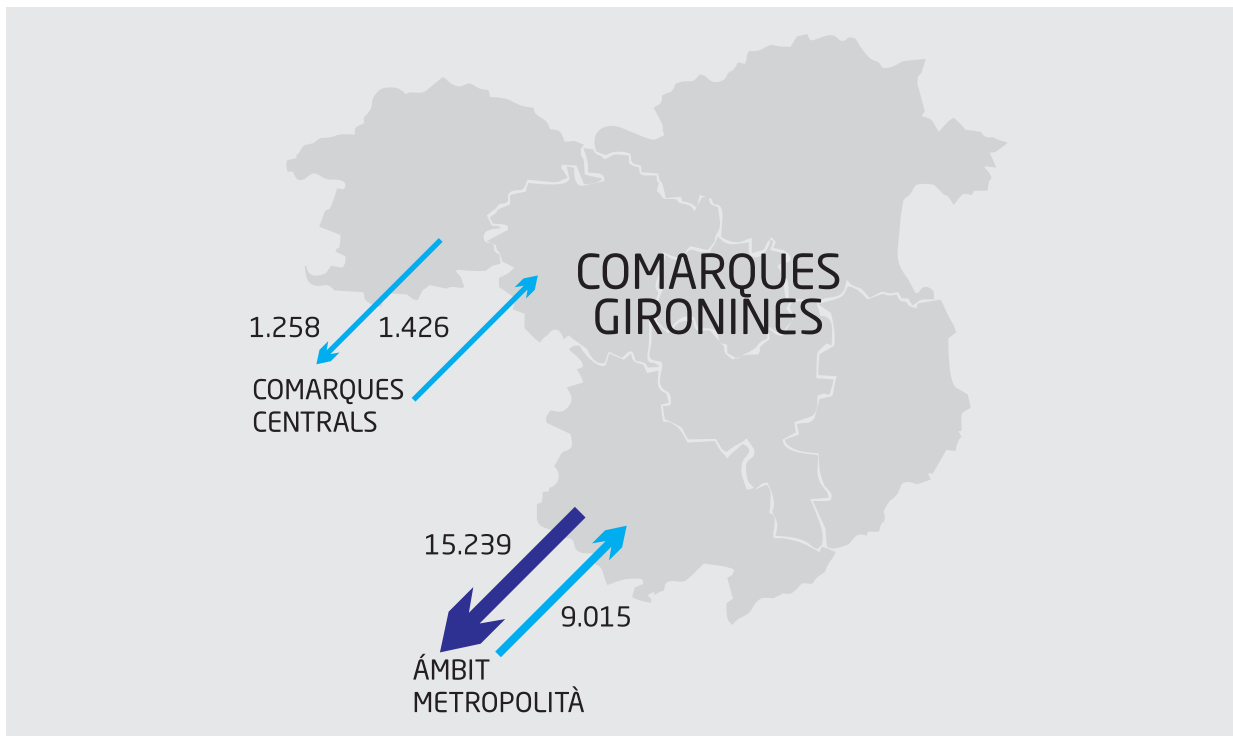


Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

A les comarques gironines la meitat dels treballadors es desplacen a un altre municipi per treballar. Normalment, aquests trasllats són per a anar a un altre municipi d'aquestes comarques (34% de treballadors), i per tant, són distàncies

aparentment curtes o mitjanes, però també n'hi ha que van a uns altres àmbits territorials, i això implica la necessitat que les infraestructures i els serveis públics de transport compleixin d'una manera efectiva la seva finalitat.

### La mobilitat laboral entre les comarques gironines i uns altres àmbits territorials (2011)



Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

Com veiem, els intercanvis amb uns altres àmbits territorials (mobilitat laboral interàmbits) es donen majorment amb l'àmbit metropolità i sobretot en el sentit Comarques Gironines-->Àmbit Metropolità, és a dir, gironins que treballen a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Per tant, pel que fa al mercat laboral, l'adequació dels serveis i les infraestructures del transport ha de prioritzar les connexions intracomarcals i intercomarcals a la demarcació mateixa de Girona i després l'eix bàsic amb Barcelona. Pel que fa a l'eix

que estudiem, el tràfic transfronterer de persones (turisme) i mercaderies és d'una magnitud més que suficient perquè la direcció nord també sigui una prioritat.

*Els Pirineus són una zona de gran pas de persones (turisme) i mercaderies, però la mobilitat laboral entre àmbits territorials es produeix sobretot entre les comarques gironines i l'àmbit metropolità, especialment en el sentit nord-sud.*



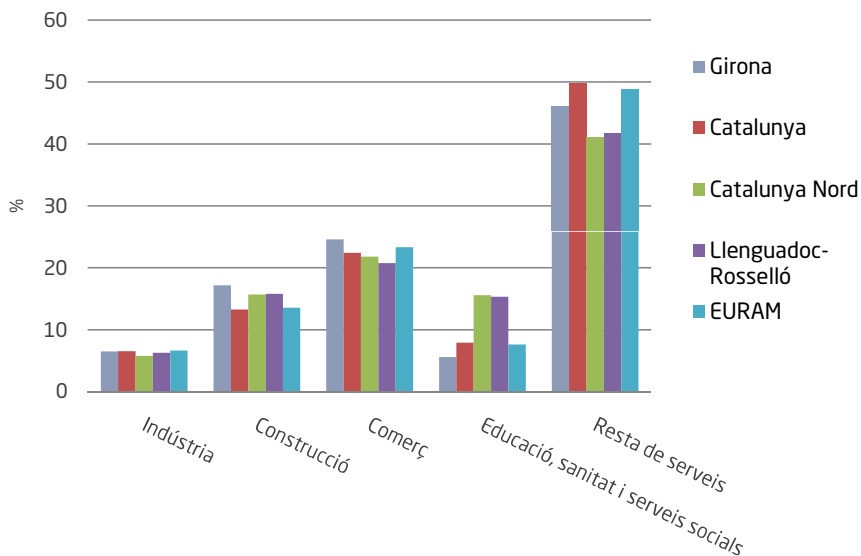
## L'ESTRUCTURA ECONÒMICA. ELS SECTORS D'ACTIVITAT

Centrarem l'estructura econòmica molt especialment en la variable dels sectors d'activitat, que observarem amb diferents nivells de desagregació per als àmbits territorials que comparem. En primer lloc, vegem d'una manera general l'estructura sectorial de les empreses.

Com és característic de les societats avançades, els territoris de l'eix Girona-Perpinyà i del conjunt de l'EURAM tenen una estructura fortament terciaritzada, encara més després

de la caiguda de la construcció i d'una part de la indústria manufacturera, especialment la que no ha estat capaç d'exportar. De tota manera, Girona no ha anat tan lluny en aquest procés, perquè ha conservat bona part de les seves empreses industrials i les constructores han aguantat més que no pas en uns altres llocs, precisament pel fet que algunes han pogut competir en preus a l'altre costat dels Pirineus. Així mateix, de resultes de l'especialització turística, la proporció de comerços a Girona també és una mica més gran que no pas als altres territoris.

**Estructura sectorial de les empreses. 2013**



Fons: DIRCE (INE), anuari econòmic de 'la Caixa', 'Informe d'Estructura Empresarial' de l'Observatori d'Empresa i Ocupació de Catalunya, Directori d'Empreses i d'Establiments de França (INSEE) i elaboració pròpia.



La Catalunya Nord i el Llenguadoc-Rosselló destaquen molt clarament en la proporció d'empreses dedicades a serveis que podem lligar a l'estat del benestar (educació, sanitat i serveis socials), segurament perquè a l'Estat francès el capital privat dedicat a aquestes activitats té més oportunitats d'obrir mercat (concessions públiques avantatjoses, més poder adquisitiu dels ciutadans, sistema sanitari mixt...). Mentrestant, la resta de serveis són presents en una proporció més gran a Catalunya i el conjunt de l'EURAM, on dominen, precisament, Catalunya i el País Valencià quant a la població. Aquí es barregen, entre més serveis, els avançats amb els serveis personals i, sobretot, amb

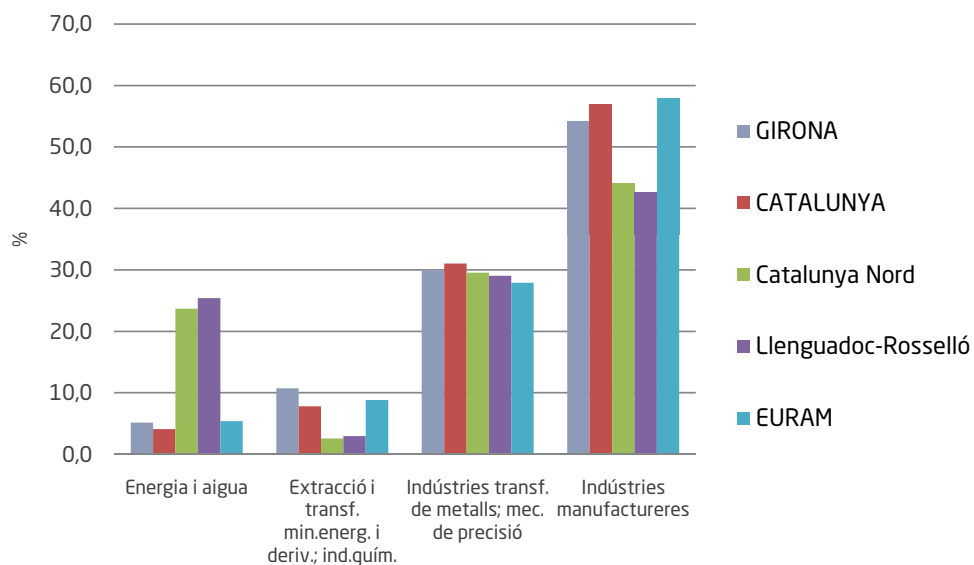
l'hostaleria, que té una implantació intensiva a tot el Mediterrani, i l'EURAM no n'és una excepció.



## LA INDÚSTRIA

Dediquem el primer subapartat de l'estructura sectorial a observar com es distribueixen les empreses industrials per activitat.

### Distribució de les empreses industrials per activitat (2012)



Font: anuari econòmic de 'la Caixa', INSEE i elaboració pròpia.

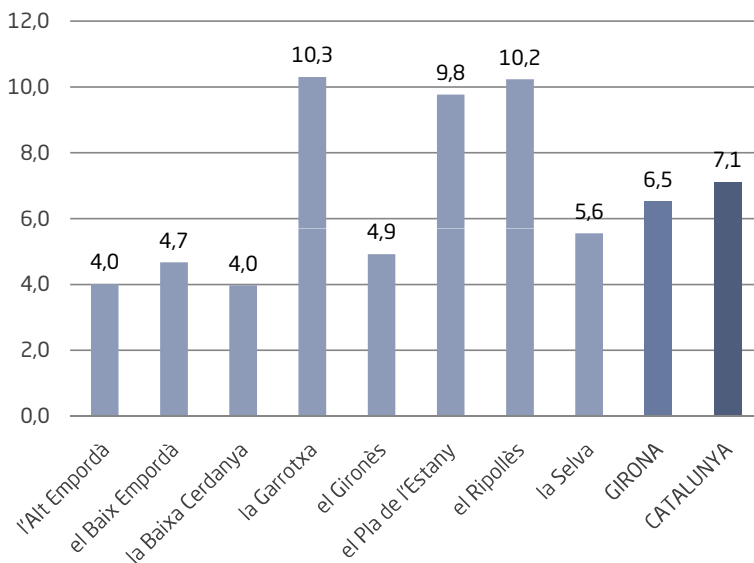
*Amés de la lògica preeminència de les manufactures, Girona destaca per la seva relativa especialització en la indústria química i del plàstic, mentre que la Catalunya Nord té en les empreses d'energia un dels seus forts.*

Evidentment, en tots els territoris hi domina la indústria manufacturera, però a la Catalunya Nord i al Lluenguadoc-Rosselló està lluny de representar el 50% i a Girona, Catalunya i l'EURAM supera la meitat de les empreses folgadamente. Girona, però, no és al nivell de Catalunya i l'EURAM, perquè, en compensació, l'extracció i transformació de minerals i la producció química hi tenen un pes notable. Finalment, cal remarcar la presència molt destacada d'empreses d'energia i aigua al Lluenguadoc-

Rosselló i a la Catalunya Nord, al voltant de la quarta part de les empreses industrials d'aquests territoris, en bona part per una especialització recent en energies renovables, com ens explicava en les entrevistes Gilles Planas, director de programes de

l'Agència d'Urbanisme de la Catalunya Nord (AURCA). Vegem amb detall la presència d'empreses industrials a la demarcació de Girona. Amb 6,5 empreses per 1.000 habitants, Girona queda prop de la mitjana de Catalunya i, per tant, comparteix amb la

### Empreses industrials per 1.000 hab. a les comarques de Girona (2012)



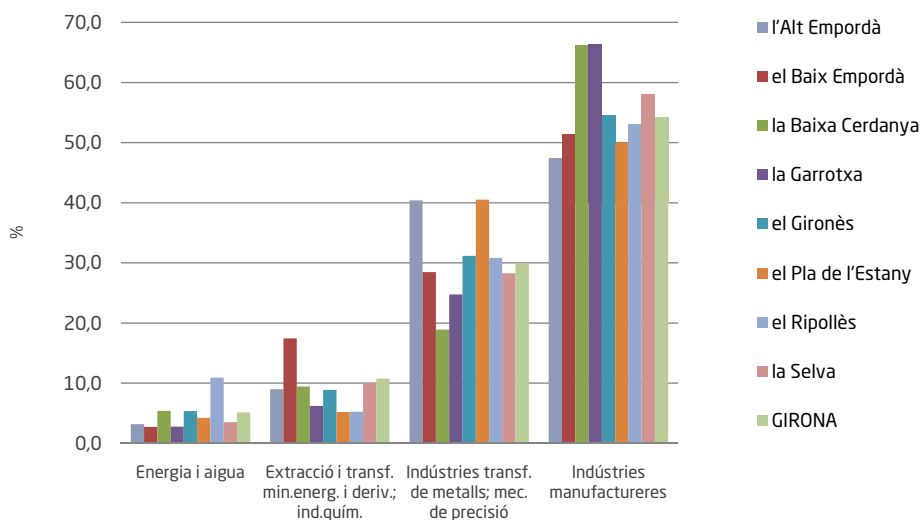
Font: anuari econòmic de 'la Caixa' i elaboració pròpia.

resta del Principat la consideració de zona industrialitzada. No obstant això, la comarca de la capital, el Gironès, tot i concentrar una part important de les empreses industrials, en termes relatius queda lluny d'aquesta mitjana, perquè és una capital marcadament terciària. De totes maneres, l'eix industrial de la demarcació gironina passa per la capital després de remuntar l'AP7 pel sud de la Selva (Hostalric-Maçanet-Santa Coloma de Farners); passada Girona, trenca per la C66 cap a Banyoles i

des d'aquí fa la transversal cap a Olot i fins i tot cap a Ripoll. La Garrotxa, el Ripollès i el Pla de l'Estany són les comarques que tenen una presència més important d'empreses industrials per 1.000 habitants, raó per la qual cal considerar la seva connexió amb l'eix principal de l'AP7. En canvi, el turístic Empordà i l'agrària/forestal Cerdanya queden una mica al marge d'aquest desenvolupament industrial, llevat d'alguna excepció.

*Amb Olot com a centre marcadament industrial, l'eix productiu gironí comença al sud de la Selva, passa per la capital, es desplaça cap a l'oest per Banyoles, Olot i fins i tot Ripoll*

**Distribució de les empreses industrials per activitat a les comarques de Girona (2012)**



Font: anuari econòmic de 'la Caixa', INSEE i elaboració pròpia.

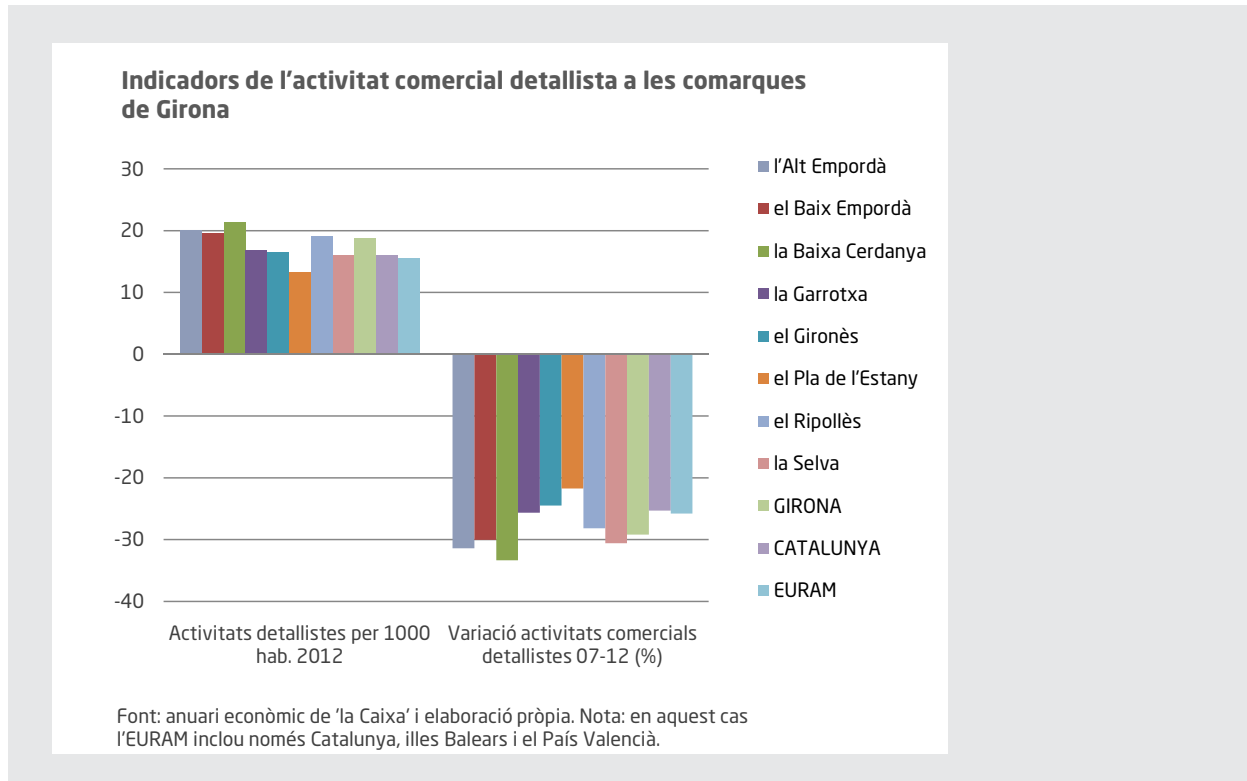
Les comarques d'especialització industrial també tenen una subespecialització que concreta millor la seva activitat, deixant a part que, lògicament, en totes les comarques hi domina la indústria manufacturera; per exemple, a la Garrotxa això és més acusat i els dos terços de les empreses industrials es dediquen a produir manufactures, normalment per al gran consum. Les poques indústries de la Cerdanya també solen formar part d'aquest grup. El Pla de l'Estany, en canvi, destaca per la transformació de metalls, i l'Alt Empordà, per les escasses

empreses industrials (normalment al voltant de Figueres). El Ripollès sobresurt per la proporció d'empreses de la categoria "energia i aigua" a causa de la presència de recursos fluvials que permeten activitats d'aquesta mena. Finalment, també podem remarcar que una proporció anòmala de les empreses industrials del Baix Empordà es dedica a la transformació de minerals, generalment per a la construcció a la Bisbal i Palafrugell, i a la indústria química.

## EL COMERÇ DETALLISTA

Els indicadors que emprarem per a identificar l'estat i l'evolució del comerç detallista a les comarques de la demarcació de Girona

són "activitats detallistes per 1.000 habitants" i "variació de les activitats comercials detallistes entre el 2007 i el 2012".



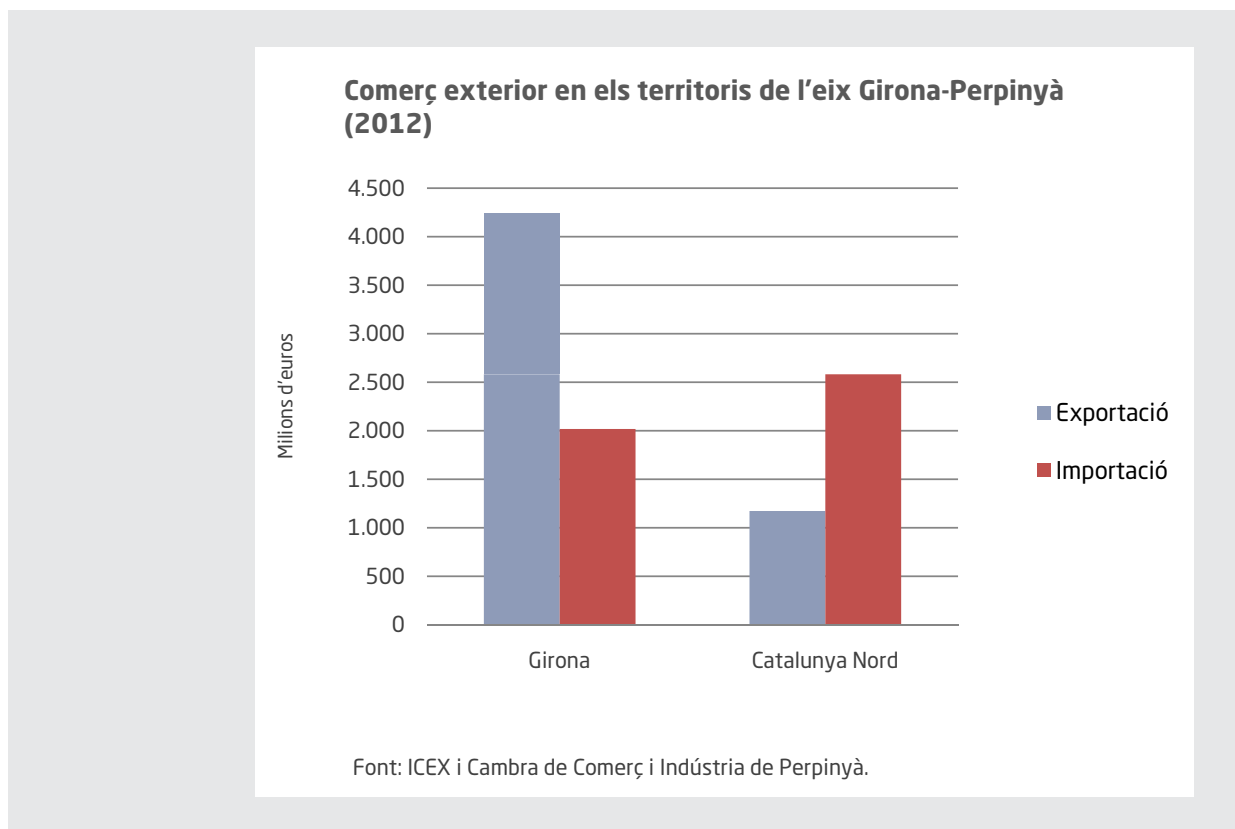
En aquest cas, la comarca que té menys activitats per 1.000 habitants, el Pla de l'Estany, és, curiosament, la que ha perdut menys en temps de crisi. Això vol dir que Banyoles i els seus voltants tenen un teixit comercial escàs, però consolidat. A la Baixa Cerdanya la situació és ben diferent: és la comarca amb més comerços per habitant, en part perquè serveixen un turisme rural i de muntanya relativament abundant, però també és la que n'ha perdut més, és a dir, la seva distància amb la resta de comarques era més gran abans de l'arribada de la crisi. Li

passa el mateix a Girona respecte de Catalunya i l'EURAM: té més comerços actualment, però també n'ha perdut més. És la tònica general. Per tant, sembla que els llocs on hi ha més comerços en van augmentar el volum en temps de bonança per l'expectativa de negoci, però la crisi ha reduït un mercat saturat. Potser l'excepció és la Selva, on hi ha relativament pocs comerços per habitant, però és una de les comarques on n'han desaparegut més percentualment.

## EL COMERÇ EXTERIOR

El comerç exterior ha cobrat una importància decisiva en temps de crisi, per la qual cosa hi dediquem un apartat monogràfic.

A més d'observar la balança i la cobertura comercial exterior, que relacionen importacions i exportacions, aquestes darreres



centraran la nostra atenció, perquè són les que preocupen més els agents econòmics i polítics.

El balanç de Girona és ben diferent del de la Catalunya Nord, atès que Girona exporta molt més que no pas importa i la Catalunya Nord presenta la situació inversa. Deixant a part els aspectes relatius a la població i a l'economia de tots dos territoris (més importants a Girona), això dona com a resultat que Girona

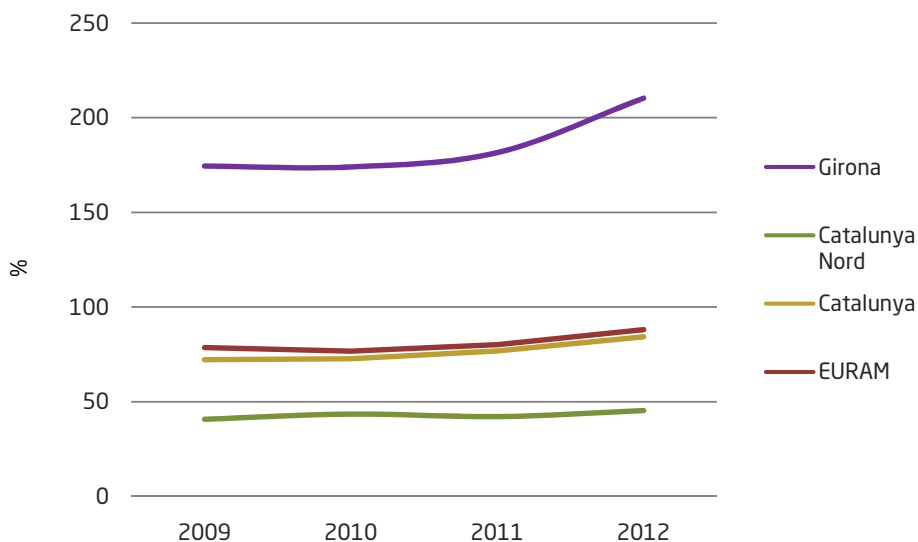
exporta més del triple que no pas la Catalunya Nord i aquesta se sobreposa a la grandària més petita i importa una mica més que Girona, en part també pel paper combinat que tenen nodes com



Saint Charles International, el Voló i Portvendres, que atreuen tràfic de la península ibèrica i de l'Àfrica.

*Girona es defensa de la crisi amb un increment molt notable de l'exportació. Mentrestant, les activitats de Saint Charles International i Portvendres fan que la Catalunya Nord tingui unes xifres destacades en les importacions*

### Cobertura comercial exterior (2009-2012)\*



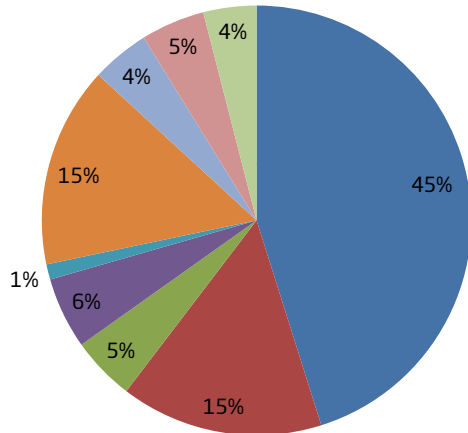
Font: ICEX i Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà. (\*) Nota: la cobertura és una taxa que relaciona exportacions i importacions;  $C=(E/I)*100$ .

A tota l'EURAM i, concretament, a l'eix Girona-Perpinyà hi ha hagut un augment de la cobertura comercial exterior, és a dir, el pes de les exportacions ha augmentat respecte al de les importacions. La crisi ha empetitit les importacions i el mercat interior, mentre que la reducció de la demanda interna ha fet explorar els mercats exteriors amb un èxit relatiu. De tota manera, Catalunya i l'EURAM encara queden davall de 100 en aquest indicador, que és la barrera a partir de la qual les exportacions generen més valor que no pas les importacions. La Catalunya Nord hi queda molt més avall. Girona, en canvi, és molt més amunt que 150 en tot el període i ara fins i tot damunt de 200, la qual cosa vol dir que les exportacions més que doblen les importacions i és el territori on les variacions a

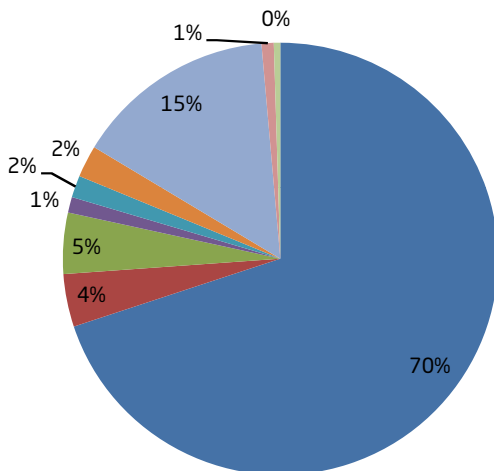
l'alça han estat més clares. És cert que es beneficia de la seva situació fronterera i de la intensitat més gran dels fluxos sud-nord, però no hi ha dubte que la demarcació gironina destaca per la seva vocació exportadora, i això pot haver atenuat els efectes de la crisi. Però, quins productes s'exporten des de l'eix? Això es concreta per a cada territori en el gràfic següent.





**Girona**

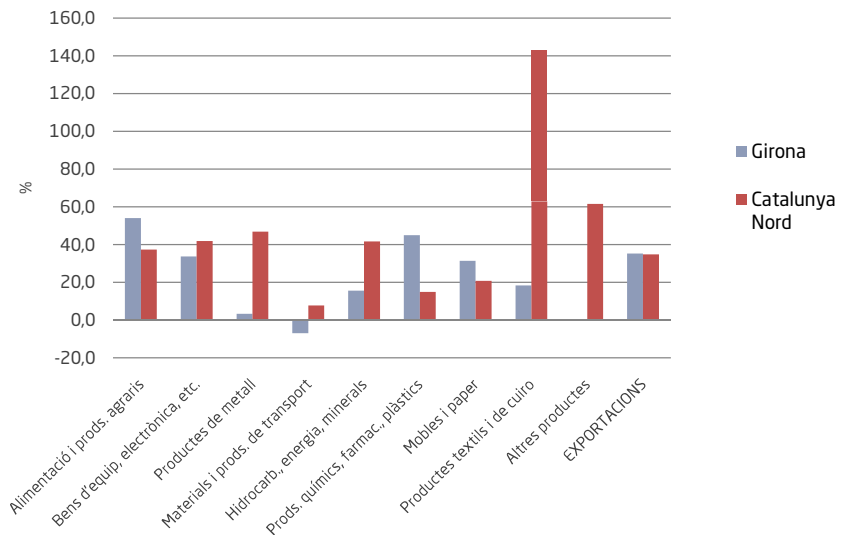
En tots dos territoris hi té una importància crucial l'exportació de productes alimentaris, però això és bastant més evident a Perpinyà. En general, s'aprecia una diversificació més gran del conjunt de productes que exporta Girona. La Catalunya Nord ven a altres països, bàsicament, productes alimentaris i agraris, normalment sense gaire transformació, i una proporció important de productes de fusta i paper provinents de matèries primeres, que tornen a fer aparèixer el sector agrari, en concret l'explotació forestal. Girona exporta una gran quantitat de productes alimentaris, especialment carn de porc, però també exporta productes entre els quals destaquen la maquinària i els productes elèctrics/electrònics, els químics i plàstics, el material de transport, el tèxtil, el cuir, etc., és a dir, productes transformats basats en diferents matèries primeres, i no solament productes de gran consum, sinó també productes de primera transformació o per a servir l'empresa.

**Catalunya Nord**

- Alimentació i productes agraris
- Béns d'equip, electrònica, etc.
- Productes de metall
- Materials i productes de transport
- Hidrocarburs, energia, minerals
- Productes químics, farmacèutics i plàstics
- Mobles i paper
- Productes tèxtils i de cuir
- Altres productes

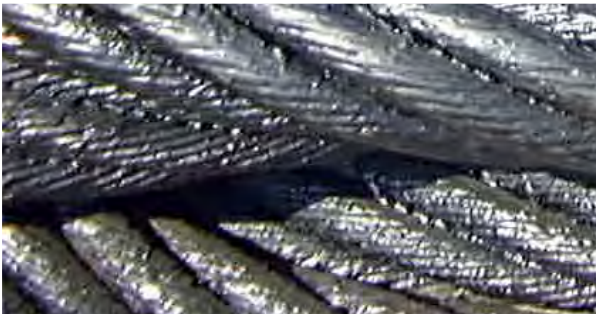
Font: ICEX, Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà i elaboració pròpia.

### Variació de les exportacions per tipus de producte a l'eix Girona-Perpinyà (2009-2012)



Font: ICEX i Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà

*L'activitat exportadora de l'eix es basa, sobretot, en el sector agroalimentari. A Girona dominen el subsector porcí i el de les manufactures alimentàries; a la Catalunya Nord, els productes poc o no gens transformats*



En el període 2009-2012 l'exportació de pràcticament totes les classes de productes va augmentar a tots dos territoris, però crida més l'atenció a la Catalunya Nord, que a poc a poc va anar corregint aquest "monocultiu" alimentari per oferir una altra classe de béns. És molt notori l'increment de més del 140% de l'exportació de productes tèxtils, però també van créixer a un ritme més alt que no el de Girona els béns d'equip, els productes de metall, els hidrocarburs i la categoria "altres". Per la seva banda, el que va augmentar més a Girona són dos dels seus forts: l'alimentació i els productes químics/plàstics.

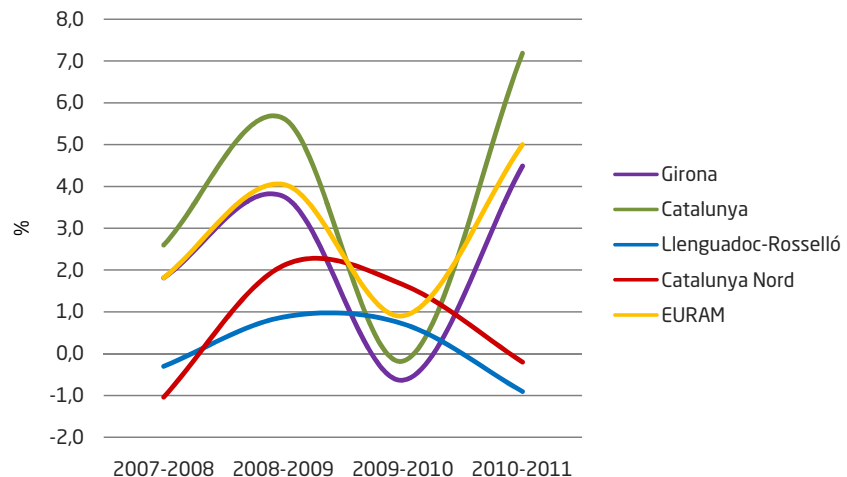
## EL TURISME

Dins dels serveis, el turisme també és un subsector que té una importància de primer ordre a l'EURAM, i per això considerem adequat dedicar un apartat amb una relativa extensió. Aportarem dades de pernoctacions, de càmpings –que és una modalitat de

pernoctació que ha fructificat molt a l'eix– i de creuers, però també aprofitarem per fer esment dels atractius turístics del territori.

Com passa amb altres indicadors de l'evolució econòmica i de la

**Variació interanual en el nombre d'establiments de pernoctació 2007-2011**



Font: Eurostat i elaboració pròpia. Variació global del període 2007-2008 (%): Girona 9'7, Catalunya 16, Llenguadoc-Rosselló 0'4, Catalunya Nord 2'5, EURAM 12'2.

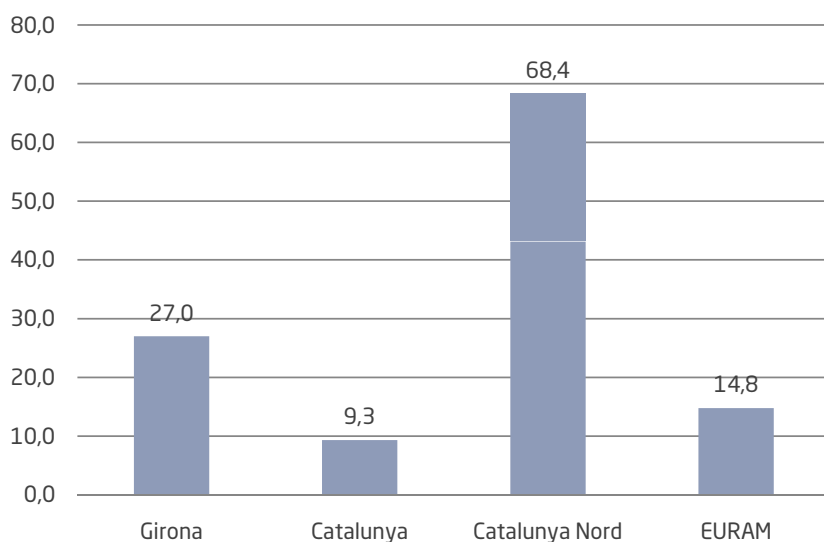
població, els canvis a la Catalunya Nord i el Llenguadoc-Rosselló són més suaus que no pas a Girona, Catalunya o el conjunt de l'EURAM, on es produeixen oscil·lacions més marcades i subjectes a les conjuntures. Així, al nord les variacions van del -1 al 2%, mentre que, per exemple, Catalunya combina descensos en el nombre d'establiments, és a dir, valors negatius, amb increments de més del 7%, com el que hi va haver entre el 2010 i el 2011. A Girona i els territoris de més al sud la inèrcia

de creixement encara va durar fins al 2009, però el nombre d'establiments de pernoctació va baixar entre el 2009 i el 2010 a Girona i Catalunya pel rigor de la crisi, cosa que augurava un llarg període depressiu. Però la conjuntura va tornar a fer variar les xifres, en aquest cas en sentit positiu: l'anomenada *primavera àrab* va deixar un panorama d'inestabilitat profunda al Magrib que va començar el 2010, va continuar el 2011 i va tenir menys intensitat els anys següents. Aquesta situació va fer que les

destinacions euromediterrànies més càlides recuperessin el terreny perdut i fins i tot elevessin el nivell fins a un global, per al període 2007-2011, del 10% (Girona) o fins i tot del 16% (Catalunya). La Catalunya Nord i el Llenguadoc-Rosselló no van baixar en el conjunt del període, però van créixer poc comparativament.

Una manera de relativitzar les dades de pernoctació és relacionar-les amb el nombre d'habitants. Un territori d'especialització turística és aquell on es produeixen moltes pernoctacions per habitant, que és el cas, per exemple, de les illes Balears. Podem comprovar que la Catalunya Nord és un

### Pernoctacions per habitant (2013)

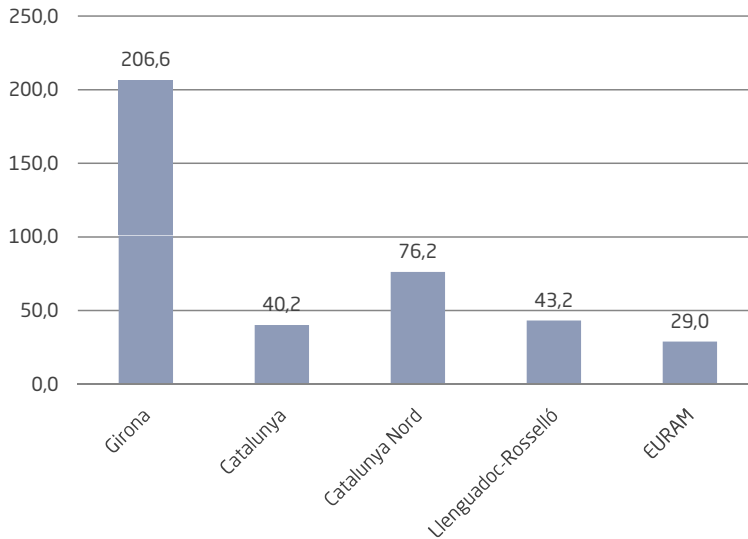


Font: enquesta d'ocupació en establiments turístics (INE), Comitè Departamental de Turisme dels Pirineus Orientals, Departament d'Estadística d'Andorra i elaboració pròpia.

indret força turístic, perquè atreu 68,4 pernoctacions per cada resident a través d'hotels, hostals o càmpings. Girona no arriba a aquest nivell, però en el context de Catalunya i de l'EURAM sí que ofereix unes xifres de consideració, que gairebé tripliquen les del conjunt de Catalunya i doblen les de l'EURAM.

A continuació centrarem l'atenció en una de les classes d'establiment que tenen més a veure amb les bones prestacions turístiques de l'eix.

Com es veu en el gràfic següent, la forta presència de càmpings en l'oferta turística -l'hostaleria a l'aire lliure, com se sol anomenar al nord- és un dels trets característics de l'eix Girona-Perpinyà, perquè ni al nord de Salses ni al sud de Blanes no es dona una presència tan important d'aquesta classe d'establiments. El País Valencià i les illes Balears tenen una xarxa de càmpings molt feble si la comparem amb Catalunya, com deduem de les dades de l'EURAM. Però, dins de Catalunya, Girona destaca molt clarament sobre els altres territoris amb 5 vegades més que

**Places de càmping per 1.000 hab. (juny de 2013)**

Font: enquesta d'ocupació d'establiments turístics (INE), INSEE, Direcció General de Turisme de Llenguadoc-Rosselló i elaboració pròpia. Nota: els resultats són de juny, però els de l'estat espanyol del 2013 i els de l'estat francès del 2014.

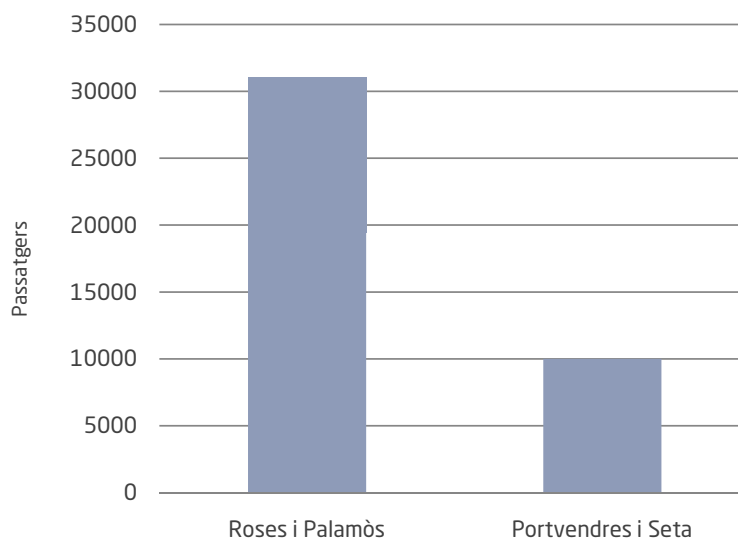
la mitjana. Per la seva banda, la Catalunya Nord estén aquesta implantació passats els Pirineus superant de molt les xifres de places de càmping de Llenguadoc-Rosselló. Es tracta, sobretot, de turisme europeu; dominen els càmpings de platja, però també n'hi ha una bona xarxa entre els de muntanya. Tot això deixa l'eix com a líder europeu en aquesta classe d'establiment (EUROSTAT, 2013: 120-122 i 134-136).

*L'eix és una zona de gran activitat turística, té capacitat d'atracció de visitants estrangers i una hostaleria ben desenvolupada. Destaca especialment l'activitat de càmping a tots dos costats dels Pirineus.*

*La Costa Brava es va convertint en un referent del circuit de creuers pel Mediterrani amb l'activitat de Palamós i Roses. Portvendres s'hi uneix per formar una oferta alternativa a les grans destinacions mediterrànies*

Tot i que no són al nivell dels grans ports que fan les rutes mediterrànies més habituals, l'eix s'ha caracteritzat, els darrers anys, per situar-se en el mercat dels creuers i ha obert una via de trajectes menys massius, però amb l'encant suficient per a atreure turistes exigents i delerosos de novetats. Es pot confirmar, a través de les dades del gràfic, que l'Empordà ha fet més camí que tot el Llenguadoc-Rosselló: Roses i Palamós

### Passatgers de creuer anuals a l'eix Girona-Perpinyà



Fonts: Ports de la Generalitat (2013) i Consell Nacional de Turisme de França (2010).

acumulen més de 30.000 passatgers anuals de creuer (més concentració a Palamós), mentre que Portvendres i Seta només arriben a 10.000. Amb tot, dins de l'ampliació general de capacitats de Portvendres, els creuers d'aquest port van augmentant, mentre que els de Seta disminueixen; per tant, sembla que la Catalunya Nord pot convertir-se en la referència del Llenguadoc-Rosselló en aquest subsector turístic.

És evident que l'eix Girona-Perpinyà té en el turisme de sol i platja un dels grans atractius –la majoria de pernoctacions es produeixen en aquesta classe de turisme–. Però cal no oblidar que tant la Catalunya Nord com la demarcació de

Girona comparteixen el tram mediterrani dels Pirineus, on la serralada cau al mar, i això és terreny adobat per al turisme rural, el senderisme i els esports de muntanya, entre els quals hi ha l'esquí. En aquest tram dels Pirineus, sobretot a la zona de més altitud, la més occidental (la Cerdanya, el Ripollès, el Conflent i el Capcir), hi ha 12 estacions d'esquí, entre les quals destaquen Font Romeu/Pyrénées 2000, els Angles, la Molina i Masella, totes 4 amb més de 300.000 dies d'esquí venuts cada temporada, normalment.

L'eix també ofereix importants atractius culturals, la majoria dels quals potser no són comparables, quant a les visites,

amb el conjunt monumental i els museus de Barcelona, i amb grans atraccions lúdiques, com ara Port Aventura o el Camp Nou Experience del FC Barcelona, però conté la gran oferta del Teatre-Museu Dalí, que aplega cada any més d'un milió i mig de visitants, i una xarxa de museus i monuments de l'oferta cultural clàssica –vegeu la taula adjunta–, que reben entre 100.000 i 250.000 visitants, als quals s'han d'afegir els que gaudeixen del romànic o de museus mitjans que funcionen força bé, com ara el d'Art Modern de Ceret, el de la Pesca de Palamós, el Comarcal de la Garrotxa, el del Joguet de Figueres, el del Cinema de Girona o el d'Història de Sant Feliu. També cal esmentar molts més recursos i intangibles d'un territori que, sent mediterrani, és part de la història de la humanitat i inspiració no residual de la seva cultura. En aquest sentit, hem de destacar el desenvolupament

del teatre, que és, precisament, una de les activitats en què hi ha hagut més col·laboració entre els dos costats dels Pirineus.

*L'oferta cultural de l'eix es troba entre les més preades del Mediterrani. El Teatre-Museu Dalí és una destinació de primer ordre que fa de Figueres la capital turisticocultural de la zona*

#### Atraccions més visitades a l'eix Girona- l'Perpinyà (2013)

Atraccions	Visitants
Teatre-Museu Dalí (*)	1.580.517
Museu d'Història de la Ciutat de Girona	232.727
Catedral de Girona (**)	230.100
"Grand Site" de la Badia de Paulilles (Portvendres) (***)	186.800
Castell Reial de Colliure	136.871
Museu d'Història dels Jueus (Girona)	91.873
Palau dels Reis de Mallorca (Perpinyà)	86.792

Font: departaments de comunicació o webs públiques dels llocs citats, IDESCAT (per als museus situats a Catalunya); Direcció General d'Empresa, Competència, Consum, Treball i Ocupació de Lluenguadoc-Rosselló; Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà; i Media.cat.

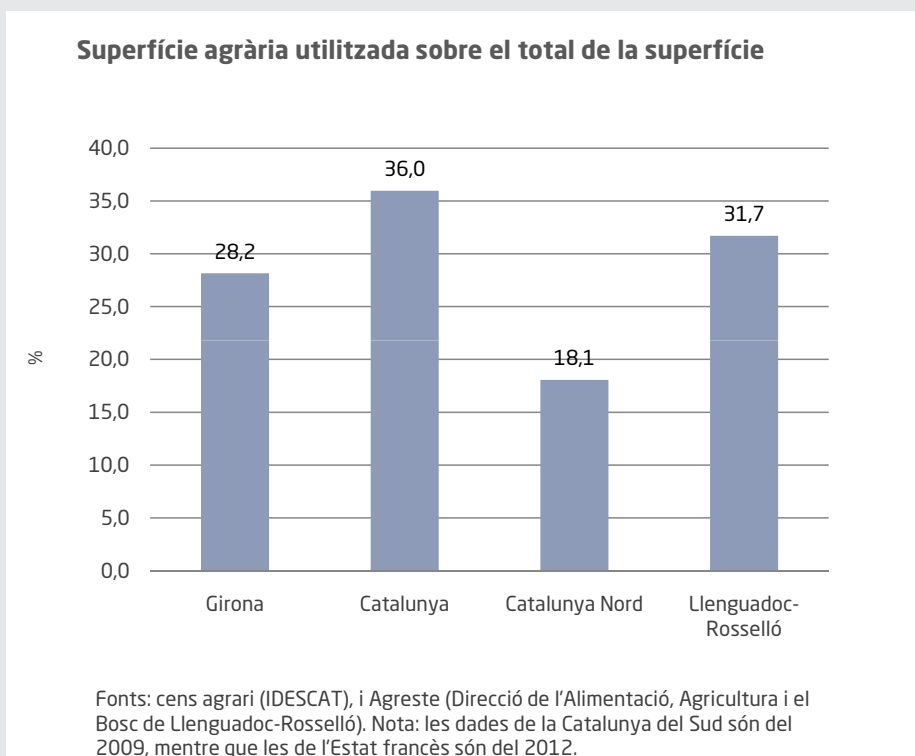
(\*) Suma de les visites a les sus de Figueres, Púbol i Port-Lligat. El 84% dels visitants són de les seus de Figueres.

(\*\*) Dades del 2012

(\*\*\*) Dades del 2011

## L'AGRICULTURA

Hem vist, en l'apartat sobre el comerç exterior, que el sector alimentari té una gran importància a l'eix Girona-Perpinyà. Per tant, interessa de detenir-nos en la seva rica agricultura.



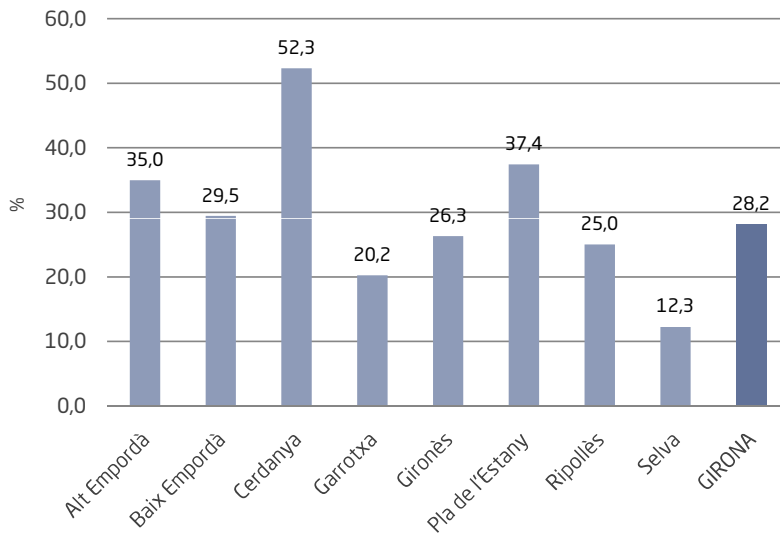
Tot i la importància del sector primari a Girona i a la Catalunya Nord, la presència d'una part important de terreny muntanyós i la urbanització progressiva del litoral i prelitoral eliminen opcions per als conreus, per als quals, doncs, hi ha menys superfície agrària utilitzada (SAU) que al conjunt de Catalunya o al Llenguadoc-Rosselló. Una altra qüestió és l'optimització d'aquest terreny cultivat, i en això sí que es pot dir que les comarques del nord de l'EURAM obtenen un rendiment bastant fecund. Vegem aquest mateix indicador a les comarques de la demarcació de Girona.

La indústria i el relleu de la Garrotxa, i també l'índex elevat d'urbanització a la Selva motiven una SAU relativament baixa, mentre que l'Alt Empordà, el Pla de l'Estany i sobretot la Cerdanya destinen bona part de la seva superfície a fins agraris. A la vall cerdana s'arriba fins i tot a més de la meitat de la superfície comarcal.





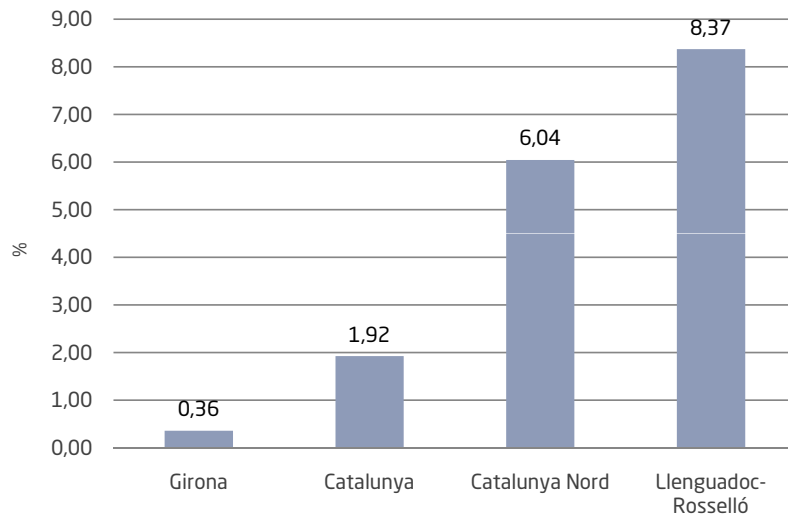
### Superfície agrària utilitzada sobre total de la superfície a les comarques de Girona (2009)



Font: cens agrari (IDESCAT) i elaboració pròpia.



### Percentatge de la superfície destinada a vinya



Fonts: cens agrari (IDESCAT), i Agreste (Direcció de l'Alimentació, Agricultura i el Bosc de Llenguadoc-Rosselló). Nota: les dades de la Catalunya del sud són del 2009, mentre que les de l'Estat francès són del 2012.

*Tot i que les denominacions d'origen de l'eix no són de les més conegudes, guanyen prestigi ràpidament per a completar qualitativament el lideratge quantitatiu de la Catalunya Nord, que se situa entre les zones de més producció d'Europa*

Un dels principals conreus tant a Catalunya com al Llenguadoc-Rosselló és la vinya, que en molts casos és la matèria primera de vins de gran qualitat. Però a l'eix la diferència és molt marcada entre la Catalunya Nord, gran productora –no pas al nivell del conjunt de la regió, que és la primera de l'Estat francès davant dels famosos vins de Bordeus o Borgonya i de qualsevol altra regió– (EUROSTAT, 2013: 160), i el territori gironí, que té un



percentatge baix de superfície destinada a vinya, molt enrere de comarques de més al sud (Priorat, Montsant, Penedès, etc.). L'única denominació d'origen pròpia de les comarques gironines és Empordà, que encara no té el renom d'altres denominacions catalanes, tot i que fa collites de gran qualitat d'una manera força estable.<sup>1</sup>

A l'altre extrem, la Catalunya Nord participa de la gran producció vinatera del Llenguadoc-Rosselló amb 8 denominacions d'origen d'una gran varietat que es cultiven sobretot a la plana del Rosselló i a la Fenolleda (Dolç de Banyuls, Colliure, Costers del Rosselló, Costers del Rosselló-Vilatges, Llenguadoc, Maurí, Moscatell de Ribesaltes i Dolç de Ribesaltes).

Les produccions de qualitat a l'eix Girona-Perpinyà es completen amb altres denominacions d'origen o indicacions geogràfiques, com ara la creïlla Bèa del Rosselló, la poma de Girona, establerta sobretot al prelitoral, i la vedella dels Pirineus, però també amb la destacada producció agroecològica, que a la Catalunya Nord implica el 15,2% del total cultivat, cosa que la converteix en la demarcació líder de l'Estat francès amb més de 500 productors (dades del 2012 segons la Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà). A Girona la producció biològica creix més que a qualsevol altre àmbit territorial de Catalunya, tot i que encara queda lluny de Lleida; hi ha més de 250 productors, i hi domina la ramaderia bovina ecològica (dades del Consell Català de la Producció Ecològica del 2013).



<sup>1</sup> Segons la *Guia Peñín 2015*, una de les principals referències vinícoles a l'Estat, 43 vins empordanesos han rebut la qualificació d'excel·lent i cada any la denominació d'origen supera l'anterior.

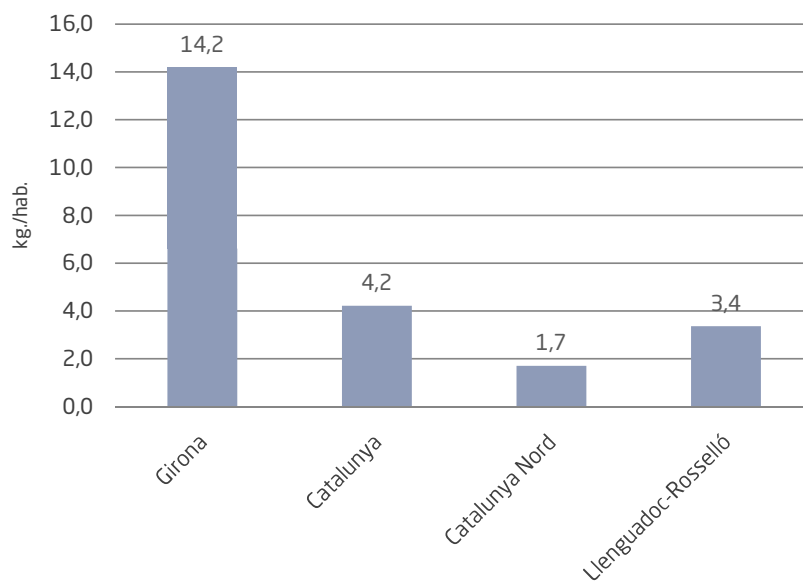
## LA PESCA

Com ja es veurà en el primer gràfic, dediquem un apartat a la pesca per la seva importància a les comarques gironines litorals.

Efectivament, les captures per habitant a Girona corresponen a una

activitat pesquera relativament intensa, molt superior a les dades de Catalunya i el litoral del Rosselló. En la pàgina següent, veurem com es reparteix la pesca de les comarques gironines per ports.

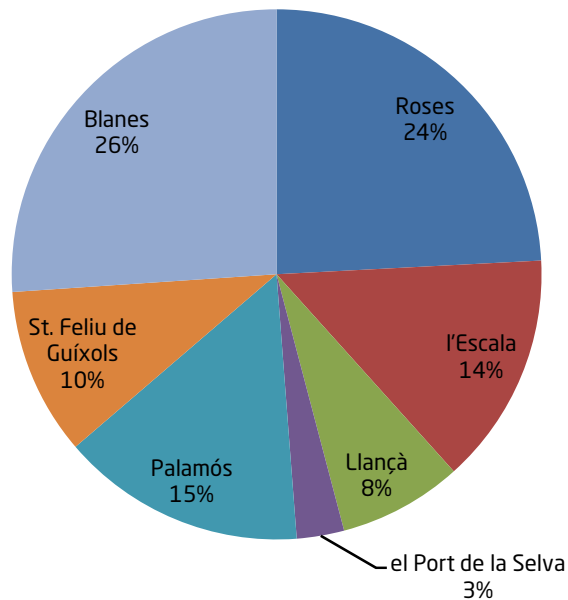
**Volum de pesca (kilos per habitant), 2011**



Font: Direcció General de Pesca i Afers Marítims (Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural), France Agrimer i elaboració pròpia.



### Volum de pesca als ports de les comarques gironines (2013)



Tot i que el volum de pesca és molt repartit, Blanes, al sud, i Roses, al nord, destaquen sobre la resta amb la quarta part de les captures; per tant, tots dos fan la meitat de la pesca gironina. A continuació, els dos ports principals del Baix Empordà (Sant Feliu i Palamós) generen un altre 25%, i tres més de l'Alt Empordà (l'Escala, Llançà i el Port de la Selva) completen l'altre 25%. En una lectura comarcal, queda clar que la demarcació més productiva és l'Alt Empordà, que concentra la meitat de les captures, especialment al voltant del cap de Creus. No obstant això, en el període 2008-2013 el tonatge d'aquesta comarca va baixar notablement, mentre que les altres dues demarcacions han pujat, amb esment especial per al port de Sant Feliu de Guíxols. Vegem amb més detall quines són les xifres de l'activitat en cada port:

*Els ports de les comarques gironines i especialment els del cap de Roses continuen proveint de peix en quantitat i qualitat. La restauració d'alt nivell de la zona té en el producte pesquer una de les garanties d'èxit*

### Volum i valor de la pesca a les Comarques Gironines (2013)

	Captures (tones)	Import (milions d'euros)	Preu mitjà per quilo
Roses	2.561,4	9,69	3,78
l'Escala	1.501,8	2,89	1,92
Llançà	801,3	3,74	4,67
el Port de la Selva	305,9	2,15	7,03
Palamós	1.582,3	8,31	5,25
St. Feliu de Guíxols	1.083,9	2,31	2,13
Blanes	2.761,7	10,59	3,83
Comarques gironines	10.598,4	39,70	3,75
CATALUNYA	32.001,2	110,04	3,44

Font: Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural. Direcció General de Pesca i Afers Marítics.

Amb el gràfic anterior ja hem abordat el volum de pesca en valors relatius, i ara observem els valors absoluts, que fan més de 10 milions de quilos de peix i fruits del mar, milions que representen la tercera part del litoral català. Ens interessa més, en aquesta taula, de valorar el preu mitjà per quilo, molt dispar segons el port i sense cap tendència observable per comarca. D'entrada cal dir que el preu mitjà de les comarques gironines és una mica més elevat que no el del conjunt de Catalunya i que els grans productors

(Roses i Blanes) són més o menys en aquesta mitjana de 3,75 euros/quilo. Després es ven peix molt bé de preu a l'Escala i Sant Feliu de Guíxols, la producció del qual és la que puja més, però se'n ven de bastant car a Llançà o Palamós. Un cas a banda és la petita i selecta producció del Port de la Selva, que té un nivell elevadíssim de preus, com és tradició a la seva llotja, que sempre ha venut espècies molt escasses i preades pels restauradors, com ara el lluç, el besuc o el moll roquer (Nadal, 1989: 54).





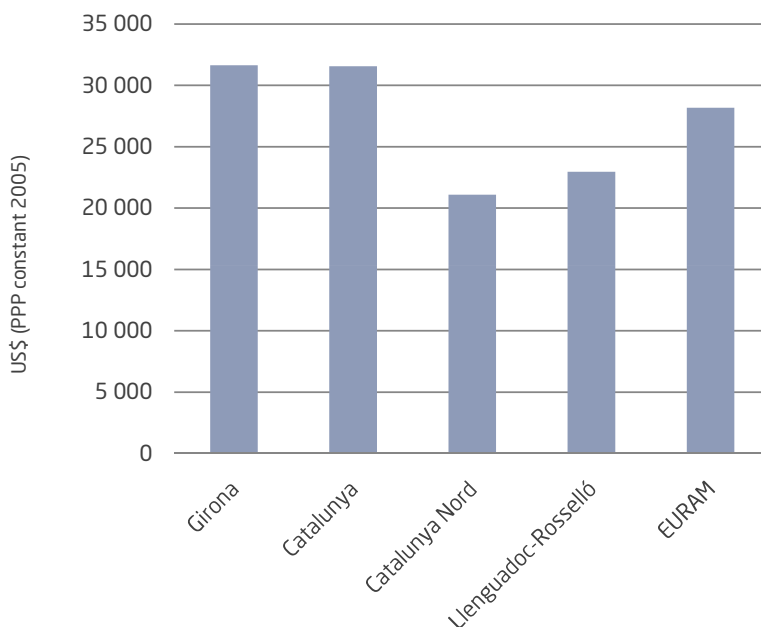
## L'ESTAT DE L'ECONOMIA

Tot i que l'economia ja ha tingut bastant protagonisme a través de diferents indicadors –alguns no estrictament econòmics–, aquest apartat aprofundeix en l'estat de l'economia a l'eix, especialment sobre la base del PIB i de l'activitat de les entitats financeres, que sol ser un termòmetre de la situació de les empreses i els particulars d'un àmbit territorial concret.

Segons les dades de l'OCDE, Girona i Catalunya tenen un PIB per càpita notablement major que el de la Catalunya Nord.

Altra qüestió és com es distribueix aquest PIB i quanta de la riquesa que es genera al Principat arriba a les famílies. En aquest sentit, diferents indicadors, no estrictament comparables per a situar-los en un gràfic conjunt, indiquen que, en general, l'economia de les llars de la Catalunya Nord és una mica més solvent. L'única qüestió és que a aquest territori li costa generar riquesa i, a sobre, no rep les inversions necessàries per part de París.

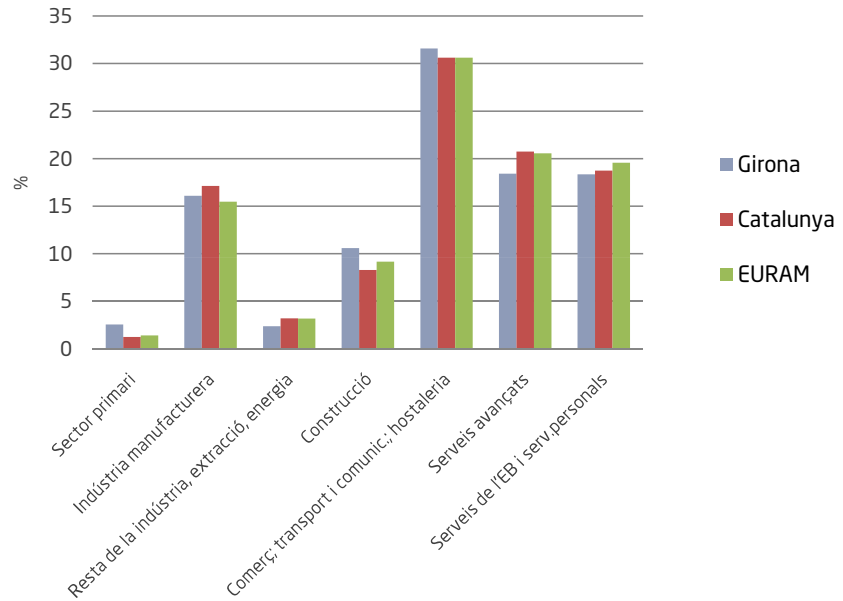
### PIB per càpita (2010)



Font: "Regions at a Glance" (OCDE) i elaboració pròpia.



### Aportació relativa de les diferents activitats al PIB 2011



Font: comptabilitat regional (INE). Nota: en aquest cas, les dades de l'EURAM es refereixen únicament als territoris de l'Estat espanyol (Catalunya, illes Balears i el País Valencià).

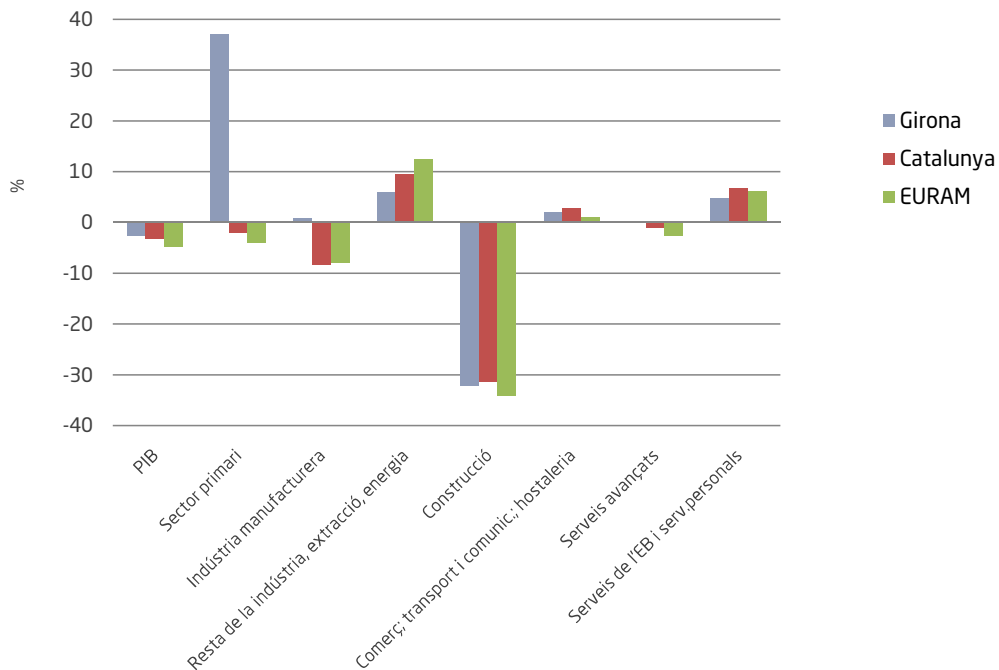
*Comparativament, Girona alimenta el seu PIB més que no pas els seus àmbits de referència amb el sector primari, la construcció, el comerç i l'hostaleria. En concret, la construcció gironina s'ha beneficiat de la proximitat a la Catalunya Nord per a mantenir-se més que en altres llocs*



En el conjunt de l'EURAM, la combinació de l'activitat comercial-logística i l'hostaleria aporta més al PIB que les altres activitats. Això també succeeix a Catalunya i, encara més, a Girona. Les comarques de Girona també són, comparativament, fortes en el sector primari, en la indústria manufacturera i en la construcció pel que dèiem sobre l'accés dels constructors gironins al mercat de les comarques del nord. En canvi, Girona no té tanta aportació dels serveis avançats o de l'estat del benestar com la resta de Catalunya o l'EURAM. Per tant, es pot dir que Girona ha conservat part de l'estructura dels temps de bonança (construcció/turisme), cosa que pot implicar una certa debilitat



### Variació en el valor afegit de les activitats 2008-2011



Font: comptabilitat regional (INE). Nota: en aquest cas, les dades de l'EURAM es refereixen únicament als territoris de l'Estat espanyol (Catalunya, illes Balears i el País Valencià).

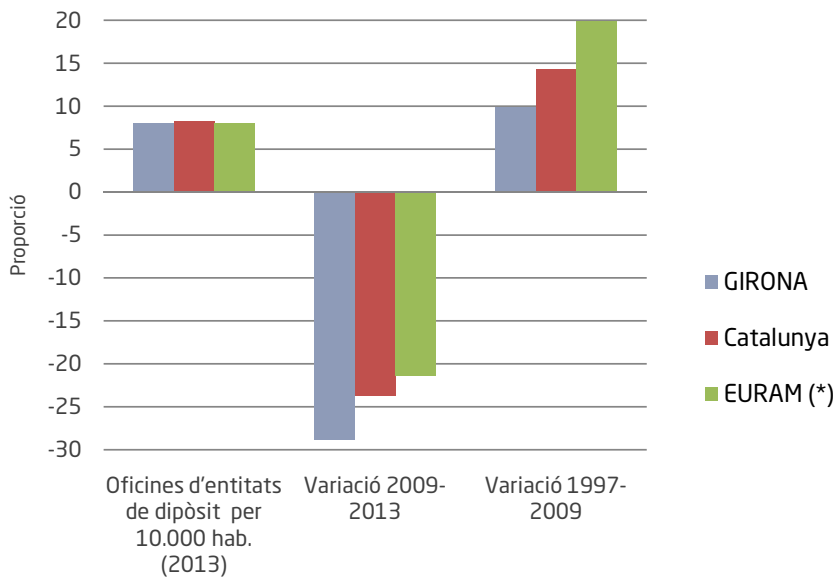
que potser queda compensada per una diversificació notable.

Sumades totes les activitats, el PIB de Girona va baixar proporcionalment menys que no pas el dels seus àmbits de referència -la pitjor part se la va endur l'EURAM pel descens de l'economia valenciana-. Indubtablement, la baixada acusada i general de la construcció va causar aquest lleu descens del PIB els primers anys de la crisi (2008-2011), però Girona va atenuar més la caiguda i va mantenir a l'alça tot el sector de serveis per la capacitat exportadora d'una indústria manufacturera que no va descendir i per un increment importantíssim del sector

primari. Al Principat i a l'EURAM, els descensos van ser més generalitzats en tots els grups d'activitat.

Pel que fa als indicadors de les entitats financeres, observem que, conjuntament, els bancs han estabilitzat per tot arreu un nombre de 7-8 oficines per 10.000 habitants, després de caure en els darrers quatre anys (2009-2013) més del que havien muntat en els 12 anteriors (1997-2009). En aquest cas, però, Girona queda pitjor parada que els àmbits territorials de referència, perquè el nombre d'oficines va muntar tot just un 10% en l'època de creixement (quan a la resta de l'EURAM

### Indicadors d'entitats financeres



Font: anuari econòmic de 'la Caixa' i elaboració pròpia. (\*) Nota: en aquest cas l'EURAM es refereix només als territoris enquadrats a l'Estat espanyol (illes Balears, Catalunya i el País Valencià).



s'estava pujant entre un 15 i un 20%), i en el moment que ha arribat la crisi, la baixada de Girona ha sigut la més acusada amb vora el 30% (quan a la resta de l'EURAM s'ha descendit un 20-25%). En qualsevol cas, potser les xifres de principis dels noranta destacaven Girona sobre la resta, però el cert és que l'ajustament dels cicles ha fet que ara mateix el nombre d'oficines siga el mateix a Girona que a Catalunya, les Illes o el País Valencià.

*En temps de crisi el sector carni ha augmentat el seu valor afegit de gairebé el 40%*

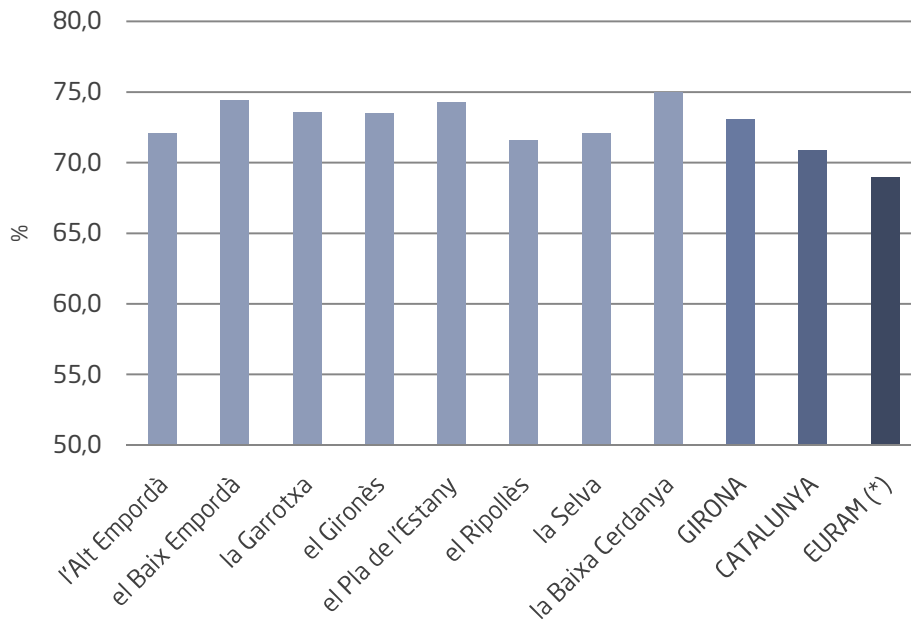


## LES TECNOLOGIES DE LA INFORMACIÓ I LA COMUNICACIÓ

Es considera que els indicadors avançats sobre tecnologies de la informació i la comunicació a les llars palesen el grau de desenvolupament d'una societat. En aquest cas, ens centrarem en les línies de banda ampla.



### Percentatge de llars amb banda ampla a les comarques gironines (2013)

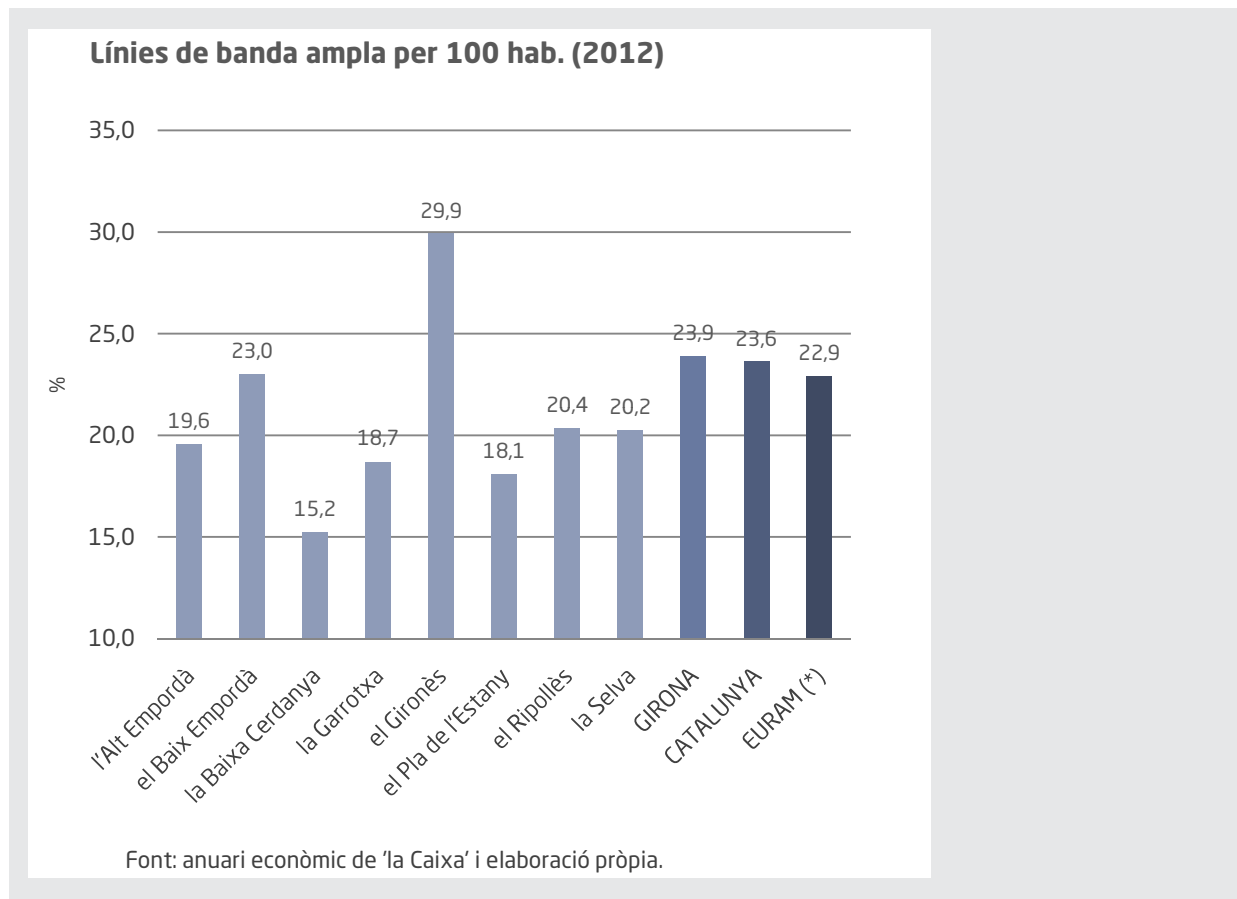


Font: enquesta sobre equipament i ús de TIC en les llars (INE), IDESCAT i elaboració pròpia.

Totes les comarques de la demarcació de Girona superen la mitjana de Catalunya i més clarament la de l'EURAM, per la qual cosa les llars gironines estan perfectament adaptades a la societat de la informació, atès que tenen la millor tecnologia per a les prestacions cada vegada més completes que ofereix la

xarxa global. Entre les comarques, les diferències no són gaire importants –oscil·len entre 72 i 75%–, però la Baixa Cerdanya, el Baix Empordà i el Pla de l'Estany són en el nivell més alt; les dades menys positives, però també en un nivell acceptable, són les de l'Alt Empordà, la Selva i el Ripollès.

En el següent gràfic també es relativitzen les línies de banda ampla però en aquest cas les de llars i empreses expressades en tants per cent habitants:



Aquí sí que tenim diferències importants que reflecteixen l'activitat econòmica. Girona torna a ser damunt de Catalunya i l'EURAM, però aquesta posició li ve, especialment, de les 30 línies per 100 habitants del Gironès, a la comarca de la capital. Llevat del Baix Empordà, la resta de les comarques hi queden clarament sota, i fins i tot la Baixa Cerdanya, que lidera l'estadística de les llars, obté un percentatge que és, aproximadament, la meitat del que ofereix el Gironès.

*Girona és líder en banda ampla a l'EURAM, amb prop del 75% de les llars i més línies d'altres prestacions que no pas els territoris de l'Euroregió*

## EL TRANSPORT: LES INFRAESTRUCTURES I ELS MOVIMENTS DE PERSONES I MERCADERIES

Una de les qüestions clau en aquest treball són les infraestructures de transport, les plataformes i xarxes perquè es produeixi la mobilitat entre els territoris, i especialment dins del Corredor Mediterrani i entre aquest i els corredors centrals europeus. El desenvolupament econòmic és necessari per al futur dels territoris, però també és imprescindible que aquest vagi acompanyat d'inversions en la matèria que ara abordem, perquè generen un espai d'intercanvi més enllà de l'àmbit local, i això és indefugible en una economia globalitzada que exigeix competitivitat. Aquest apartat es divideix en modes de transport i aporta dades contextualitzades de tots i referides a l'eix Girona-Perpinyà.

### MODE AERI.

ELS AEROPORTS DE L'EIX I BARCELONA-EL PRAT COM A "HUB" AEROPORTUARI

Per tractar del mode aeri ens basarem en les xifres de passatgers dels aeroports de l'eix (Girona-Costa Brava i Perpinyà-Ribesaltes) i de Barcelona-el Prat, que fa el paper d'aeroport de connexió o *hub* de la seva zona d'influència metropolitana.

### Volum anual de passatgers per aeroport (2013)

	Volum	% sobre l'EURAM	Passatgers/hab. de la demarcació
Barcelona-el Prat	35.216.828	41,62%	6,4
Girona-Costa Brava	2.736.867	3,23%	3,6
Perpinyà-Ribesaltes	366.551	0,43%	0,8
Aeroports de l'EURAM	84.614.378	---	5,9

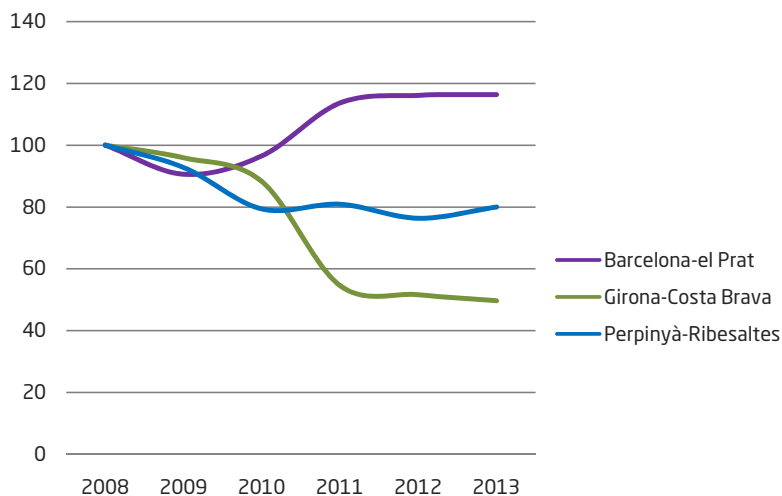
Font: AENA i Direcció General de l'Aviació Civil de França



Les xifres absolutes ens parlen de 35 milions de passatgers anuals a Barcelona-el Prat, xifres que confirmen la seva preeminència a l'EURAM i fins i tot en una zona més gran. Més del 40% dels passatgers d'avió de l'EURAM s'enlairen del Prat o hi aterren. Les xifres de Girona i Perpinyà són força més modestes, tot i que hi veiem una diferència molt marcada entre totes dues instal·lacions: Girona-Costa Brava té una capacitat d'atracció que supera en més de tres vegades la població de les comarques gironines, mentre que Perpinyà-Ribesaltes té menys passatgers que no pas habitants té la Catalunya Nord. Per tant, tot i l'afluència turística a la zona, el de la Catalunya Nord és, majorment, un turisme de proximitat (francesos, catalans del sud...) que hi arriba amb cotxe o mitjans terrestres, llevat del turisme anglès, que va disminuint i que hi arriba amb les línies de baix preu. Girona, com gran part de la costa

de l'EURAM, sí que ha sabut atreure turistes d'indrets més llunyans –per exemple, té una proporció relativament alta de visitants russos–, i en conseqüència, el seu aeroport compleix un paper important, encara lluny de les illes Balears –totes tenen una proporció passatgers/habitants de l'illa superior a 25–, però no tant d'unes altres demarcacions eminentment turístiques, com ara Alacant –proporció passatgers/habitants de la demarcació: 4,95–. En conjunt, Catalunya és una de les 10 regions europees amb més tràfic de passatgers d'Europa i la que va créixer més en el període 2009-2011 juntament amb Noord-Holland, a la regió d'Amsterdam (EUROSTAT, 2013:178). Ara analitzarem l'evolució d'aquest nombre de passatgers en temps recents; en concret, ens interessa de veure com han afrontat la crisi (2008-2013) els aeroports de l'eix.

### Evolució del nombre de passatgers 2008-2013 en base 100 (100=2008)



Font: AENA, Direcció General de l'Aviació Civil de França i elaboració pròpia.  
Variació global en el període 2008-13: Barcelona=16,3%, Girona=-50,3%, Perpinyà=-20%.



L'inici de la crisi es va notar als tres aeroports que estudiem amb una lleugera caiguda que fins i tot va ser tímidament més gran a Barcelona, però el 2010 ja hi va haver un canvi de tendència a Barcelona, mentre Girona i Perpinyà continuaren perdent passatgers. El 2011 es va donar el canvi més dràstic amb un augment molt notable de Barcelona i una baixada també significativa de Girona, sobretot per la retirada de diverses línies de baix cost de Ryan Air. Això també s'havia produït a Perpinyà, que a l'inici de la crisi havia disminuït el nombre de línies amb la Gran Bretanya, però aconseguia mantenir el flux estatal (Observatori Econòmic dels Pirineus Orientals, 2013). A partir del 2010, en canvi, va aturar el descens i va començar una certa estabilitat que ha arribat fins ara. Girona també va aconseguir estabilitzar les xifres a partir del 2011, però la caiguda acumulada en el període és de més del 50% i pot ser més

gran el 2014, perquè Ryan Air ha tornat a eliminar línies.

En realitat, amb la millora de les comunicacions terrestres de l'eix amb Barcelona (autovies i tren d'alta velocitat, fonamentalment), es referma el paper de *hub* aeroportuari de la capital de Catalunya, una activació de la intermodalitat que concentra en nodes centrals els trajectes de llarga distància als quals es facilita l'accés des dels nodes secundaris a través d'altres modes de transport.

*Barcelona concentra oferta i demanda en el mode aeri, fins al punt d'absorbir part del trànsit que hi havia als aeroports de l'eix Girona-Perpinyà*

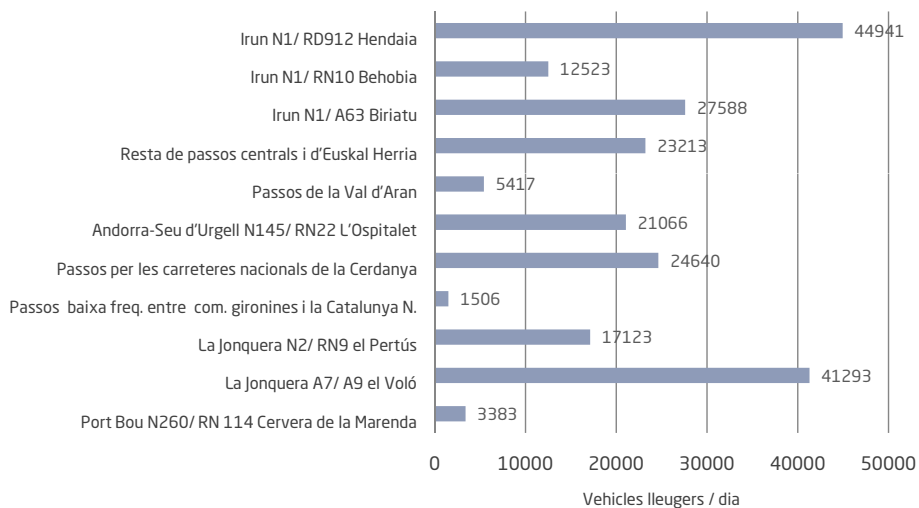


## MODE VIARI. EL TRÀNSIT A TRAVÉS DELS PIRINEUS

En el mode viari, sobretot ens interessa el tràfic que hi ha a través dels Pirineus. Ens ocuparem no solament de la frontera Catalunya Nord-Girona, sinó també de la resta de passos perquè ens serveixin de referència.



### Trànsit de vehicles lleugers (IMD) pels passos fronterers dels Pirineus (2011)

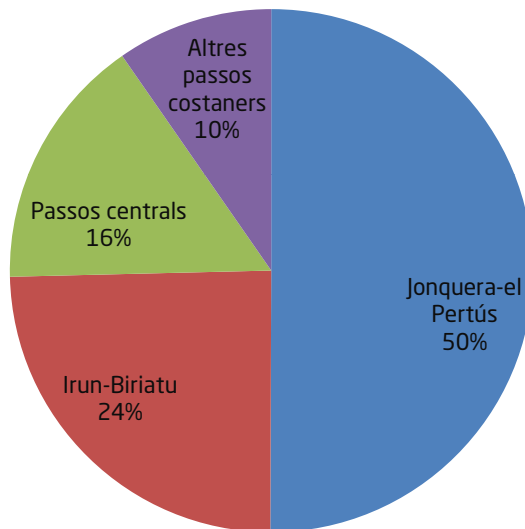


Fonts: Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment; Diputació de Guipúscoa; Ministeri d'Ecologia, Energia, Desenvolupament Sostenible i Planificació Territorial; ASF; Consells Generals dels Pirineus Atlàntics, Alta Garona, Alts Pirineus i Pirineus Orientals; i Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos.

En les dues modalitats (trànsit lleuger i trànsit pesant), tenint en compte que el pas central dels Pirineus encara està lluny de completar-se, els passos de la Jonquera/el Voló-el Pertús i Irun/Hendaia-Biriatu són, sens dubte, els que concentren la major part del trànsit, justament pels trams menys elevats (prop del litoral), que tradicionalment han estat les vies per a connectar la península amb la resta d'Europa. Ho podem comprovar amb aquest primer gràfic sobre el trànsit lleuger. Aquestes vies són les d'altres prestacions (autovies i autopistes) i les nacionals paral·leles o que les continuen. Tot i la importància del pas mediterrani de la Jonquera, la suma dels passos d'Irun ens dóna 85.052 vehicles lleugers per oposició als 58.416 de la suma dels passos de la Jonquera cap al Pertús i el Voló, poc més de 60.000 si hi afegim el pas litoral de Portbou/Cervera de

la Marenda. Això, més que no pas una aflluència més gran de turistes o viatjants, reflecteix l'intercanvi intens que es dóna entre les poblacions d'Irun i Hendaia, a les quals cal sumar Hondarribia, Sant Joan Loitzune, Urruña, Biriatu, Ziburu i alguna més per a constituir una mena d'entorn transfronterer. Irun i Hendaia estan enganxats i pràcticament comparteixen espai econòmic, laboral i social (Basterra *et alii*, 2001). Això no es dóna tan intensament a la part catalana, i per això el gros del trànsit el constitueixen els vehicles de pas. De tota manera, la demarcació de Girona ha de comptar l'important pas de vehicles lleugers per les carreteres nacionals de la Cerdanya, que actualment és superior a la potencial via central per Somport, i això igualaria el trànsit que es produeix a Euskal Herria.

### Distribució dels 8,59 milions de viatgers d'autobus que van creuar la frontera el 2011 per via de pas

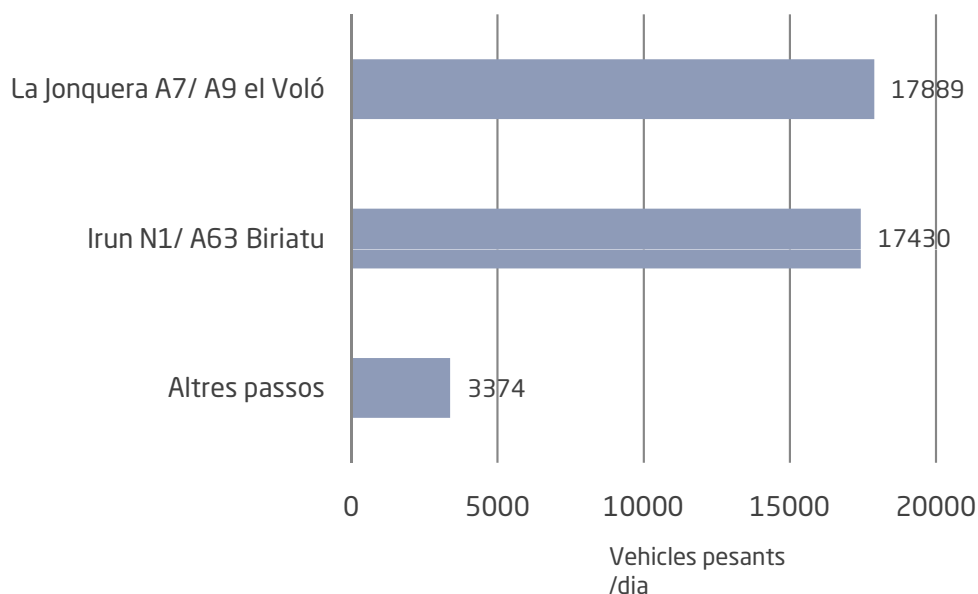


Font: Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos i elaboració pròpia.

En canvi, la Jonquera-el Pertús és, molt clarament, el pas més habitual dels autobusos amb la meitat dels passatgers transfronterers d'aquest sistema de transport públic (més de 4 milions anuals). Combinades aquestes xifres amb les de

vehicles lleugers, tenim que les comarques de Girona acaparen la major part del trànsit de persones a través dels Pirineus.

### Trànsit de vehicles pesants (IMD) pels passos fronterers dels Pirineus (2011)



Fonts: Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment; Ministeri d'Ecologia, Energia, Desenvolupament Sostenible i Planificació Territorial; ASF; Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos i elaboració pròpia.

En el trànsit de vehicles pesants, tant pel pas atlàntic com pel mediterrani hi circulen un poc més de 17.000 vehicles diaris; en aquest cas les autovies sí que concentren pràcticament tot el trànsit. Aquesta xifra que obtenen tant Irun-Biriatu com La Jonquera-el Voló representa una mica més del doble del trànsit pel pas del Brenner, entre Àustria i Itàlia, que és la via més concorreguda a través dels Alps i per on es fa gran part del

tràfic de mercaderies entre Itàlia i Alemanya (ATMB, 2012). És evident que tant Brenner com Sant Gotard (Suïssa) són passos que superen Portbou-Cervera o Irun-Hendaia en més del triple pel que fa al sistema ferroviari; per tant, als Pirineus es dona una concentració excessiva en el sistema viari, la qual cosa és una de les qüestions per resoldre, segons les autoritats europees (Comissió Europea, 2011).



*El pas pirinenc de l'eix Girona-Perpinyà és el més freqüentat de tota la serralada per a mercaderies*

## MODE MARÍTIM.

### ELS PORTS AUXILIARS DE L'EIX: PALAMÓS I PORTVENDRES

Quant a mercaderies, Portvendres és, pràcticament, un port d'importació i destinat gairebé exclusivament a la fruita tropical, que sol venir del golf de Guinea –dos terços dels plàtans arribats vénen d'allà, i solen ser de Costa d'Ivori- i del Marroc (sobretot tomates) (Observatori Econòmic dels Pirineus Orientals, 2013). Però ara les exportacions van augmentant i poden augmentar més amb les millores del port. En aquest sentit, cal que es tregui profit de la grua de càrrega de gran capacitat, que ara mateix està infrautilitzada.

Palamós és el port amb més possibilitats de les comarques gironines, perquè té un calat suficient i ja té un moll d'activitat comercial, circumstàncies que no es donen en cap més port gironí. Els altres són pesquers i esportius i tenen un calat limitat. L'activitat dels creuers, de la qual ens hem ocupat en l'apartat sobre el turisme, ha estat el motor del desenvolupament recent d'aquest port. No obstant les bones condicions i millores, el port de Palamós té un creixement limitat si no es fan intervencions d'expansió cap a la badia o cala Margarida, que difícilment s'inclouran en els plans territorials o urbanístics. Amb tot, té una activitat no menyspreable en la importació de mercaderies sense contenidors i fins i tot exporta més que no pas Portvendres (AURCA, 2011: 23).

### Activitat d'importació/exportació dels principals ports comercials de l'eix (2009). Tones anuals

	Portvendres	Palamós
Importació	263.104	141.088
Exportació	17.155	32.510
Total	280.259	173.598

Font: AURCA, 2011: 23.

En l'apartat de les entrevistes, els agents clau del territori parlaran de quines són les possibilitats per a aquests dos ports, que no tenen les dimensions dels grans ports mediterranis, però que potser poden complir alguna funció auxiliar.

*Amb l'activitat de creuers de Palamós, la importació de fruita i verdura de Portvendres i el potencial respectiu, l'eix té dos possibles ports auxiliars capaços de tenir un paper important en un front portuari comú de l'EURAM*



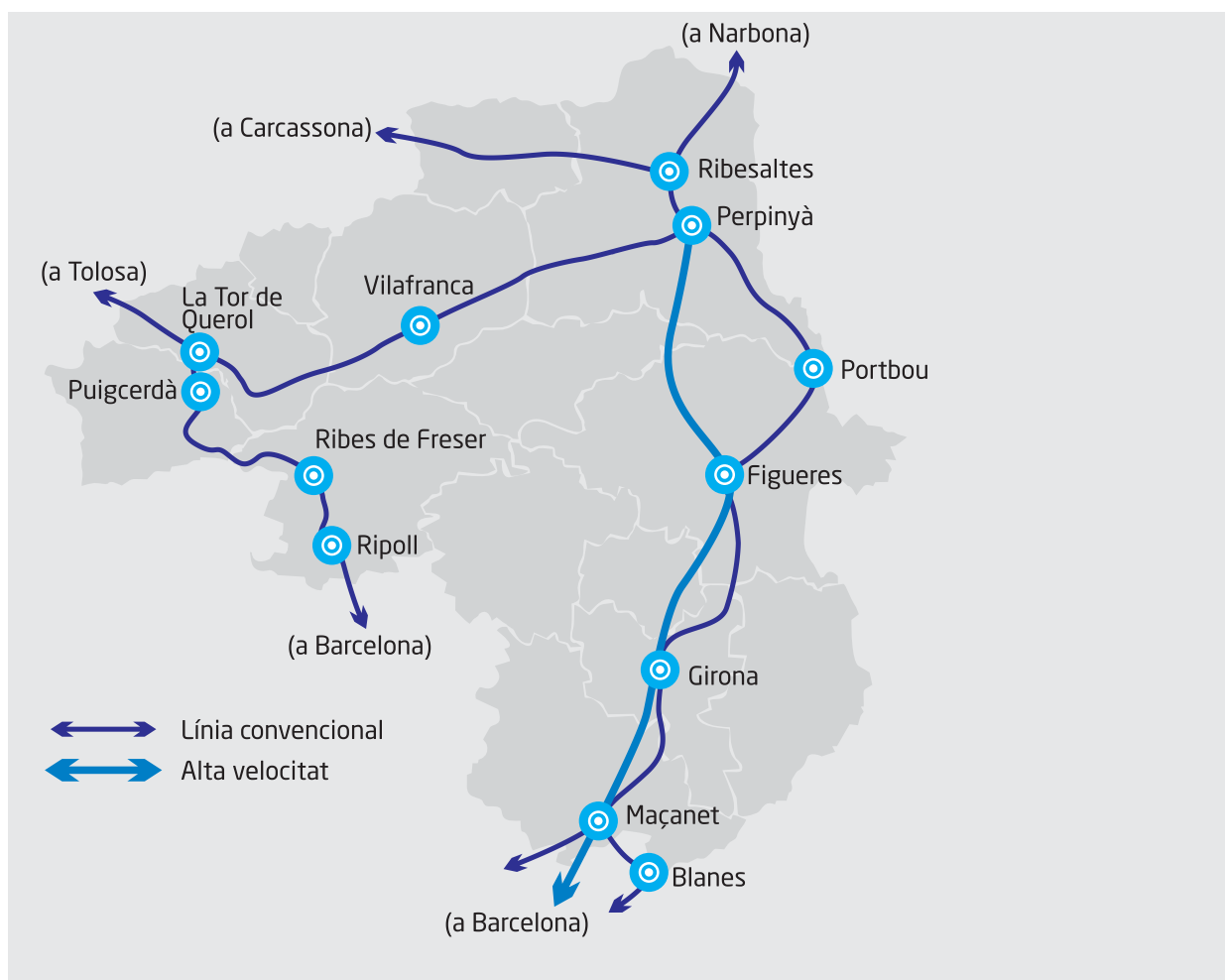


## MODE FERROVIARI

Dedicarem bastant espai al mode ferroviari en l'apartat de les entrevistes a experts, però aquí també l'estudiarem. A poc a poc, la xarxa ha anat millorant a tot l'eix Girona-Perpinyà, sobretot amb l'arribada de l'alta velocitat que connecta Barcelona amb Perpinyà passant per Girona i Figueres. El repte, com veurem, són les mercaderies, que no tenen una solució òptima per les dificultats del túnel del Pertús si es dona la circumstància d'un

increment acusat del trànsit. El pas per Portbou, la via antiga, pot ser la solució, però això no ha d'erosionar la competitivitat dels trens convencionals i de rodalia. Aquesta és, precisament, una altra qüestió que abordarem amb els agents clau, atès que les altes prestacions han de tenir una bona xarxa secundària que faci més efectiva la xarxa de transport.

### Xarxa ferroviària de l'eix Girona-Perpinyà



Fonts: RENFE, SNFC i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.



Com es veu en el mapa, no es tracta, ni de bon tros, d'una xarxa ferroviària densa, tot i que surt reforçada de l'arribada de les altes prestacions amb la línia internacional Barcelona-Perpinyà. Malgrat el trànsit escàs, hi ha dues línies "de muntanya" amb el Barcelona-la Tor de Querol i el tren "groc" de la Cerdanya, que comunica la Tor de Querol amb Vilafranca de Conflent per enllaçar cap a Prada i Perpinyà, en part pel valor

turisticopaisatgístic dels trajectes. Potser es troba a faltar un allargament del tren de rodalia des de Blanes al llarg de l'Empordà per a donar servei a l'afluència turística costanera, i comunicar així nuclis relativament poblats i amb trànsit intermunicipal suficient. De moment, però, unes companyies d'autobús, com Barcelona Bus, Sarfa o Teisa, satisfan aquesta mancança.



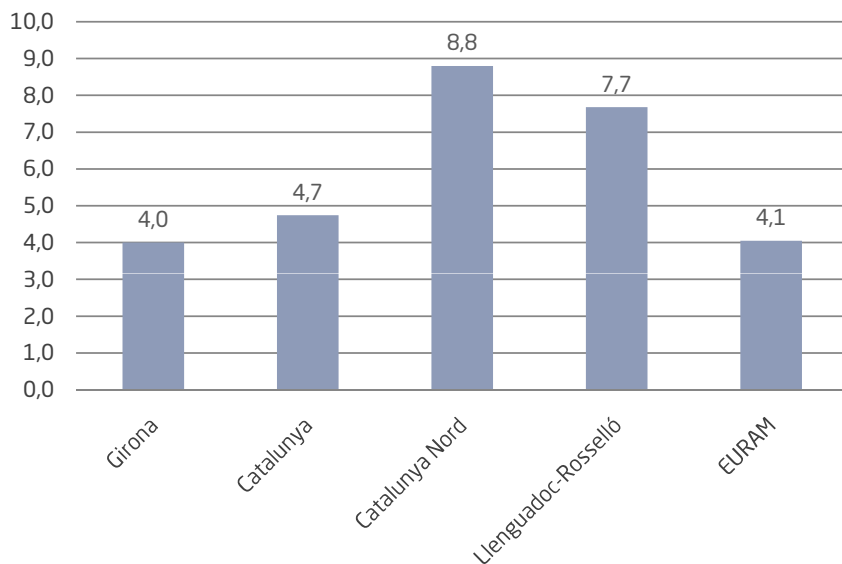
## L'ECONOMIA SOCIAL

Aquest bloc presenta alguns indicadors referits als serveis de l'estat del benestar (educació i sanitat, fonamentalment), perquè entenem que el concepte de desenvolupament ha de ser no solament econòmic, sinó també humà. Encara que cal un ventall ampli d'indicadors per a reflectir correctament quina és la importància que es dona a aquesta economia social en cada territori, en seleccionarem una petita mostra amb què n'hi haurà prou, però, per a sintetitzar la posició de cada microsocietat.

## LA SANITAT

La sanitat té una importància central a l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer, perquè una de les iniciatives principals escomeses en aquest territori és l'Hospital Transfronterer de la Cerdanya, del qual parlarem després de veure dades de conjunt sobre els llits d'hospital per 1.000 habitants.

**Llits d'hospital per 1000 habitants (2013)**



Font: Idescat i Informe anual del Sistema Nacional de Salut (Ministeri de Sanitat, Serveis Socials i Igualtat), estadística anual d'establiments de França (Agències Regionals de Sanitat/Direcció de Recerca, Estudis, Avaluació i Estadístiques).

La xifra de llits per 1.000 habitants de la Catalunya Nord (8,8) és pròpia de societats molt desenvolupades, encara més si considerem que la Unió Europea en recomana una de 7,5, i l'Organització Mundial de la Salut, una altra entre 8 i 10. El nivell de la Catalunya Nord fins i tot és superior al de la seva regió administrativa, el Llenguadoc-Rosselló, i molt més elevat que el de la resta de territoris de l'EURAM, incloent-hi Girona, que té 4 llits per cada 1.000 habitants, una xifra molt millorable.

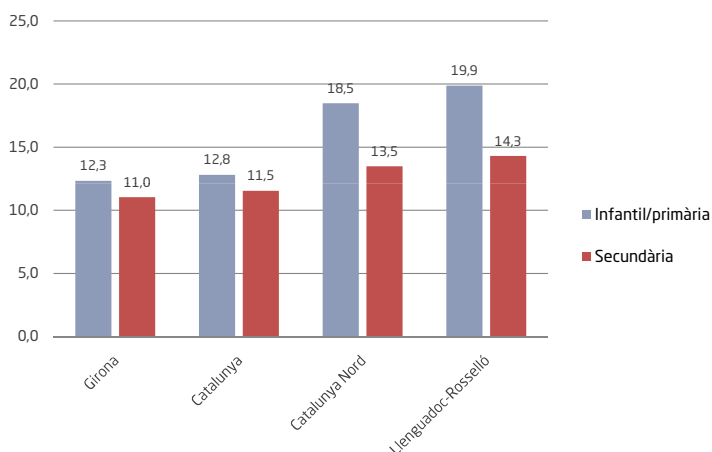
*La xifra de llits d'hospital per habitant de la Catalunya Nord és pròpia d'una societat molt desenvolupada*

Per altra banda, a l'eix hi acaba d'haver l'experiència del primer hospital transfronterer d'Europa, situat a Puigcerdà i que dona servei a tota la vall cerdana i part del Capcir i el Conflent. Tot i que encara falta un temps prudencial de funcionament pràctic,

aquest és l'exemple més clar que és possible de col·laborar entre els dos territoris, Girona i la Catalunya Nord, si hi ha una entesa entre les institucions i els agents involucrats. L'hospital de la Cerdanya donarà servei a més de 30.000 residents i els turistes que tant a l'estiu com a l'hivern acudeixen a la vall i les muntanyes d'aquest territori.



Ràtio alumne/professor en l'ensenyament (curs 2012-2013)



Font: Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya, IDESCAT, Ministeri d'Educació de França i elaboració pròpia.

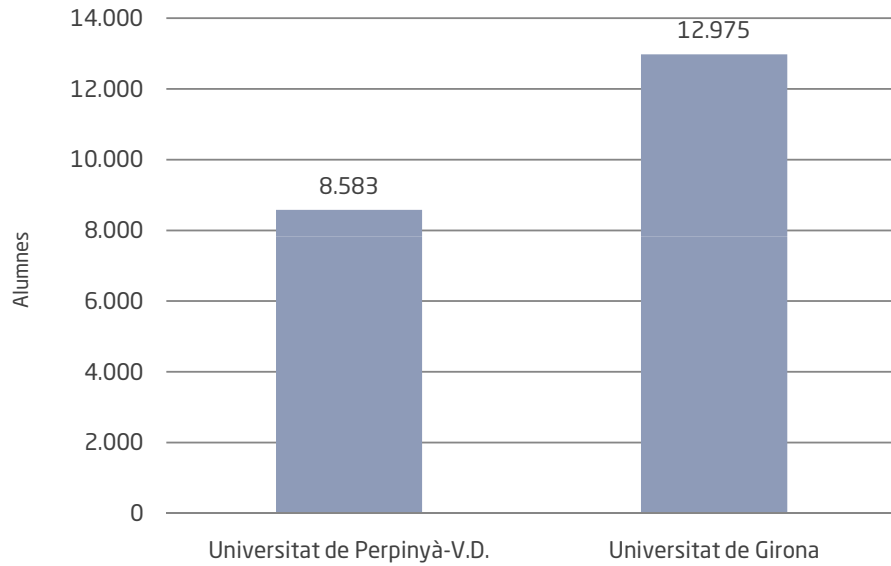
## L'EDUCACIÓ

La ràtio alumne/professor és un dels indicadors més habituals per a valorar l'estat de l'ensenyament. En aquest cas reflectim tant l'educació primària com la secundària. Aquí un valor petit indica una situació més positiva, atès que significa que cada professor té menys alumnes per formar i, per tant, els pot dedicar més atenció.

Tant en l'etapa d'infantil i primària com en la de secundària, Girona té la millor ràtio, és a dir, menys alumnes per professor, només un poc inferior a la de Catalunya, però clarament més baixa que

a la Catalunya Nord, especialment en l'etapa d'infantil i primària. De tota manera, a Catalunya i a l'Estat espanyol, aquesta ràtio puja progressivament des del curs 2008-2009 a causa de la crisi –la ràtio baixava des de final dels noranta–, mentre que la xifra de la Catalunya Nord i el Lluçanoves-Garrotxa és més estable. Això vol dir que aquesta proporció tendeix a igualar-se a l'eix Girona-Perpinyà.

*Tot i les retallades en educació, Girona continua tenint una ràtio alumne/professor comparativament positiva, sobretot en l'etapa d'infantil i primària*

**Estudiants a les universitats de l'eix (curs 2012-13)**

Font: universitats de Perpinyà i Girona.



Pel que fa a l'ensenyament universitari, les institucions de l'eix són de grandària reduïda, amb uns 10.000 alumnes, encara que la Universitat de Girona, situada en una demarcació més poblada, té més matriculats. Val a dir que els gironins tenen relativament a prop les grans universitats de Barcelona, sobretot els residents a la Selva, el Gironès i el Baix Empordà, però fins i tot també localitats pirinenques o frontereres, com ara Puigcerdà, Ripoll o Figueres, que són a poc més d'una hora amb cotxe del campus de Bellaterra, per exemple. Amb aquestes referències, la presència d'uns 13.000 alumnes a la Universitat de Girona és una xifra que cal destacar.

Per la seva banda, els pràcticament 9.000 de la Universitat de Perpinyà-Via Domitia, que representen una xifra més gran que no pas la de Girona si la relativitzem per habitant (UP-VD: 1,9

alumnes per 100 habitants; UG: 1,7), tenen més sentit en un entorn, el del sud de l'Estat francès, on les grans ciutats són més lluny de Perpinyà i on tampoc no representen el que implica Barcelona per a Catalunya i l'EURAM.

Tant Catalunya com el Llenguadoc-Rosselló tenen un alt nivell de presència de personal científic, un nivell superior a la mitjana europea (EUROSTAT, 2013: 197), i les universitats de l'eix participen activament en la producció que desenvolupen, en part amb projectes transfronterers, alguns dels quals s'elaboren sota la cobertura de l'Euroinstitut Català Transfronterer.



# Activitat relativa dels modes

EU27 Performance by Mode for Freight Transport  
1965 - 2006  
Relative Freight Activity



Source: European Commission, Directorate-General for Economic and Financial Affairs, 2007



## LA VISIÓ DELS AGENTS CLAU DE L'EIX

## ENTREVISTATS

### Joan Agustí

President del Grup Manxa i del Cercle EURAM de la Garrotxa

### Josep Anguera

Catedràtic d'economia aplicada a la Universitat de Girona i director de l'Institut Català Transfronterer a Girona.

### Pere Anton

President del Cercle EURAM del Ripollès

### Jean Benkheilil

Vicepresident de projectes europeus i euroregions de la Universitat de Perpinyà

### Raymond Brunet

Assessor d'empreses de la Union Patronale pour l'Enterprise de la Catalunya Nord (UPE66)

### David Carvajal

Cap de l'Àrea de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Figueres

### Margarida Castañer

Doctora en geografia. Grup de recerca d'anàlisi i planificació territorial i ambiental a la Universitat de Girona

### Joaquim Coello

Assessor de presidència de GAMESA

### Pere Cornellà

President de la Petita i Mitjana Empresa de Girona

### Domènec Espadale

President de la Cambra de Comerç de Girona

### Jaume Feliu

Doctor en geografia. Grup de recerca d'anàlisi i planificació territorial i ambiental a la Universitat de Girona

### Xavier Flores

Director general d'infraestructures de mobilitat terrestre de la Generalitat de Catalunya

### Laurent Gauze

Director de l'agència de desenvolupament econòmic Perpinyà-Mediterrània

### Jordi Llach

Responsable de programes europeus de la Diputació de Girona

### Marcel Mateu

Vicepresident del Consell General dels Pirineus Orientals

### OPENCAT

Think tank independent Girona-Perpinyà

### Carlos Palacio

Secretari general de l'Associació de Transports de Girona

### Gemma Peix

Tècnica de promoció econòmica i noves tecnologies de la Diputació de Girona

### Rosa Maria Picamal

Cap dels Estudis Socials i Europeus de l'Ajuntament de Girona

### Gilles Planas

Director de programes de l'Agència d'Urbanisme Catalana, AURCA (Catalunya Nord)

### Joan Puig

President de la Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols

### Xavier Ribera

President de la Cambra de Comerç de Palamós

### Carles Rua

Responsable de projectes estratègics i d'innovació del port de Barcelona

### Josie Saenz

Responsable de relacions transfrontereres de la Union Patronale pour l'Enterprise de la Catalunya Nord (UPE66)

### Jean Salles

Secretari de la Cambra d'Oficis i dels Artesans de la Catalunya Nord

### Mireia Santamaria

Gerent de la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona

### Carme Sitjes

Cap de servei de Promoció Econòmica de la Diputació de Girona

### Esteve Valls

Advocat i consultor d'empreses Nord-Sud Consult-Perpinyà

### Manel Xifra

President de Comexi Group i President d'AMEC (Associació Multisectorial d'Empreses).



## LA VISIÓ DELS AGENTS CLAU DE L'EIX

Prescindint del que diuen les dades sobre l'eix Girona-Perpinyà i del que s'ha escrit sobre aquest eix, un territori són, fonamentalment, les seves persones. En aquest sentit, hem volgut aproximar-nos a l'opinió dels qui hem considerat agents clau des d'un punt de vista econòmic i institucional. Hi ha assumptes damunt la taula des de fa temps, i encara van sorgint-ne més a mesura que l'actuació humana va generant reptes més. Les converses entaulades amb aquests agents clau configuren una mena de diagnòstic actualitzat dels límits i del potencial del territori.

Metodològicament, ens hem servit d'entrevistes semiestructurades, que, sota una guia parcialment estandarditzada, permetien un desenvolupament prou lliure perquè els entrevistats exposessin les idees que els sorgien a partir dels suggeriments temàtics. La majoria d'aquestes entrevistes van ser presencials i es van fer entre el 13 i el 17 d'octubre de 2014. Quant al subjecte entrevistat, es van combinar entrevistes individuals amb unes altres de col·lectives quan l'organització o institució entrevistada proposava més d'un interlocutor per tal d'ajustar-se millor a les qüestions que s'havien avançat en contactes previs. Val a dir que aquesta circumstància, lluny de representar un inconvenient, va enriquir la informació final i va generar una mena de consens que es va convertir en "l'opinió de l'organització", si se'n permet l'abstracció.

La classe d'organitzacions consultades, com hem plantejat en altres eixos parcials de l'EURAM (IIVEE, 2013), combinen tres àmbits: l'economicoempresarial, el tecnicoinstitucional i l'acadèmic. Així, en el primer àmbit hi són representades les

cambres de l'eix (les de comerç i indústria de Girona, Perpinyà, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, i la Cambra d'Oficis i Artesans de Perpinyà), les associacions empresarials (Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona i dins d'aquesta l'Associació de Transports Girona, PIMEC-Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya, Cercle EURAM de la Garrotxa, Cercle EURAM del Ripollès i Unió Patronal per l'Empresa 66-Catalunya Nord), a més d'alguna empresa d'interès especial per la seva activitat transfronterera o la seva capacitat exportadora. En l'àmbit tecnicoinstitucional tenim el Departament de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, el port de Barcelona –és el node marítim de referència per a tot l'eix–, la Diputació de Girona, el Consell General dels Pirineus Orientals, l'ajuntament d'un municipi com Figueres, la ubicació del qual és clau per a les relacions transfrontereres, i l'Agència d'Urbanisme de la Catalunya Nord.<sup>1</sup> Finalment, l'àmbit acadèmic el formen les dues universitats de l'eix, la de Girona i la Universitat de Perpinyà-Via Domitia; concretament, professors involucrats en l'Euroinstitut Català Transfronterer.

Estem segurs que és una selecció que pot representar molt ajustadament l'economia i les institucions del territori per a facilitar-nos un diagnòstic de conjunt.<sup>2</sup> La dinàmica ha consistit a fer una anàlisi global del discurs sobre cadascun dels aspectes infraestructurals i econòmics de l'eix que hem considerat més rellevants, però combinant-la amb citacions seleccionades per a subratllar el protagonisme dels agents clau de la Catalunya dels dos costats dels Pirineus en el tram Cerdanya-l'Albera que acaba caient sobre el Mediterrani. De fet, hem comprovat el seu coneixement profund del territori on s'insereixen i on treballen,

<sup>1</sup> Entitat amb una participació mixta en què hi ha, entre més organismes, el Govern francès, el Consell General dels Pirineus Orientals, la Comunitat d'Agglomeració Perpinyà-Mediterrani, les cambres de comerç de Perpinyà, la Universitat de Perpinyà-Via Domitia, alguns ajuntaments, etc.

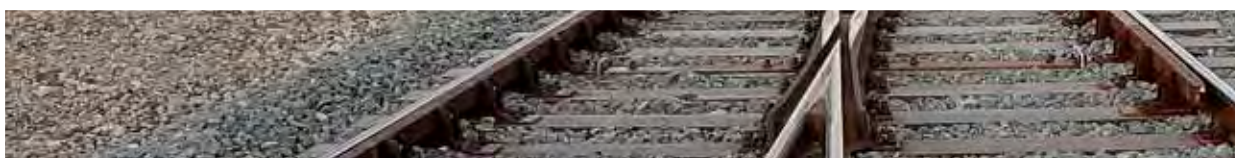
<sup>2</sup> Tot i que estem segurs que la nostra selecció és adequada i que cada entrevistat és un informador fonamental sobre les qüestions proposades, també tenim clar que n'hi podria haver més i que hi ha més actors que hi poden dir la seva. Demanem disculpes si el lector hi troba a faltar algun actor concret, però aquesta mena de treballs requereix també un acotament que fa impossible arribar a totes les opcions.

i que aquest coneixement els capacita per a aportar una anàlisi amb voluntat de proposta que inclou l'exercici de jerarquitzar les prioritats en matèria d'infraestructures.

Les infraestructures de transport són, precisament, el nucli temàtic central de les entrevistes: s'hi aborda el mode viari, tant per la importància del corredor principal, encara amb problemes de saturació, com per altres possibles connexions auxiliars; en tractar del mode ferroviari, es parla de l'alta velocitat per a passatgers, de les necessitats per a mercaderies, de les possibilitats de les línies "secundàries", de la ubicació de les estacions i, en general, de la planificació global de la xarxa als dos costats dels Pirineus; pel que fa al mode marítim, sortim de l'eix per parlar del port de Barcelona i la seva connexió amb Girona i la Catalunya Nord, però no deixem de banda els ports de l'eix (bàsicament, Palamós i Portvendres), perquè, potencialment, tenen un paper complementari; en ocupar-nos d'aquest darrer mode i de l'aeri, hem parlat, per força, amb els nostres experts d'intermodalitat, perquè, teòricament, els ports i els aeroports s'han de connectar adequadament per via terrestre, però també han sorgit més qüestions, com ara la possibilitat d'impulsar el tràfic aeri de mercaderies o la manera en què les companyies aèries condicionen l'evolució de les infraestructures aeroportuàries. A part dels modes de transport, també es parla de l'impacte de la crisi en diferents sectors, d'aquells que han sabut adaptar-se millor i d'aquells amb més potencial per a la col·laboració transfronterera. Justament, la cooperació entre Girona i la Catalunya Nord és un dels altres eixos temàtics i, en concret, dins del marc de l'Eurodistricte Català Transfronterer, que sembla haver quedat relegat per la crisi, de manera que la seva reactivació pot ser un objectiu a curt termini per a tots els actors rellevants del territori.

## LES PRIORITATS EN LES INFRAESTRUCTURES: CONTINUAR L'ALTA VELOCITAT CAP AL NORD, LA DESCONGESTIÓ VIÀRIA ALS PIRINEUS, ELS ACCESSOS AL PORT DE BARCELONA I EL CORREDOR FERROVIARI DE MERCADERIES

Abans d'oferir el discurs dels agents que han estat la població objecte de l'estudi qualitatiu, presentem les dades d'un petit apartat quantitatiu que, evidentment, només és representatiu d'aquesta mostra. Es tracta del resultat d'una de les preguntes en la qual es demanava als entrevistats que quantifiquessin el grau d'importància de diferents actuacions pendents al territori (centrades en infraestructures). D'aquesta manera, tindriem una mena de jerarquia de prioritats que pot servir de full de ruta particular dels agents de l'eix i que ens situa globalment per a encetar l'apartat de les infraestructures.



## Valoració del grau d'importància de diferents actuacions en matèria d'infraestructures de transport a l'eix Girona-Perpinyà

	Territori		Total
	Girona	Catalunya Nord	
Línia d'alta velocitat Perpinyà-Montpeller-Nimes	9,15	9,67	9,32
Desdoblament complet de la N-II	8,96	--	8,96
Línia d'alta velocitat Narbona-Tolosa	--	8,83	8,83
Accessos adequats al port de Barcelona	9,27	7,67	8,76
Doble via independent per a mercaderies per tot el corredor	8,46	7,90	8,31
Estació de tren d'alta velocitat a l'aeroport de Barcelona	8,00	8,33	8,20
Variant d'Olot	7,68	--	7,68
Tercer carril a l'AP-7 fins a la frontera	7,31	--	7,31
Variant de la Bisbal/Anella de les Gavarres	6,71	--	6,71
Accessos adequats al port de Palamós	6,58	--	6,58
Estació de tren d'alta velocitat a l'aeroport de Girona	6,79	6,00	6,54
Variant de Verges	5,89	--	5,89
Estació de tren d'alta velocitat a l'aeroport de Perpinyà	8,00	5,10	5,58
Accessos adequats al port de Portvendres	--	4,50	4,50

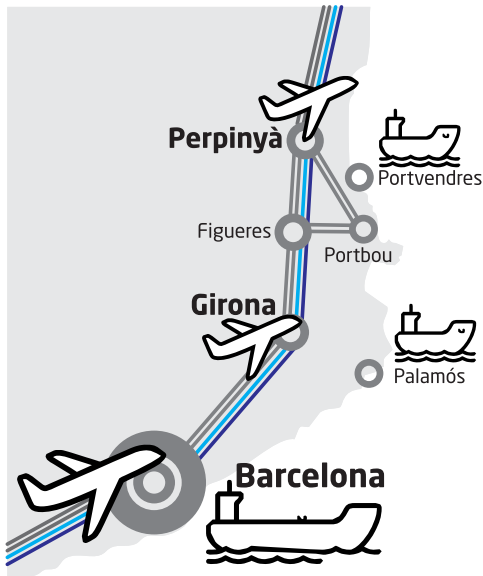
Escala: 0 a 10, en què 0 és mínima importància i 10 la màxima importància.

Nota: han puntuat individualment o col·lectivament 19 agents clau del territori.

Entre totes les opcions, queda clar que l'eix Girona-Perpinyà té pendents diferents actuacions d'alta prioritats en l'àmbit de les infraestructures. Són actuacions que en molts casos la crisi ha ajornat, però continuen considerant-se indispensables per a la competitivitat del territori. Ho podem observar en la taula de mitjanes de valoració, on tenim 4 actuacions al voltant de 9 de mitjana global; per a començar hi ha la línia ferroviària d'alta velocitat Perpinyà-Montpeller-Nimes (mitjana de 9,32), que impedeix la connexió completa del Corredor Mediterrani amb

altes prestacions fins al centre d'Europa i que és l'assumpte que genera més consens entre els dos territoris de l'eix. A la Catalunya Nord es complementa amb l'alta velocitat Narbona-Tolosa (8,83), que implica la connexió en altes prestacions amb la que podia haver estat la seva capital, Tolosa de Llenguadoc, i que també té un interès clar per al rerepaís de Barcelona i per a la demarcació de Girona.<sup>3</sup> Pel que fa al mode viari, constitueixen la més alta prioritats el desdoblament complet de la N-II fins al pas dels Pirineus (pràcticament 9) i, en segon lloc, la seva continuació

<sup>3</sup> Com que el port de Barcelona estableix relacions amb Tolosa de Llenguadoc perquè a poc a poc la capital occitana vegi la rendibilitat de fer ús d'aquesta infraestructura per al seu tràfic de mercaderies, i atès que hi havia un projecte de reconfiguració de l'estructura territorial francesa en la qual la Catalunya Nord passava a dependre administrativament de Tolosa, també s'ha vist com a prioritats que es desenvolupi la nova línia d'alta velocitat entre Narbona i Tolosa. No obstant això, el Govern francès ha donat una prioritats mínima a aquesta línia ("horitzó llunyà"; vegeu Comission Mobilitat 21, 2014: 46-49), i el Senat ha modificat el projecte de canvi en l'estructura politicoadministrativa per mantenir l'actual Llenguadoc-Rosselló sense fusionar-lo amb Migdia-Pirineus. Per tant, el projecte queda encallat, i disminueixen els interessos de la Catalunya Nord.



AP-7	
N-II desdoblada	
Doble via amb ample UIC	
Aeroports d'interès estratègic	
Ports d'interès estratègic	

fins a Perpinyà amb el desdoblament de la D900, tot i que al Voló hi ha més dificultats, i no és una demanda a la Catalunya Nord. Quant al mode marítim, però lligat amb la intermodalitat, s'ha de destacar la voluntat general de millorar els accessos al port de Barcelona (8,76), que és una qüestió que preocupa tots dos territoris, però una mica més la demarcació gironina. Aquestes quatre, doncs, són les actuacions que demanen amb urgència els agents clau de l'eix Girona-Perpinyà: connexió en alta velocitat enllà del nord de Perpinyà (est i oest), desdoblament de la N-II per a descongestionar el trànsit transpirinenc i millora d'accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona per a donar una eixida ràpida a les mercaderies. Cal completar aquestes demandes amb

la cinquena i la sisena prioritats, que no són altres que la instal·lació d'una doble via independent per a mercaderies en ample UIC a tot el Corredor Mediterrani (8,31) i donar sentit a les recomanacions europees de facilitar la intermodalitat amb una estació ferroviària d'alta velocitat a l'aeroport de Barcelona (8,2) per a possibilitar una connexió ràpida de Perpinyà, Figueres i Girona amb l'aeroport de connexió o *hub* de l'EURAM per a vols internacionals. Tot plegat implica millorar la xarxa de transports que ha de connectar amb el centre d'Europa i, per tant, incrementar clarament la competitivitat del territori, que ha d'estar preparat per a fer de pont, a través de Barcelona en primer lloc, entre la UE i el mercat asiàtic.

Encara han rebut una qualificació notable unes altres actuacions que no s'han de menystenir pel fet que siguin en un segon ordre jeràrquic; per exemple, prop de 8 tenim la construcció de la tan desitjada variant d'Olot (7,68) des de les Preses, que és, probablement, la necessitat més clara de la xarxa viària secundària. I dins del sistema viari, també rep un 7,3 la construcció del tercer carril de l'AP-7 fins a la frontera, que és una altra solució possible per al mateix problema de congestió del trànsit transfronterer, però subordinada a la prioritat de desdoblament de la N-II. Més endavant entrarem en el debat sobre la viabilitat de les solucions.

Finalment, s'ha donat una importància menor a altres actuacions parcials o han estat considerades menys prioritàries; per exemple, facilitar els accessos als ports auxiliars de Palamós i Portvendres, ubicar estacions d'alta velocitat als aeroports de Girona i Perpinyà o construir variants per a connectar el litoral empordanès amb la capital gironina, el corredor principal (N-II, AP-7) i l'interior de les comarques –en aquest cas, es demanava per la variant de la Bisbal voltant l'anella de les Gavarres, i la variant nord per Verges-. Tot i que hi ha agents que ho han considerat fins i tot molt important en funció de l'ús que farien ells, les seves empreses o els seus associats de cadascuna de les infraestructures, no són actuacions que hagin rebut una

resposta global tan contundent com les esmentades en primer lloc. La prioritat és connectar bé el territori amb els nodes centrals (especialment Barcelona). Aconseguir el que Jaume Feliu (Universitat de Girona) anomenava “la capilaritat adequada del territori” passa a un segon ordre. El fet que vegi la llum depèn molt del moment econòmic, si el que diuen aquests actors té la rellevància que nosaltres hi volem donar.

Hem de fer esment d'algunes diferències territorials, atès que la preferència per les connexions amb el node central de Barcelona (el port o l'alta velocitat amb l'aeroport del Prat) per damunt de les connexions amb nodes secundaris del territori (ports de Palamós o Portvendres i aeroports de Girona o Perpinyà) és més general a la Catalunya Nord que no pas a Girona, potser perquè l'aeroport de Girona té bastant més trànsit que Perpinyà i perquè a les comarques gironines hi ha cambres territorials de comerç i indústria fora de la capital, les quals aporten un sentit més redistributiu a les opinions.

Hem iniciat aquest bloc d'informació primària amb les infraestructures i continuem amb aquesta qüestió començant a desenvolupar el discurs dels agents del territori. Obrirà capítol el mode ferroviari i, més concretament, la línia d'alta velocitat, que és la prioritat principal entre les assenyalades.



## MODE FERROVIARI

### Una alta velocitat ferroviària completa des de l'eix fins al centre d'Europa

Les expectatives creades amb la posada en marxa de la línia d'alta velocitat transfronterera que uneix Barcelona i Perpinyà passant per Girona i Figueres han estat una mica frustrades pel fet que al nord aquest corredor no s'acaba d'allargar fins a Lió i París, que són la porta de la connexió amb la xarxa central europea, la coneguda amb el nom de *blue banana*, que va des del nord d'Anglaterra fins al nord d'Itàlia passant pel Benelux, França, Alemanya i Suïssa. La frustració encara ha estat més gran pel fet que el projecte d'alta velocitat entre Perpinyà i Montpeller, i d'aquí a Nimes ha estat relegat en les prioritats infraestructurals del Govern francès, i, per tant, la línia no té un futur a curt termini (Comission Mobilité 21, 2014). Tot i que a priori és un assumpte més transcendental per a la Catalunya Nord per tal com forma part de la seva xarxa estatal, aquest cas és seguit amb preocupació pels agents gironins, que també han considerat prioritari acabar la connexió de Catalunya amb Lió i París. Per tant, aquesta qüestió genera el gran consens de l'eix pel que fa a les infraestructures, i la mitjana global que observàvem anteriorment a la taula de valoracions n'és un exemple. Ho explica de manera breu un entrevistat de cadascun dels territoris.

*Quan es va produir el debat públic sobre el finançament de la línia Perpinyà-Montpeller, el Govern francès va decidir que no hi havia diners per a aquesta línia en aquells moments, tot i que els estudis estan fets. Es va determinar que de moment no es feia per manca de finançament. Però cal anar a la UE per a dir que és un tram internacional que connecta amb Barcelona i més al sud, i que ha de ser prioritari de fer l'esforç financer per a construir-la (Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà).*



*Partint d'una visió de conjunt de tota la línia, fins i tot pensant en el sud de la península, no té sentit que aquest tram quedi penjat i no es pugui fer de manera completa fins a París. No és que sigui desitjable, és que és imprescindible de fer el Perpinyà-Montpeller (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

*L'abandonament del projecte de la línia d'alta velocitat entre Perpinyà i Montpeller, que l'Estat francès va oficialitzar el 27 de juny de 2013, no va ser cap sorpresa. (...) No obstant això, l'ajornament fins al 2040 o al 2050 palesa que Perpinyà continua en l'angle mort de París, quan la realitat actual acostarà el Rosselló a Barcelona com a nou pol de referència connectat a Boston, Dubai o Copenhaguen amb un aeroport potent. Amb això, l'abandonament del projecte de línia d'alta velocitat cap al nord convida l'àrea de Perpinyà, com a territori situat al balcó d'Europa, a aprofitar la seva paradoxa, perquè París l'entrega directament a Barcelona. A una hora amb alta velocitat, aquesta capital europea, que entén millor la globalització, no té punt de comparació amb Montpeller, que continua sent provinciana malgrat els seus esforços. Una alta velocitat Perpinyà-Montpeller tindria, així, poc significat, mentre que el viatge cap a París continuaria sent excessivament llarg amb l'avió. El Rosselló, aïllat de França, té, ara, una connexió inèdita amb el món, no pas a través de la continuïtat territorial estatal, sinó gràcies a la lògica eurocatalana. Després de comprovar la manca estatal de consideració i el senyal donat per l'Estat, nosaltres promovem un aprenentatge voluntarista de l'espai transfronterer (Opencat).*

La Generalitat de Catalunya també hi atorga la màxima prioritat entre les actuacions plantejades que afecten l'eix. És vital de completar el corredor d'alta velocitat per a ser competitiu.



## Les dificultats econòmiques no ens han de fer perdre de vista l'horitzó: línia independent per a mercaderies amb ample internacional

El projecte original d'una doble línia independent de mercaderies per tot el Corredor Mediterrani i, més concretament, per l'EURAM també és una actuació sobre la qual hem constatat un ampli consens, matisat per algunes consideracions sobre la conjuntura econòmica. Aquest és un projecte ben definit per FERRMED, però també acceptat com a reivindicació per diferents cambres de comerç i organitzacions empresarials de l'eix, entre les quals n'hi ha algunes de les entrevistades, i fins i tot per institucions subestatales. La resposta dels estats involucrats, l'espanyol i el francès, ha estat sempre la moderació de les expectatives, de manera que han plantejat la modificació de les línies presents per tal de solucionar els problemes més greus, que poden motivar la persistència de colls d'ampolla. Això s'ha fet per a oferir una solució mixta que a l'Estat espanyol comporta adoptar el tercer fil en les línies antigues i aprofitar parcialment les línies noves amb ample internacional per a donar resposta a un trànsit que encara és discret, però diferents àmbits assenyalen que ho és, precisament, perquè no es donen les condicions adequades perquè les empreses industrials i logístiques es decideixin a fer ús del tren com a mitjà de transport per a les seves mercaderies. Mentre no hi hagi una bona infraestructura que el faci rendible, el trànsit no augmentarà. Això vol dir que mai no es farà evident la demanda als ulls de l'Administració central si el criteri és aquest i no una planificació global, racional i a llarg termini. Per tant, benvingudes les millores i les noves actuacions sobre les infraestructures actuals, però la reivindicació continuarà, perquè l'anàlisi de conjunt del món econòmic de l'eix Girona-Perpinyà i, en general, de l'EURAM ho continuarà palesant.

Mentre aquesta anàlisi indica que el Corredor Mediterrani per a mercaderies ha de ser una prioritat, i es combat l'argument que utilitzen els governs centrals de la manca present de demanda, el mateix raonament no ha valgut per a desenvolupar les línies d'alta velocitat per tot el territori, sobretot per l'Estat espanyol. Efectivament, la manca de demanda d'una alta velocitat en determinades línies no ha estat cap obstacle perquè s'hagin fet, atès que s'esgrimeix un suposat objectiu "d'equitat, cohesió i desenvolupament territorial" (Albalade i Bel, 2011: 175 i 180). Foment i RENFE han obert línies d'alta velocitat sempre en zones amb molta menys demanda que la recomanada per la UE, (fins i tot el Barcelona-Madrid), que són entre 8 i 9 milions de passatgers per cada 500 quilòmetres (Albalade i Bel, 2011: 176). Per tant, als qui pensen que el corredor ferroviari de mercaderies és essencial els costa molt d'acceptar l'argument de la "demanda", que impedeix des de fa anys que es construeixi, perquè aquest raonament no és vàlid en totes les actuacions, com acabem d'explicar.

Però deixant a part que pràcticament tots els agents tinguin clar que aquest assumpte és una prioritat,<sup>4</sup> el debat sorgeix més aviat respecte a les dificultats tècniques per resoldre. La primera i principal és per on ha d'anar aquesta via exclusiva per a mercaderies en passar per l'eix i, més concretament, pels Pirineus. Domina l'opinió d'utilitzar la via "antiga", que passa per Portbou-Cervera, i deixar la del Pertús per a passatgers, però no hi ha una unanimitat clara, atès que alguns diuen que es perjudicaria unes instal·lacions d'avantguarda ja presents al Voló, i d'altres opinen que el traçat Portbou-Cervera és més llarg i que cal fer una via nova paral·lela a la del Pertús per a guanyar competitivitat. Sigui com vulgui, la posició general és la que s'expressa en les paraules del president de la Cambra de Girona:

<sup>4</sup> Els pocs que no ho consideren recorren a la conjuntura financera, no a l'interès de l'actuació per al desenvolupament de l'economia de l'eix, la qual cosa es té clara en tots els casos.



*El corredor mediterrani de mercaderies és una de les qüestions que hem defensat més intensament i sobretot defensem que l'ample UIC<sup>5</sup> sigui des de Barcelona fins a Portbou. Ara arriba fins a Figueres, i cal continuar-lo fins a la Catalunya Nord per Portbou. Nosaltres considerem que, malgrat que hi ha l'ample europeu que passa pel Pertús, ha de ser per a passatgers i les mercaderies que passen per Portbou. S'ha de fer l'ample europeu o, si es vol, el tercer fil, que és el que s'ha fet en altres zones i pot funcionar (Domènec Espadalé, Cambra de Comerç de Girona).*

No hi ha dubte que si es pretén que hi hagi una via independent per a mercaderies, la solució més econòmica és per Portbou, perquè, si no, caldria desdoblant tota la línia actual d'alta velocitat; potser per això aquesta és l'aposta en molts casos. Però si no es té en compte l'escenari de la línia independent, l'actual del Pertús també planteja inconvenients clars per a les mercaderies, com ara les dificultats de pas per a combois de més de 500 metres, la inclinació excessiva, el peatge, etc. De tot això ens en parlen amb detall alguns entrevistats:

*La connexió amb la Catalunya Nord és una qüestió essencial. En aquests moments tots sabem que hi ha una connexió amb ample UIC entre Barcelona i la frontera [la línia que passa pel Pertús], però la nostra impressió és que aquesta connexió no està preparada –i aquí és important el matís dels adjectius que afegiré ara– per al transport “massiu i competitiu” de mercaderies. Què volem dir amb això? Volem dir que, si vols fer-hi passar un tren la setmana, hi pot passar; si vols passar-n'hi dos, també, i fins i tot si vols fer-n'hi passar deu, és possible que hi puguin passar. Ara, si n'hi vols fer passar 40 o 50 la setmana, doncs probablement, tindràs un problema molt greu, perquè hi ha moltes dificultats de circulació. Això és*

*anunciat de mil maneres: els pendants, el túnel de Girona... Ara hi ha una limitació de 500 metres, que ben bé no sabem per què és, perquè, teòricament, és construït per a 750 metres, però segons ADIF, la longitud màxima en aquests moments és de 500 metres, i, per tant, no tens cap avantatge real entre anar per Portbou o anar pel túnel. A la part francesa també hi ha una limitació de 20 tones per eix quan en tota la xarxa la limitació és de 22,5 tones, i tampoc no sabem ben bé per què és. Més: temes de manteniment del túnel, falta de potència elèctrica... Per tant, hi ha una suma de factors que fan que en aquests moments el transport ferroviari de mercaderies no sigui competitiu a través del túnel del Pertús. Què implica tot això, al capdavant? Implica que en aquests moments fer un transport ferroviari Barcelona-Lió costa el doble que no pas Barcelona-Madrid, sent pràcticament la mateixa distància, i com que el cost és el doble, ningú no ho fa. Surt més a compte continuar passant per la banda de Portbou que no pas pel túnel del Pertús, i la prova d'això és que cap operador no ha fet el traspàs de Portbou al Pertús. (...) Només hi ha algunes iniciatives, diguem-ne, una mica agosarades que s'atreveixen a anar pel Pertús. (...) És una infraestructura que està pensada, bàsicament, per al transport de passatgers i difícilment es podrà compatibilitzar de forma competitiva amb les mercaderies. La connexió ferroviària a través de la frontera ha de ser competitiva, realment. I és difícil que ho sigui pel túnel del Pertús. (...) Aquí no hi ha pas un gran problema, sinó que tenim molts problemes petits que se sumen per fer-ne un de ben gros. I això resulta difícil d'atacar (Carles Rúa, port de Barcelona).*

*Aquí hi ha dues coses, ¿no? Jo entenc que si fem passar les mercaderies pel Pertús, són més cares per la senzilla raó que a la línia d'alta velocitat, en el pas pels túnels, hi ha el peatge*

<sup>5</sup> UIC són les sigles de la *Union International des Chemins de Fer* (Unió Internacional de Ferrocarrils). L'expressió *ample UIC* es refereix a l'ample estàndard internacional de 1.435 mil·límetres, per oposició als 1.668 de l'ample ibèric.

*i hi ha una inclinació excessiva que obliga a fer ús de dues màquines per passar les mercaderies fins a dalt. D'una altra banda, crec que adequant la via de Portbou és molt més senzill per allà. Les xifres econòmiques que pot representar adequar l'una o l'altra via és una altra qüestió (Joan Puig, Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols).*

*Hi ha una raó tècnica de pes: el túnel del Pertús, del qual TP Ferro té la concessió, té un pendent excessivament alt per a les mercaderies. Llavors, sembla que l'opció més viable és que aquest altre component de l'alta velocitat que són les mercaderies passi per Portbou amb una via, evidentment, adequada, i també amb un traçat adequat que no seria el mateix que el del tren convencional (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

Però els problemes no són exclusius del túnel del Pertús, sinó que n'hi ha d'altres, com ara el pas dels combois per dins de Girona, per la qual cosa des de diferents àmbits han plantejat la possibilitat de desenvolupar una mena de *by pass* ferroviari al voltant de la ciutat. Els agents de les comarques gironines, en general, la consideren una actuació necessària, però en des de diferents graus: les cambres, per exemple, no hi posen cap reserva –en el context de les solucions per al tràfic de mercaderies–, i la Universitat considera que a llarg termini ha de ser la solució, però els entrevistats adverteixen que hi ha un impacte sobre el territori i una oposició municipal i ciutadana. El món empresarial també diu que el problema principal de la línia és l'esmentat del Pertús i que, si no se soluciona això, no té sentit abordar les dificultats de la circumval·lació ferroviària de Girona. Vegem, però, una opinió que resumeix perfectament la qüestió:

*Hi ha una oposició de Salt i d'una part del territori, però és clar, els qui planifiquen infraestructures sempre han defensat*





*que tard o d'hora hi hauria de ser. És evident que no es farà la via convencional tunelada per sota de Girona, però ara tenim la tercera via que passa pel viaducte, i aquesta tercera via pot servir per a mercaderies mentre no hi hagi cap by pass. Aquesta seria la proposta ara mateix. Però suposant que augmentés la quantitat de contenidors portats amb tren, arribaria un moment en què s'imposaria un by pass perquè fer circular trens i trens de nit, per exemple, pel centre de Girona i de vegades amb mercaderies perilloses seria insostenible. Per tant, crec que tard o d'hora, si el trànsit augmenta, el by pass s'imposarà (Jaume Feliu, Universitat de Girona).*

Mentrestant, la Generalitat de Catalunya confirma que només es faria el by-pass si hi hagués un gran volum; ara mateix no és cap prioritat.

## **Encara és d'hora per a valorar l'impacte de l'alta velocitat a l'eix**

La posada en funcionament de la línia d'alta velocitat Barcelona-Perpinyà ha implicat una fita històrica per a l'eix i el conjunt de

l'EURAM, per tal com acosta els territoris fins a situar-los a distàncies de "mobilitat metropolitana" (Castanyer i Feliu, 2012: 49) i, per tant, possibilita la integració urbana que, al final, pot facilitar la integració econòmica. Encara és aviat per a saber quines són les implicacions de la línia, més que no pas pel volum, per la sinergia que és capaç de generar, per la contribució als contactes i l'entesa entre els dos costats dels Pirineus. De tot això, dels contactes, de la col·laboració, en parlarem més endavant, però ara ens interessa de continuar el diagnòstic del mode ferroviari, de saber quines són les sensacions, atès que no hi ha dades, que deixa la presència de l'alta velocitat i de les possibles conseqüències sobre la xarxa secundària després d'una intervenció com la de l'alta velocitat, perquè en uns altres casos ha passat que les altes prestacions modifiquen d'alguna manera les línies convencionals i la xarxa global.

A Girona es té clar que l'alta velocitat és bona, especialment, per la connexió amb Barcelona, que és la metròpoli, la qual cosa pot servir en situacions en què interessin vetes de mercat laboral centrals, negocis, anar a comprar, activitats culturals, etc. que només es poden donar en una ciutat de la grandària

de Barcelona, però mantenint la qualitat de vida de Girona. Les possibilitats de desplaçar-se a la Catalunya Nord es veuen més difuses, però sí que, en general, hi ha l'esperança que els contactes s'intensificaran.

A la Catalunya Nord la reflexió és molt semblant, fins i tot s'expressa més emfàticament el sentiment favorable a l'obertura d'una comunicació ràpida amb Barcelona, potser perquè la seva sensació d'aïllament és més gran, en el context de l'Estat francès. Ara bé, pràcticament tots els agents del territori liderat per Perpinyà coincideixen en la queixa per la baixa freqüència i els horaris que els operadors ferroviaris ofereixen en aquest inici del servei. Paradoxalment, perquè es tracta d'un trajecte d'una hora i vint minuts (Perpinyà-Barcelona), les combinacions dificulten enormement o gairebé impossibiliten la mobilitat laboral o de negocis en un sol dia, que és una de les virtuts d'una alta velocitat metropolitana.

*Per a nosaltres, per a Perpinyà, l'alta velocitat no és reexida del tot. Tenim només tres trens el dia. Comprenc molt bé que una alta velocitat no es pot parar arreu, però tenim dos problemes: el primer, que hi ha tres trens per a anar a Girona i Barcelona, i el segon, que no hi ha alta velocitat fins a Montpeller. (...) I a nosaltres ens han presentat l'alta velocitat com si s'acabés el nostre aïllament. (...) Però la realitat és que l'alta velocitat no té la funció que ha de tenir, (...) és a dir, que si volgués anar a Barcelona de matí i tornar a la nit, ho pogués fer, i això ara no es pot. Cal que es tingui en compte (Raymond Brunet, UPE66).*

Per altra banda, també és d'hora per a valorar l'impacte que tindrà l'alta velocitat sobre altres infraestructures de transport, no solament les ferroviàries, però alguns entrevistats fan les seves lectures. No consideren que s'hagi produït una reducció destacada dels passatgers en la xarxa secundària o en altres modes, però cal

reforçar el que hi ha, no s'ha d'abandonar, perquè els autobusos, els trens de rodalia i els convencionals compleixen una important funció vertebradora.

*Les línies tradicionals, de moment, tenint en compte com estan els pressupostos, es mantindran en stand by. No veig perillar aquestes línies. Ara bé, si pensem en l'Eurodistricte, caldrà un tren de rodalia que passi per totes les estacions de la costa. Si finalment la línia de Portbou es fa d'alta velocitat per a les mercaderies, llavors caldrà veure si es pot compatibilitzar amb un de rodalia de passatgers (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

Sobre el reforçament de la xarxa secundària, a la Catalunya Nord es valora bé la xarxa de transport públic i es considera que cal conservar-la o fins i tot trobar-ne un equivalent a la part gironina:

*La xarxa de transport del departament dels Pirineus orientals està ben dotada; per exemple, es compleix la funció d'intermodalitat amb l'estació d'autobusos de Perpinyà al costat de l'estació d'alta velocitat. A més, el departament ha posat els viatges amb autobús a un euro. (...) Tenim la possibilitat, amb un euro, d'anar de Perpinyà fins a Font Romeu si volem, la qual cosa ha fet que s'intensifiqui de debò el nombre de viatgers que agafen el transport públic i que poden moure's per tot el departament, per la costa, per les muntanyes... per una suma simbòlica. Aquí, doncs, sí que es fa una mobilitat metropolitana, que si no es troba en l'intercanvi amb Girona, trigarà més temps del que estava previst a donar-se (Cambra de Comerç de Perpinyà).*

Xavier Flores (Generalitat de Catalunya) confirma que la xarxa secundària es manté i deslliga la presència de l'alta velocitat de possibles limitacions en altres línies:



*L'alta velocitat ha arribat a Girona, i gairebé simultàniament hem fet per primera vegada un sistema de rodalia en aquesta ciutat. No són actuacions contradictòries, ni de bon tros. El sistema de rodalia i l'alta velocitat crec que tenen mercats diferents i poden ser complementaris. (...) Una altra qüestió és si l'alta velocitat pot prendre quota al rodalia Girona-Barcelona; és evident que sí, però així i tot, encara continua anant gent amb el rodalia Girona-Barcelona, per horari, per preu, pel que sigui (Xavier Flores, Generalitat de Catalunya).*

Amb la xarxa secundària, un cas ben diferent és el de la línia Barcelona-Puigcerdà-la Tor de Querol, una línia veritablement transfronterera i quasi centenària. En general, es considera que cal fer-hi una inversió massa elevada perquè fos operativa per a les mercaderies, de manera que connectés després amb Tolosa de Llenguadoc, i només s'ha de considerar la possibilitat de l'ús actual per a passatgers. Les millores que fan falta a la línia perquè sigui competitiva potser tindrien un cost difícil de compensar amb la demanda escassa. Així i tot, també hi ha qui pensa que, tenint en compte que és una línia que ja hi és, cal fer els possibles per a aprofitar-la al màxim:

*Ja que la carretera sembla que és molt difícil, perquè hi ha la collada [de Tosses] que fa d'obstacle i adequar-la suposa un cost econòmic molt alt, es pot aprofitar aquesta infraestructura ferroviària que ja està feta, no? Si no recordo malament, ara es triga tant de Barcelona a Puigcerdà com fa 30 anys. Ho expliques i no s'ho creu ningú. És una ruta que pot tenir sentit. Aquí s'ha de potenciar. Si no es vol fer la inversió en la carretera, és una possibilitat d'actuar en el ferrocarril, que ja hi és. La via ja hi és, i s'ha de veure com es pot millorar, si és factible, i calcular-ne els costos. No deu ser fàcil, però, perquè el relleu és complicat. I s'ha d'estudiar bé la demanda potencial, els usos, les freqüències.. (Gemma Peix, Diputació de Girona).*





## MODE VIARI

**Apostem pel ferrocarril, però no deixem de banda el mode viari, pel qual arriba la major part del transport de mercaderies**

El pas pels Pirineus té, de tant en tant, problemes de saturació en el mode viari, i hi ha l'amenaça que la congestió es faci més habitual si torna a haver-hi un alt creixement o si el port de Barcelona agafa volums notablement més grans. Per altra banda, la UE té clar que s'ha d'equilibrar la quota modal fent créixer el transport ferroviari de mercaderies, sota criteris d'eficiència i sostenibilitat (Comissió Europea, 2011). Amb aquests supòsits, s'ha plantejat als agents de l'eix quina és la prioritat, si apostar per un corredor de mercaderies efectiu en el sistema ferroviari o millorar la xarxa viària. La resposta prototípica és que cal parlar d'atenció a tots dos sistemes, però a la Catalunya Nord tenen més clar que, com que el corredor ferroviari de mercaderies està més lluny d'un desenvolupament òptim i el ferrocarril té una quota excessivament baixa, s'hi ha de donar prioritat:

*En general, cal apostar per tots dos modes. (...) Però és clar, en la qüestió ferroviària estem encallats, més encara que fa un any. (...) Si agafes 5 anys d'informació, veus que es va avançant per baules, però es va avançant, almenys a l'Estat espanyol. I la part curiosa de tot això és que al sud o als Països Catalans, per dir-ho així, es té l'esperança que tota aquesta mercaderia que ha de pujar –producció pròpia, però també, per què no, fluxos que arriben del Marroc– ho farà, però es troba amb un embús, que és el Rosselló. I l'Estat francès no hi dona una solució, encara més no havent inclòs el tram Perpinyà-Montpeller entre les prioritats (Esteve Valls, Nord-Sud Consult).*

Hi ha qui pensa que la congestió no se soluciona amb la construcció de més carrils per a la carretera, sinó amb l'alternativa ferroviària, que pot ser una opció més sostenible:

*Em sembla que el trànsit per carretera està una mica col·lapsat, ara mateix, i això que hi ha un tram important que té, fins i tot, tres vies. Per això cal desenvolupar el tren, perquè hi ha massa trànsit per la carretera. El tren és una bona solució. I no hi ha col·lapse solament cap a la frontera, sinó també cap a Montpeller, en contrast amb les rutes cap a Tolosa o Bordeus, on pràcticament no veus trànsit (Joan Salles, Cambra d'Oficis i dels Artesans de Perpinyà).*

Però tot i que el ferrocarril està més lluny de tenir les infraestructures adequades –la qual cosa, segons que pensen alguns, com Esteve Valls, és motiu suficient per a prioritzar-lo–, aquest és, precisament, l'argument d'uns altres agents, que plantegen el contrari: que el ferrocarril és un camí massa llarg i cal solucionar els problemes a curt termini.

*Aquí hi ha dues qüestions: l'una és la importància i l'altra és la urgència. Des del punt de vista de la importància, el ferrocarril. Però és clar, el ferrocarril és una qüestió en la qual hi ha un termini llarg, és una actuació que necessita temps perquè la inversió és important. Per tant, fer el ferrocarril és ben positiu, però no es pot resoldre amb urgència. La millora del trànsit per carretera em sembla que a curt termini pot solucionar molts problemes. Per tant, la urgència és la carretera (Joaquim Coello, GAMESA).*

A més, novament el port de Barcelona ens situa sobre la realitat del tràfic de mercaderies. Efectivament, aquesta institució aposta pel corredor ferroviari i els accessos preceptius que l'han de connectar al port, però està convençuda que el mode viari sempre serà el més important:

*Quan parlem del ferrocarril, s'ha de saber què es diu, perquè avui, per exemple, el modal split<sup>6</sup> ferroviari del port de Barcelona en contenidors és de l'11,4% (any 2013), que està molt bé, perquè a l'Estat espanyol és inferior al 3%. (...) Però és que, és clar, el port de Rotterdam també el té al voltant de l'11-12%, el d'Hamburg el té més elevat i hi ha ports de granel que tenen un percentatge més elevat..., però aquí un 20% seria brutal, i per a arribar-hi cal un creixement molt gran. Un 20% vol dir que el 80% seguirà anant per la carretera; així és que no ens enganyem: el ferrocarril és una alternativa per a una part de la càrrega, però la carretera és la carretera (Carles Rua, port de Barcelona).*



## **El desdoblament de la N-II és la gran assignatura pendent en el sistema viari**

Ja ho dèiem en la jerarquització de les prioritats, però, a més, el desdoblament de la N-II és una actuació que tindria la doble virtut de solucionar les puntes de congestió viària que actualment s'hi donen, i també implicaria una reducció de costos

<sup>6</sup> El modal split o distribució modal és el percentatge de trànsit que concentra un sistema determinat de transport.

per al transport de mercaderies per carretera, que si vol una via ràpida, ha de pagar el peatge de l'AP-7. La importància de la demanda la deixa ben clara Mireia Santamaria (FOEG): "L'absència del desdoblament de la N-II és una qüestió que ja voreja l'ofensa. Sembla que es riguin de nosaltres. Aquesta és una qüestió que ja hauria d'haver estat resolta fa temps". El món empresarial i les cambres de comerç i indústria de les comarques gironines pensen que és un assumpte respecte al qual hi ha un consens sòlid.

Però l'àmbit tecnicoinstitucional i l'acadèmic plantegen alguns dubtes, especialment sota l'òptica de la sostenibilitat. En aquest sentit, es pot plantejar que té menys impacte sobre el territori afegir més carrils a l'AP-7 que no desdoblar la N-II; que el cost d'inversió en un desdoblament potser és més gran que no pas posar fi a la concessió de l'AP-7, o que no es tracta de donar més facilitats als vehicles perquè s'intensifiqui més el trànsit i, per tant, augmentin les emissions de combustibles fòssils. Vegem un exemple d'aquestes reflexions:

*Desdoblar la N-II, ¿una prioritat màxima? Jo crec que s'ha de reclamar la gratuïtat de l'autopista. ¿Per què has de fer infraestructures noves o desdoblar-ne quan ja n'hi ha una que no està pas col·lapsada? Nosaltres ja tenim la via desdoblada, per tant... Una altra cosa és que no es pugui acabar la concessió, i aleshores aquest desdoblament sí que seria prioritari, perquè és cert que hi ha molt de trànsit. Però s'han de veure bé els costos i les implicacions sobre el territori (Josep Cortijo, Diputació de Girona).*

Per altra banda, a la part francesa aquest debat no es planteja; la necessitat de desdoblar la RD900, que és la continuació de la N-II a partir de la frontera, no es veu tan urgent. Ho explica perfectament Esteve Valls:

*Els nord-catalans no demanen pas que es desdobli la RD900. Quina utilitat té? De fet, els camions pugen [del sud al nord] més que no pas baixen; per tant, no es veu l'interès de dinamitzar fluxos que entren, perquè ho poden fer per l'autopista. Jo crec que al sud la reivindicació de desdoblament de la N-II prové en bona part dels accidents i d'un trànsit massa important –tram a l'altura de Figueres, per exemple–, una situació que no es viu amb tanta intensitat a la Catalunya Nord. (...) L'única proposta més o menys seriosa és la de tenir l'accés de franc a l'autopista, però no es parla de desdoblar la RD900 (Esteve Valls, Nord-Sud Consult).*



### **També és important de connectar-se bé amb les comarques interiors i de muntanya**

Si ens referim al conjunt del Corredor Mediterrani i, més concretament, a l'EURAM, és evident que la via principal que va paral·lela a la costa és la prioritat, com hem dit quan parlàvem dels problemes de congestió al pas dels Pirineus. Però els altres nuclis del territori han d'estar ben connectats amb aquest corredor principal. En aquest sentit, hi ha diverses demandes, tant per males comunicacions com per necessitats de descongestió. Aquestes darreres solen plantejar-se en zones costaneres; per

exemple, des de la N-II i l'AP-7 fins a diferents localitats litorals de la Costa Brava, i algunes s'han plantejat en l'aproximació quantitativa amb la qual hem començat.<sup>7</sup> És evident que són intervencions que cal abordar, especialment per les conseqüències els mesos estivals.

Però també estan pendent de resolució actuacions cap a l'interior que poden ajudar a vertebrar el territori i a integrar en el corredor unes zones interiors que tenen indústria (la Garrotxa i el Ripollès) o patrimoni cultural i natural que atreu el turisme rural. Sembla que les dificultats principals de la Catalunya Nord són en via de ser superades.

*En la ruta de Perpinyà a Prada de Conflent per Illa, ja hi ha un projecte de desdoblament. Ja tenim doble via de Perpinyà a Illa i l'allargament de la doble via entre Illa i Prada s'ha votat; les feines hauran de començar el 2015. Això ja està fet, i tindrem una bona connexió amb l'interior. Després de Prada ja entrem en territori de muntanya, i allà és més difícil d'actuar-hi. A més, no és una ruta que tingui pràcticament transport de mercaderies. La intensitat es dona pel turisme, però no gaire. L'important era que la gent de Prada i Illa que treballen o van a fer gestions a Perpinyà tinguessin una via ràpida, i això ara es tindrà. Després fins a Font-Romeu és més aviat turístic (estacions d'esquí i rutes estivals de muntanya), i és relativament important que hi hagi bona infraestructura viària per a passatgers. Però a la muntanya també hi haurà un desviament per a resoldre un petit punt negre a la petita comuna de Joncet [depèn de Serdinyà], a uns 10 quilòmetres de Vilafranca de Conflent, que serà resolt ben aviat. Es millora aquesta ruta de muntanya, però tampoc no és que sigui una prioritat (Cambra de Comerç de Perpinyà).*

Aquestes obres són més aviat per a connectar el Rosselló i el Conflent, però també acosten l'Alta Cerdanya a la seva capital, la de la Catalunya Nord, a través de l'eix principal de vertebració de les

valls pirinenques a la banda nord de la frontera. Altres agents, com Jean Benkheilil (Universitat de Perpinyà-Via Domitia), creuen fins i tot que s'ha d'anar més enllà en el desenvolupament d'una bona connexió amb la Cerdanya.

Queda més camí per fer a la demarcació de Girona, o almenys les demandes s'han fet més paleses en la fase documental i en la de treball de camp. Ja hem explicat que la variant d'Olot era un assumpte encallat i pendent d'una solució definitiva. Des de dues òptiques diferents, ens expliquen l'assumpte dos garrotxins, precisament:

*Tenim desdoblada la carretera de Besalú a Olot, però s'ha de continuar per les variants d'Olot i les Preses i empalmar pel túnel de Bracons. Això és vital per a la Garrotxa, perquè el trànsit crea problemes (Domènec Espadalé, Cambra de Comerç de Girona).*

*La variant d'Olot, indubtablement, s'ha de fer, però la qüestió està en com. Segons com es faci... El problema és que no és segur que es faci de la millor manera possible; en aquests moments és complicat de fer les coses bé, i si no la fan ben feta, jo, i com jo molta gent, ens ho qüestionem. Quan es converteixen aquestes coses en prioritats polítiques, qüestions a reivindicar i quan algú et diu "ho farem", estàs tan content que no mires el com. I aquest és un problema molt important, eh? Ara, sembla que tot el que hi havia dibuixat es replanteja i es parla d'altres opcions amb l'argument que es farà ràpid, sense saber, però, d'on sortiran els diners. Si vas a França, veus que s'estan molt de temps per a decidir aquestes coses, però no passa res; fan el seu debat públic i fan un mètode de treball molt interessant. I aquí, al contrari, no és així, no hi ha debat obert i les decisions s'amaguen. (...) No és una planificació com cal (Margarida Castañer, Universitat de Girona).*

<sup>7</sup> Les variants de la Bisbal i Verges, però també millores més al sud, entre Maçanet de la Selva i Lloret de Mar passant per Tordera, com afirma Domènec Espadalé, o el desdoblament de la C-65 entre Girona i Llagostera, com proposa Manel Xifra.

ASETRANS coincideix en la necessitat de donar solució a aquesta variant d'Olot, però, a més, va més enllà en la necessitat de connectar bé aquest eix Girona-Olot i fer algunes actuacions més:

*Cal escometre l'enllaç de la C-66 i l'A-26, entre Banyoles i Besalú. (...) De Girona a Olot tenim tota la configuració de vies que vulguis: tenim una via desdoblada que va de Girona a Banyoles; després una variant a Banyoles; a continuació es passa per dintre d'un poble, que és Serinyà; passes pel cantó d'unes coves prehistòriques, amb una sèrie de revolts, i això en un espai de 6 o 7 quilòmetres fins que s'enllaça amb l'A-26, que és la via desdoblada des d'abans de Besalú fins a Olot, i que des de Besalú també aniria fins a Figueres per la N-260. Jo crec que és un tall que falta perquè realment aquesta connexió entre Girona i Olot sigui ben bé eficaç. A més, hi ha un viaducte espectacular allà a Castellfollit de la Roca, desdoblant i el que vulguis, però resulta que arribes a una via que se't queda morta. Cal desdoblant també entre Banyoles i Besalú, doncs (Carlos Palacio, ASETRANS).*

Precisament, David Carvajal, de l'Ajuntament de Figueres, torna a fer esment de la N-260, que aniria d'Olot a Roses, perquè considera que cal una circumval·lació a la capital empordanesa. No és l'única actuació periurbana que apareix com a prioritària, perquè s'afirma molt emfàticament que cal una solució per a l'àrea metropolitana oest de Girona:

*Cal una intervenció a la N-141 que va de Salt a Anglès passant per Besanó. La situació d'aquesta carretera, que n'han dit de la vergonya, és un drama. És una carretera de molt de trànsit, amb molta continuïtat, i hi circulen molts camions. Cal intervenir amb urgència aquí, i fins i tot hi ha plataformes de pressió [Plataforma Carretera de la Vergonya]. Ara s'hi fan pedaços des de fa molt de temps, però no semblen suficients. Pensem*



*que hi ha empreses importants allà (Casademont, Hipra...) que generen molt de trànsit i no tenen una sortida adequada, i aquestes indústries fins i tot pensen deslocalitzar-se (Josep Cortijo i Carme Sitjes, Diputació de Girona).*

La millora viària entre la Garrotxa i el Ripollès sembla més discutible, perquè, en general, no s'hi veu un trànsit suficient per a intervenir-hi de manera decisiva, fins i tot amb desdoblaments. I en aquestes reserves hi subjauen sobretot dues qüestions: per una banda, la rendibilitat de la inversió; i per l'altra, la presència d'unes connexions difícilment millorables del Ripollès amb Barcelona a través de Vic. En el primer cas, no solament hi ha el fet que la conjuntura ho desaconselli, perquè els recursos són escassos, sinó també que el trànsit no es considera prou intens per a rendibilitzar la inversió. Mentrestant, la connexió amb Barcelona ha fet una mica més competitiu el territori i les urgències no són les d'antany. Vegem algunes opinions:

*Per norma, jo entenc que tots els eixos que es puguin eixamplar s'han d'eixamplar, perquè això dóna més mobilitat, i ens agradi o no ens agradi, escurcem els trams i és un estalvi de combustible. Ara, si per pressupostos no es pot fer, doncs haurem d'esperar (Joan Puig, Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols).*

*Pensant en conjunt, no conec amb profunditat el tràfic de mercaderies entre Ripoll i Girona, però em fa la impressió que tirem més cap a Vic-Barcelona; per això no sé fins a quin punt aquesta actuació entre Ripoll i Olot és tan necessària (Pere Antón, Cercle EURAM del Ripollès).*

*Aquest eix són carreteres de l'Estat, i la qüestió està que si tu pugues cap a la frontera o des d'Olot s'hi pot arribar més o menys de pressa, però d'Olot a Ripoll sí que hi ha carretera convencional, aleshores quan arribes a Ripoll, què fas? Si la*

*mercaderia no va destinada a aquella zona, què fas? ¿Una altra vegada cap a Vic, que hi ha autovia, i després te'n vas al corredor per agafar el túnel cap a la Cerdanya? És que queda una mica desconnectat [de Girona], Ripoll. Cap a la part de Vic-Barcelona, des que hi ha l'autovia, està perfectament connectat; tu, de Vic a Ripoll, tardes 20 minuts. En canvi, de Ripoll a Olot hi ha el problema aquest, i què fem del transport? ¿Ha de travessar la collada de Tosses per a anar al nord? És complicat. (...) Pel que veig, tot el transport que va cap a la zona de la Cerdanya o la Seu d'Urgell agafa l'eix transversal en aquest moment [C-25, de Cervera a Riudellots de la Selva en doble via] i llavors se'n va cap a Manresa i d'aquí cap a la Cerdanya; és la forma més ràpida que té el transport. I a més a més, s'ha de tenir en compte que a la C-17 (...) tens el túnel de Bracons, per on encara no es permet el pas de camions de més de 7.500 quilos. Això està pendent, també, de la solució definitiva a la variant d'Olot (Martí Rondós, Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols).*

*Ripoll està molt ben connectat amb Barcelona. Olot-Ripoll són 40 minuts; Ripoll-Barcelona, una hora; per tant... Tota la vida, parlant de territori, el Ripollès ha estat molt desvinculat de la província i de la seva capital, Girona. (...) Al Ripollès, quan es van fer els túnels de Capsacosta, aquests 40 minuts fins a Olot són com glòria, perquè es passava per la carretera de Vallfogona, que és com una collada amb accés difícil. L'accés a Barcelona és molt ràpid, perquè es fa per una autovia gratuïta fins a Ripoll; per tant, la connexió del Ripollès amb Barcelona és molt bona. Una altra cosa és entre Ripoll i la Cerdanya per la collada de Tosses. (...) No sé, trobo agosarat desdoblar Ripoll-Olot, perquè el relleu és molt complicat, i no s'hi guanyaria gaire temps més i s'hi haurien de destinar molts recursos (Gemma Peix, Diputació de Girona).*

## EL MODE MARÍTIM

Tot i que l'eix Girona-Perpinyà té ports marítims, aquests són d'un ús bàsicament turístic o pesquer, l'activitat de mercaderies és molt minsa i, en conseqüència, aquestes infraestructures no poden ser referència logística de l'eix. Ho ha de ser un port de més entitat, ben connectat internacionalment i amb capacitat per a rebre grans volums de càrrega. Aquest port no és altre que el de Barcelona, encara que no s'han de perdre de vista altres nodes de l'EURAM que poden tenir un paper en aquest sentit, malgrat ser més lluny de l'eix (València, Tarragona...). Com que la Catalunya Nord forma part de l'Estat francès, fins i tot cal tenir en consideració el paper d'un dels altres grans ports de l'arc mediterrani, Marsella. Però sense menystenir aquestes altres opcions, no hi ha dubte que el port de Barcelona és la referència tant de Girona com de la Catalunya Nord, i així s'ha confirmat en les entrevistes.

### S'ha de consolidar l'activitat auxiliar que poden fer ports de l'eix, com ara Palamós o Portvendres

No obstant això, volem començar per fer referència a aquests ports de l'eix que tenen una funció secundària dins de la xarxa logística mediterrània, però que tenen un paper dins del seu àmbit geogràfic immediat. Si bé n'hi ha d'altres (Roses, Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Argelers, Cotlliure...), en les entrevistes s'ha plantejat la importància que poden tenir petits ports, un per cada territori, que ja reben un cert tràfic de mercaderies i tenen un cert protagonisme en l'activitat de creuers; ens referim a Palamós i Portvendres. En el primer cas, hi ha un mínim moviment de mercaderies convencionals i un trànsit de creuers que cada vegada creix més. Per la seva banda, Portvendres també acull línies de creuer (més modestament) i rep un tràfic de fruita i verdura relativament important amb l'Àfrica per a nodrir el

mercat de Saint Charles International. Val a dir que cap dels agents clau no ha considerat que cal prioritzar aquests ports pel fet de ser més a prop; entenen que la capacitat és limitada i que l'activitat logística portuària s'ha de concentrar en grans nodes, i, per tant, el paper de Barcelona no és qüestionat. Això no és obstacle, però, per identificar les possibilitats de Palamós o Portvendres en el sentit d'exercir un paper auxiliar. Vegem quina és la visió que tenen dos dels principals agents involucrats en aquests ports, la Cambra de Comerç de Perpinyà, que gestiona





el port de Portvendres, i la Cambra de Comerç de Palamós, que té interessos evidents en aquesta infraestructura:

*Portvendres té un problema particular i és que no hi ha gaire terreny i tampoc gaire calat; els vaixells no poden ser gaire grans. Es pot fer tràfic de short shipping, per exemple, vaixells que van de Barcelona a Portvendres, perquè hi ha un calat, crec, que de 8 metres, i amb aquesta xifra els grans vaixells de contenidors no entren. També hi ha una llargària màxima de 170 metres, quan ara els grans vaixells fan molt més que això. Per tant, no veig que Portvendres pugui tenir una activitat important en mercaderies. A sobre, Portvendres és un port molt especialitzat en fruita i verdura provinent de l'Àfrica (Marroc, Costa d'Ivori i Camerun, principalment). (...) Tampoc no hi ha una bona infraestructura ferroviària. La connexió hi és, però no és activa, està abandonada. Hi ha hagut projectes per a reactivar-la, però... Francament, com que nosaltres, la Cambra, som concessionaris del port de Portvendres, jo us podria contestar que sí, que cal fer-hi de tot. Però la realitat és que no hi ha prou tràfic per amortitzar les inversions que calen. No obstant això, s'ha estudiat fa un any i mig o dos, perquè el Consell General n'és el propietari i qui fa les inversions, i la Cambra és qui explota el port. I s'ha demanat la millora del port perquè hi ha una estació amb possibilitat de càrrega de vagons, però cal tirar aquests vagons fins a l'estació del poble de Portvendres, que és una mica més amunt respecte del port, que és obligadament al nivell de la mar. I per a muntar els vagons ja és una mica complicat, perquè a França hi ha la SNCF [Société National des Chemins de Fer Français, la companyia estatal francesa de ferrocarril]; no sempre és fàcil de treballar-hi. L'estació de Portvendres acaba de tancar i els assalariats que hi havia els han distribuït per altres llocs. Per tant, no crec que siguin pertinents actuacions a Portvendres, tal com està la cosa (Cambra de Comerç de Perpinyà).*



*L'activitat de creuers a Palamós ha crescut bastant, tot i que els darrers anys hi ha hagut una certa estabilització al voltant de 30.000 passatgers, i de vegades fins i tot ha vorejat els 40.000. (...) Evidentment, hi ha capacitat de creixement, encara, però Palamós potser té un petit problema de concentració de les escales de creuers en els mesos d'abril a juliol [el calendari del 2014 indica que és del maig a l'octubre], i la resta de l'any hi ha poca activitat. També la meteorologia del golf de Lleó no permet gaires creuers del novembre a l'abril. Roses, en canvi, ha començat més tard i té un port on només poden atracar vaixells petits, i, per tant, la majoria hi fondegen, però també té un recorregut important. La part bona d'això és que hem estat capaços d'ajuntar administracions, ajuntaments i cambres de comerç i fem una promoció conjunta [Roses-Palamós], sota la marca Costa Brava Cruise Ports; de fet, molt semblant a la promoció que fan els ports de la Costa Brava francesa (Canes, Niça, etc.); més o menys hem agafat un model semblant. (...) Alguns creuers que fan escala a Palamós també en fan a Portvendres, de manera que coincidim aquí. (...) Normalment, els que fan escala a Palamós no toquen Barcelona, per la qual cosa és un circuit alternatiu, menys massiu; normalment, connectem amb les illes Balears i amb Marsella o la Costa Brava francesa fins a Itàlia com a màxim.*

*Després, igual que ens passa amb els creuers, en mercaderies Barcelona i Palamós són ports que treballen mercats diferents. El port de Barcelona és enormement competitiu, especialment en tràfic de contenidors. També té altres coses, com els automòbils, alguns granelos líquids... Però, bàsicament, l'aposta és la terminal de Hutchinson, que és això, contenidors. Palamós no; Palamós és càrrega convencional, que, de fet, és la classe de càrrega que sol moure un port de l'estil del nostre. Sota aquesta perspectiva, sí que podem dir que Palamós és competitiu en la seva escala. (...) L'únic problema de Palamós és que té el tren*

*lluny. Som a uns 30 quilòmetres de l'estació de Flaçà, i som a uns 45 de Girona. Aquest és l'únic inconvenient que hi ha. En canvi, si, finalment, el centre multimodal del Far és una realitat, indirectament en podem sortir beneficiats, d'això. (...) Actualment, però, no hi ha cap projecte ferroviari per a Palamós. Abans de la crisi sí que es parlava de moltes coses, algunes de ben difícils, a més, però ara queda totalment descartat (Xavier Ribera, Cambra de Comerç de Palamós).*

Són diversos els agents, tant de la Catalunya Nord (Esteve Valls, Joan Salles) com de Girona (Jaume Feliu, Mita Castañer, Pere Cornellà), que reclamen la possibilitat d'articular un front portuari en què prevalguin la cooperació i la complementarietat, amb la qual cosa Palamós i Portvendres, com altres ports, podrien cobrir segments específics d'abast limitat, com ja fa Portvendres amb la fruita, que possibilitessin que Barcelona se centrés en grans tràfics. Ho explica un d'aquests actors de l'eix:

*Penso que hi ha mercaderies específiques en què sí que es pot operar, és a dir, hi ha elements històrics que s'han tractat, perquè formen part d'un país, d'un territori, d'un sistema. Com més nodes en connexió hi hagi a través de les infraestructures, millor; aquestes preguntes gairebé es contesten soles. Crec que l'especialització també és un element a tenir en compte, perquè l'especialització fa que elements molt específics es puguin resoldre molt millor que no amb un lloc on està tot. Per exemple, jo posaré un cas particular: nosaltres som fabricants de cafè i despatxàvem tot el cafè verd des del port de Barcelona. Hi ha una terminal i un centre reconegut per les borses internacionals d'operació de cafè verd. Doncs hem hagut d'anar-nos-en al Port de València. Per què? Perquè allà, a Barcelona, tota aquesta gran infraestructura no ens era útil. Per la nostra grandària, no*

*fèiem el que fem a València amb la seguretat i la qualitat de neteja necessàries. Nosaltres ens perdiem en la immensitat de les dues multinacionals de cafè més importants que operen a l'Estat. Per la nostra grandària, més reduïda, necessitàvem una escala de treball menor per a tenir un control de qualitat millor. És un exemple d'aquesta complementaritat possible i del potencial de fronts portuaris comuns (Pere Cornellà, PIMEC-Girona).*

## **El port de Barcelona, el node marítim de l'eix i la porta potencial del mercat asiàtic**

Però, com mantenim al llarg d'aquest treball, el port de Barcelona és la gran infraestructura del mode marítim per a l'eix Girona-Perpinyà. Tot i no ser a l'eix, l'abast de la seva influència és cada vegada més gran, i encara més amb les ampliacions i millores fetes. Molt més des que Hutchinson s'hi ha instal·lat, i hi ha l'aspiració real d'atreure el mercat asiàtic. Si, finalment, el port de Barcelona participa amb una quota notable en aquest mercat, tot el seu rerepaís, incloent-hi l'eix Girona-Perpinyà, pot sortir-ne beneficiat, i això es veu a la Catalunya Nord i a les comarques gironines. Però paga la pena de tenir en compte el relat detingut de l'estat de la qüestió fet pel representant del mateix port de Barcelona:

*La connexió del port de Barcelona amb la Catalunya Nord està una mica lligada a la nostra estratègia com a port. Des del punt de vista de mercat, el port de Barcelona està molt ben situat perquè les empreses de la Catalunya Nord i de tot el sud de França puguin accedir als mercats asiàtics, especialment. De fet, pensem que, encara que no ho sembli, el port de Barcelona és el més proper, quant a la distància, de ciutats com Tolosa de Llenguadoc o Bordeus, més prop que els principals mainports, aquells que tenen línies oceàniques amb Àsia. Per tant, hi ha*

*proximitat a tota una àrea geogràfica situada al sud de França, i Barcelona pot ser competitiva si té bones connexions. (...) Hi ha tota una sèrie de ports (Barcelona, però també València o Marsella) que en algun moment s'han de plantejar que són una alternativa real a la façana atlàntica. (...) Respecte de la Catalunya Nord, pensem que avui dia és molt difícil de disposar de quantitats suficients de càrrega per establir connexions punt a punt. La Catalunya Nord, en aquest sentit, i aquest és una mica el plantejament que tenim al port de Barcelona, té la possibilitat de fer de hub, és a dir, que la mercaderia arribi allà per a una redistribució a diverses línies. Això quin avantatge té? Bé, doncs que tu has de tenir una canonada grossa per a travessar la frontera i, llavors, quan tu arribis al sud de França, que ja es produeixi una redistribució cap a les diferents destinacions europees. (...) Probablement, no hi ha la possibilitat de fer una connexió des d'un punt de l'Estat fins a un punt de França o d'Europa; difícilment podràs muntar un tren de València fins a Mannheim, per a posar-ne un cas. Ara, sí que podràs muntar un tren que arribi fins a Perpinyà i que a Perpinyà es faci el procés de reclassificació de vagons, etcètera, i es pugui anar agrupadament a diferents destinacions, és a dir, sí que hi ha la possibilitat aquesta que la Catalunya Nord sigui el hub de mercaderies. (...) Ja s'està produint, tenim aquesta connexió amb la terminal de Saint Charles, que redistribueix la nostra mercaderia a Bordeus, Tolosa de Llenguadoc, París... La idea és aquesta, és enfortir aquesta relació. (...) De tota manera, ara el tràfic que se'n va cap a França és mínim, és una part molt petita. El mercat del port de Barcelona, ara mateix, és Catalunya en un 80% i l'Estat pràcticament la resta. El tràfic actual amb la Catalunya Nord i França és molt petit. Ara, el potencial del mercat és molt alt. El problema és que entres en un mercat en el qual competeixes amb altres ofertes, algunes de potents, com són les dels ports del nord d'Europa. Per tant, ho has de fer millor; no igual, perquè si ho fas igual la gent no canvia, és*



*a dir, tu no canvies de marca si l'altra marca és igual de bona, canvies si l'altra marca és millor. Per tant, o dones una oferta millor que els ports del nord d'Europa, o el mercat no l'agafaràs. Tot i això, nosaltres creiem que hi ha unes oportunitats molt bones a la Catalunya Nord i el sud de França per a assolir part d'aquest mercat. (...) I si aconseguixes que la mercaderia passi, el sector logístic i la indústria aniran darrere, s'ubicarà sobre el territori, incloent-hi Girona i la Catalunya Nord. Això és el que ha passat al nord d'Europa al voltant de les grans aglomeracions litorals: Rotterdam, Anvers, Hamburg... I és el que esperem que passi aquí (Carles Rúa, port de Barcelona).*

Hem comprovat tant a les comarques gironines com a la Catalunya Nord que aquestes expectatives que es tenen al port de Barcelona tenen un reflex entre els actors clau del territori. Es parla d'aprofitar l'oportunitat i de posar-hi els mitjans necessaris perquè així sigui, perquè "resulta evident que avui en dia Barcelona és el gran port de Perpinyà" (Gilles Planas, AURCA) i, evidentment, també de Girona:

*El desenvolupament del port de Barcelona és una oportunitat per a Perpinyà i, en concret, per a Saint Charles, perquè es pot actuar conjuntament per a rendibilitzar els combois. La mercaderia industrial de Catalunya i l'Estat espanyol i la que aconseguixi atreure el port de Barcelona poden anar a Saint Charles i acabar de completar els combois ferroviaris que van a Europa (Laurent Gauze, Comunitat d'Agglomeració Perpinyà-Mediterrani).*

*Si Barcelona aconseguix atreure tràfic d'Àsia, serà positiu; tot el que sigui créixer és positiu. (...) Si les comunicacions amb el port de Barcelona són adequades, en podem treure profit tots. Per tant, per fer a possible aquesta oportunitat, Barcelona ha de millorar els seus accessos i l'operativa, que de vegades es col·lapsen (Carlos Palacio, ASETRANS).*

Efectivament, tant el port de Barcelona com altres entitats tenen clar que queda un llarg camí a recórrer perquè aquest node consolidi les seves opcions en el tràfic interoceànic de mercaderies. S'han de salvar diferents obstacles que impedeixen el desenvolupament del trànsit marítim i després el funcionament de la intermodalitat, entre els quals hi ha els esmentats del pas dels Pirineus, però també els accessos ferroviaris i viaris al port, que estan molt mal resolts:

*Els accessos que tenim són provisionals, i cada vegada que ha d'entrar o sortir un tren tenim un problema, perquè bloqueja tot el port. El recorregut que es fa ara es va construir perquè la terminal BEST, la de Hutchinson, necessitava sortir, perquè, si no, aquesta terminal estava aïllada, sense connexió, i llavors el port de Barcelona va pagar uns accessos provisionals, però s'ha d'entendre que no donen servei, és a dir, quan passa un tren, literalment bloqueges tot el port, perquè són passos tots al mateix nivell, que travessen tot el port, i realment no tenen capacitat per treure tota la mercaderia de BEST. Per tant, el dels accessos és un problema greu, en l'àmbit ferroviari, però també en el viari. I pensem que som a l'entrada de Barcelona, a l'eix del Llobregat, que és una zona bastant col·lapsada. (...) Qüestions com aquestes, entre més, són les que impedeixen que es pugui atreure el mercat asiàtic i competir amb els grans ports del nord d'Europa (Carles Rúa, port de Barcelona).*

*És trist que el port més important de mercaderies del Mediterrani sigui el port de Rotterdam. (...) Hi ha poc sentit estratègic. (...) L'arc mediterrani és clau per a la connexió Àsia-Turquia-Europa, és clau per al desenvolupament logístic i econòmic dels Països Catalans i és clau per a les connexions amb Europa. (...) Hem d'aprofitar la situació estratègica, i França i Itàlia no ho fan. (...) Al port de Barcelona no sols li falta millorar accessos i connexions, sinó també augmentar el grau d'automatització*

*i robotització, que permet la màxima eficiència i l'adequada actitud competitiva, que oferiria servei durant les 24 hores del dia, els 365 dies del any. Sols així serà el port de referència al Mediterrani i a Europa. (...) L'ample de via europeu per a mercaderies de Tarragona a Portbou és imprescindible, i no ha de ser tan car (Joan Agustí, Cercle EURAM de la Garrotxa).*

Queda clar que cal fer millores al mateix port de Barcelona, però una altra idea és potenciar un front portuari comú. L'EURAM pot ser una primera baula, amb Barcelona, València, Tarragona, Castelló i més ports auxiliars, com ara Alacant o Palamós, que haurien d'actuar coordinadament. Però la visió estratègica del port de Barcelona va una mica més enllà, perquè considera que la pugna és entre el front atlàntic i el mediterrani. Per tant, de primer cal una aliança entre tots els grans ports mediterranis, i quan s'aconsegueixi atreure el tràfic asiàtic, ja es competirà. Però aquesta competència, que pot ser beneficiosa per a tots, no pot començar sense una atracció global de tràfic. "El pastís no es pot repartir si no hi ha pastís."

*Des del punt de vista del port de Barcelona, hem buscat sempre una cooperació de tot el que és l'àrea mediterrània enfront del nord d'Europa. Per exemple, el port de Barcelona és fundador de FERRMED, que és la institució que de forma massiva ha començat a desenvolupar totes aquestes idees. I en aquests moments nosaltres pertanyem a una associació que es diu Intermed, composta pels ports de Barcelona, Marsella i Gènova. L'objectiu bàsic és, precisament, defensar aquesta idea: nosaltres, aquests ports de l'arc mediterrani, som una alternativa al nord d'Europa per al tràfic especialment amb Àfrica i Àsia. Senzillament perquè ens cau més a prop. En altres entorns, per exemple, a l'Adriàtic, es donen iniciatives similars. (...) En aquests moments, això comença a arrelar, és a dir, la idea que el Mediterrani és una alternativa sembla que es va afermant. Ara falta que realment es manifesti de veritat. Nosaltres posem totes les eines perquè així sigui (Carles Rua, port de Barcelona).*



## MODE AERI

En el mode aeri es planteja una disjuntiva semblant a la del marítim, per tal com tenim un gran node (una altra vegada Barcelona) i dos nodes secundaris, que són els aeroports de Girona i Perpinyà. La tendència a la concentració en grans nodes, tant en passatgers com en mercaderies, encara pot remarcar més aquest paper secundari dels ports de l'eix. Per tant, l'encaix d'aquestes infraestructures i el paper que hi poden tenir seran condicionats, en gran manera, per la proximitat d'un aeroport de la magnitud del Prat.

### La cruïlla complicada dels aeroports de l'eix

Primerament, abordarem la situació que ja plantejàvem en l'apartat de les dades, és a dir, el declivi d'aquests dos aeroports. Si bé Girona se situa en una escala diferent de la de Perpinyà –abans de la crisi superava el seu trànsit més de 10 vegades– aprofitant l'atracció turística de la Costa Brava, és cert que els darrers anys ha perdut més de la meitat de les operacions de vol. Això ha estat causat, fonamentalment, per l'abandonament de línies de Ryan Air, la principal companyia de vols de baix preu que operava a Girona. Això introdueix una de les qüestions del debat en els dos territoris, el model aeroportuari, que pot ser en l'arrel d'aquest declivi:

*En passatgers, Ryan Air ha estat l'oportunitat i el problema; l'oportunitat, perquè va ser el que ens va donar l'empenta, que va derivar en una sèrie d'inversions que han implicat que avui tinguem un aeroport molt bo i molt competitiu; el problema, perquè Ryan Air, aquests anys, no ha deixat créixer la competència; quan ha vist una competència potencial, ha muntat una línia paral·lela, i... no deixa créixer l'herba. (...) Ara Ryan Air passa un any difícil, perquè ha renovat la flota, té més*

*competència, de Vueling i d'unes altres companyies. I després hi ha un altre problema, que és la sobreinstal·lació portuària a Catalunya; tenim l'aeroport del Prat i la seva terminal 2 amb molta capacitat. (...) I el cas és que ara la tendència de les companyies és volar a aeroports principals. Ryan Air volava a aeroports secundaris, però no sé si això canvia. A Girona es mantindrà un volum de passatgers que sempre hi seran, i hem d'intentar que Girona actuï com una mena d'aeroport metropolitana, on hi pugui haver una sèrie de línies i d'activitats fins i tot a l'hivern, i que rebi part de la demanda de l'àrea metropolitana de Barcelona i també de la Catalunya Nord. Depèn molt de com evolucioni Ryan Air els anys vinents (Xavier Ribera, Cambra de Comerç de Palamós).*

*Per a nosaltres, l'aeroport de Girona era una infraestructura molt útil, perquè hi som a 4 quilòmetres. A l'època que Ryan Air tenia tantes connexions, l'utilitzàvem molt per a negocis amb Europa, que és bàsicament el que ells cobrien. És una llàstima que s'hagi perdut, això. El problema és aquesta dependència de Ryan Air i també que hi hagi una gestió comuna d'AENA amb la intenció d'optimitzar el conjunt, cosa que no permet que les diferents infraestructures competeixin entre elles. A més, Girona no servia solament la seva demarcació, sinó també tota la part del Vallès, la Catalunya Nord... (Manel Xifra, COMEXI).*

*Hi ha corrents d'opinió poc amables a Perpinyà que diuen que el que s'ha fet a Girona s'hauria d'haver fet a Perpinyà; la plataforma Ryan Air-Europa que es va instal·lar a Girona s'hauria d'haver fet a Perpinyà, diuen. Però ja hem vist com són els de Ryan Air: "¿La Generalitat no em dona diners a Girona?, doncs me'n vaig a Barcelona". Són cowboys, aquesta gent, no són vertaders empresaris; fan muntar les licitacions. ¿Per què hauria d'haver atret Perpinyà una plataforma low cost? Girona té una mica més de justificació per la proximitat a Barcelona, i perquè*



*té més població a prop. Catalunya té uns 7 milions d'habitants, i aquí som uns 450.000; no és la mateixa escala. A més, hi ha la Costa Brava, que és una destinació turística important. A Perpinyà també n'hi ha, de turistes, però molts menys. Per tant, és normal que Ryan Air s'hagi instal·lat a Girona; no ho vaig trobar estrany, quan es va produir. Perpinyà no té la població ni el turisme per a aquest model. Després podem parlar de per què aeroports com el de Carcassona [menys de 50.000 habitants]*

*tenen fins i tot més trànsit que no pas Perpinyà, però és que Carcassona és molt a prop de Tolosa de Llenguadoc, la tercera ciutat de França, a uns 45 minuts. (...) Nosaltres no tenim la tercera ciutat de França a 45 minuts; això a banda, Carcassona és una destinació turística molt apreciada pels britànics. La qüestió dels aeroports és que calen habitants i cal activitat econòmica, i aquí no n'hi ha gaire, d'aquestes dues coses; ja m'agradaria que fos d'una altra manera. (...) Els passatgers de*

*Perpinyà volen la meitat amb Air France i la meitat són vols Perpinyà-París. Si avui vols fer Perpinyà-París d'anada i tornada i no compres tres mesos abans i amb bitllets que puguis anul·lar en el darrer moment, són 600 euros, ¡600 euros! Jo, amb 610 euros, he fet Girona-Cracòvia. ¿Com volem que un turista pagui 600 euros? I passa el mateix amb els negocis. Jo, quan vaig a París, agafo el tren; és millor d'anar-se'n el dia abans amb tren que no pas agafar l'avió amb aquests preus (Cambra de Comerç de Perpinyà).*

*La virtut de l'aeroport de Perpinyà és que no depèn tant de les línies de baix preu com, per exemple, els aeroports de Girona o Carcassona. Nosaltres, com a aeroport, també hem d'intentar de donar servei a la Costa Brava, si ara té una davallada del trànsit (Marcel Mateu, Consell General dels Pirineus Orientals i Societat d'Economia Mixta per a la Gestió de l'Aeroport de Perpinyà).*

Per tant, tenim dos problemes ben diferents tant a Girona com a Perpinyà. Per una banda, a Girona hi han confluït la forta dependència del model de baix preu, especialment de Ryan Air, l'operador principal, que subordina l'oferta a la conveniència d'una companyia que té una actuació flexible i poc fidel a les destinacions on s'installa; la proximitat a Barcelona, que aprofita la tendència a la concentració de les companyies, i la millora de les infraestructures viàries i ferroviàries per a consolidar la seva capacitat d'atracció; finalment, tenim el model centralitzat d'AENA, que impedeix un desenvolupament autònom dels aeroports i la capacitat de definir una estratègia d'expansió pròpia. A Perpinyà, bàsicament, es combina la feblesa relativa de la seva economia, en part responsable del baix volum de la població, amb una afluència moderada de turistes i ara, probablement, la millora de les connexions amb Girona i Barcelona; tot plegat certifica l'estancament i fins i tot baixada lleugera del trànsit aeri a Ribesaltes.

## ¿És una quimera la intermodalitat per a Girona-Costa Brava i Perpinyà-Ribesaltes?

Si diem que ara Barcelona pot aprofitar l'alta velocitat ferroviària per a reforçar la seva posició com a *hub* aeroportuari en passatgers, passem per alt que la capital del Principat encara no té solucions òptimes quant a la intermodalitat, perquè no hi ha una estació ferroviària d'alta velocitat al Prat i perquè la connexió Sants-Aeroport està pendent de millores en la línia de metro. És evident que des del nord ara s'arriba abans a Sants, i això fa més competitiu Barcelona-el Prat. Quant als aeroports de l'eix, en el moment en què es dissenyaven les línies i estacions de l'alta velocitat es va considerar la possibilitat de fer passar la línia d'altas prestacions pels aeroports, però finalment s'ha beneficiat la mobilitat entre centres urbans. És evident que no es podien duplicar estacions tan properes, perquè no s'ha d'erosionar la competitivitat de l'alta velocitat a còpia de parades. Però l'alternativa clara és una llançadora eficient entre l'estació de tren i l'aeroport a través del metro, tramvia o rodalia, i això tampoc no hi és present, sense menystenir el paper de l'autobús metropolità, que supleix aquesta mancança.

En l'apartat inicial d'aquest capítol, el de la jerarquia de prioritats, vèiem que les estacions d'alta velocitat als aeroports no són qüestions de la més alta importància per als agents clau de l'eix. Però sí que ha quedat establerta una jerarquia entre aquestes dues infraestructures i l'aeroport de Barcelona, en la qual el Prat queda molt davant de Girona-Costa Brava, i aquesta infraestructura, davant de Perpinyà-Ribesaltes. Per tant, es prioritza la bona comunicació amb el node central, el que acumula una gran quantitat de línies, més ara que hi ha l'alta velocitat entre Perpinyà, Girona i Barcelona. L'alta velocitat als petits aeroports de l'eix queda en segon pla, sobretot a Perpinyà, on s'accepta que no hi ha pràcticament trànsit, i, per



tant, la inversió no seria rendible. Amb aquest marc, reproduïm algunes apreciacions sobre la qüestió:

*Per a nosaltres, com per a la gent de Girona, en el futur tindrem la possibilitat d'anar amb l'alta velocitat al Prat. L'aeroport de Girona està bé, és més important que no pas el de Perpinyà, però té una situació difícil per estar en mans de Ryan Air. El trànsit l'absorbeix el Prat; per tant, per a nosaltres, té més sentit tenir una bona connexió amb Barcelona. (...) La realitat econòmica és la que és. I als Estats Units tenen un aeroport internacional cada 1.000 quilòmetres, i nosaltres tenim Nimes, Besiers, Montpeller, Carcassona, Perpinyà, Girona i Barcelona. Això no té sentit. De tota manera, cal solucionar les comunicacions; de la frontera al peatge de Barcelona trigues una hora i quart, també i una hora i quart de Barcelona al Prat. Si el dia de demà podem anar en una hora, si fa no fa, directament a l'aeroport del Prat, aquesta és la solució òptima. En cada ciutat no s'hi pot fer un AVE, un aeroport, una autopista, un port... La realitat econòmica no ho demana pas (Laurent Gauze, Comunitat d'Agglomeració Perpinyà-Mediterrani).*

*Una estació de tren d'alta velocitat a l'aeroport de Girona té una prioritat baixa, tot i que a mi, que estic al territori, m'aniria molt bé. Però sí que té sentit que puguem anar amb l'AVE a l'aeroport de Barcelona, que ja sé que no és una infraestructura d'aquí, però connectaria bé Girona i Perpinyà amb un aeroport que vola a moltes destinacions. Això sí que és important (Manel Xifra, COMEXI).*

*¿Una estació de tren d'alta velocitat a l'aeroport de Girona? No sé si trobo que sigui una prioritat... Pel servei que té ara*

*l'aeroport, no crec que hi falti una estació de tren; insisteixo, pel servei que hi ha avui, i més si parlem d'alta velocitat. No sé per a què serviria. En primer lloc, si jo sóc un passatger que he pujat a Figueres, i m'aturo a Girona i després m'aturo a l'aeroport..., perdona, però el meu interès d'anar de Girona a Barcelona en poc temps ja se m'esguerra. I per altra banda, hi ha la qüestió del volum, que no n'hi ha gaire. Si vingués de sobte un volum important, ja en parlàriem. (...) En aquesta àrea sempre hem de veure què fa Barcelona, i quan això ho tinguem clar, després fem nosaltres. Si apostem perquè l'aeroport central sigui Barcelona, Girona hi és a una hora; no crec que siguin necessàries, aquestes actuacions. Tot depèn del sistema aeroportuari. (...) Si Girona es queda una part del pastís del baix preu, ¿té gaire sentit un tren d'alta velocitat que lligui amb el centre? Un bitllet que potser em costaria més car que no pas el bitllet que m'ha costat per a venir amb avió... Si vinc amb l'interès que em costi poc, no té sentit connectar amb l'AVE; si el model és el del baix preu. Si l'aposta és la metropolitanització, això és una altra qüestió, és a dir, si entenem que l'aeroport de Girona és un aeroport de Barcelona, llavors vindran no solament el baix preu, sinó també unes altres línies de vol regular, que vindran a Girona com qui va a Gatwick per a anar a Londres; seria com una T3 o una T4 de l'aeroport de Barcelona. La gent aterriria a Girona per anar a Barcelona amb el tren d'alta velocitat. (...) És clar, ara per ara aquesta no és l'aposta, ni sembla que ho hagi de ser. (...) Per altra banda, no sé si això interessa a Girona; és una dimensió diferent, però a Girona, turísticament, li ha anat bé el baix preu, i l'AVE a la ciutat és potenciar la ciutat, es potencia el node, el pol, que és la ciutat. Tres estacions d'AVE a la província seria bastant bèstia... Es parlava de l'estació a l'aeroport quan es volia fer l'eix transversal ferroviari, llavors en aquesta línia es faria una estació a l'aeroport, i això hauria estat una aposta de*

<sup>7</sup> L'estudi, a càrrec d'una universitat de Piacenza, a Itàlia, és citat a la bibliografia (Laboratorio Economia Locale, 2011) i compara diferents províncies i regions catalanes, italianes i del sud-est de França.

*metropolitanització. Però és clar, també amb tot això convertim el tren d'alta velocitat en un tren de mitjana distància, regional, i això és una altra cosa. Si fos una estació d'AVE, no hi pararien tots els trens per a fer l'alta velocitat competitiva; llavors perd el seu objectiu de connexió, i parlem d'un altre tema. Potser més aviat cal un tren de rodalia o tramvia freqüent centre-aeroport mantenint l'estació de l'AVE al centre de Girona (Margarida Castañer i Jaume Feliu, Universitat de Girona).*

### **¿L'aeroport de Girona té cap possibilitat com a central aèria de càrrega?**

Vistes les limitacions quant als passatgers, també ens plantejem quines poden ser les possibilitats de l'aeroport de Girona com a centre de mercaderies, entenent que la ubicació estratègica del CIM de la Selva permetria aquest ús. Novament, la proximitat a Barcelona, que ja és una de les principals centrals aèries de càrrega de l'Estat, és un dels factors que limiten el desenvolupament de Girona-la Selva com a node logístic de mercaderies especialitzat en el transport aeri.

*La càrrega aèria té una gran tendència a la concentració, però molt. Es concentra a Vitòria, Saragossa, Madrid, Barcelona... Hi ha pocs més aeroports que tinguin una activitat de càrrega aèria considerable. Fins i tot en molts casos es treballa el que se'n diu el camió aeri, és a dir, tu contractes un transport aeri, per exemple, del Prat a l'Aràbia Saudita, però en realitat la mercaderia va amb camió de Barcelona a Amsterdam i surt amb avió d'Amsterdam; això és molt freqüent en el mode aeri, perquè la tendència és fer grans caps de càrrega. En aquest sentit, i no m'agrada dir-ho, perquè m'estimaria que tingués un futur brillant, és difícil que l'aeroport de Girona arrenqui com a aeroport de mercaderies (Xavier Ribera, Cambra de Comerç de Palamós).*



Tot i això, Girona té alguns punts forts que es poden potenciar per a tenir activitats de transport i logística. Pot ser, per què no, una central de càrrega de Barcelona si es treballa en aquesta direcció, si bé estem molt lluny d'aquesta possibilitat.

*La rapidesa és un valor que té Girona i no Barcelona. En càrrega o descàrrega, a Barcelona poden tardar 3 o 4 hores, mentre que aquí es molt menys. També té les instal·lacions del punt d'inspecció fronterera de mercaderies, que, si es potenciés l'exportació per l'aire, es podria reobrir. Per tant, són punts forts de l'aeroport de Girona. Hi ha un estudi en què es parla d'això comparativament, i Girona en surt prou ben parat<sup>8</sup> (Carme Sitjes i Josep Cortijo, Diputació de Girona).*

*Girona podria desenvolupar la seva activitat de mercaderies, en aquest sentit, les instal·lacions de l'aeroport de Girona ara mateix són excel·lents. Ja existeix el punt d'inspecció fronterera, que havia sigut reclamat durant molt de temps, i el CIM de la Selva a Vilobí d'Onyar, pegat a l'aeroport, però s'està*



<sup>8</sup> L'estudi, a càrrec d'una universitat de Plasència, a Itàlia, està citat a la bibliografia (Laboratorio Economia Locale, 2011) i compara diferents províncies i regions catalanes, italianes i del sud-est de França.

*utilitzant molt poc per a la potencialitat que té (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

## L'EIX GIRONA-PERPINYÀ, UNA BAULA FONAMENTAL DEL CORREDOR MEDITERRANI

Hi ha molts indicis per a pensar que aquest enclavament de l'EURAM i del conjunt de l'Arc Mediterrani té una importància central, i podem esmentar aspectes econòmics, socials o fins i tot culturals, però sobretot relatius a les infraestructures. I en bona part és una baula fonamental per diferents dificultats pendents de resoldre en aquest àmbit de les infraestructures, com hem vist en el repàs dels modes, especialment en el ferroviari. Si el corredor ha de ser una realitat, evidentment passa perquè tingui una veritable continuïtat, perquè sigui una ruta sense obstacles per al pas de persones i mercaderies, i ja hem vist que l'orografia i el canvi d'estat han sigut factors que han complicat i compliquen aquesta continuïtat. Diferents òrgans, entre els quals hi ha les entitats de l'eix entrevistades, treballen perquè aquestes dificultats se superin i l'eix sigui important pel seu dinamisme, pel que aporta a la fluïdesa del Corredor, no pas pels reptes que planteja als territoris i al conjunt de la Unió Europea. Tots els agents clau de l'eix han coincidit a remarcar la importància d'aquest tram de l'eix i sobretot es refereixen al fet que és un lloc de pas, punt de connexió, pont cap a Europa... És, doncs, important com a element clau per a la comunicació, per a la vertebració, i aquí hi subjeuen els reptes pendents, perquè si ja hi hagués una fluïdesa, probablement no tindria aquesta centralitat o almenys no en aquest sentit. Un cop avançades les idees, repassem algunes d'aquestes visions sobre què representa l'eix Girona-Perpinyà en el conjunt del Corredor Mediterrani.

*L'eix Girona-Perpinyà té una importància essencial, transcendental. El conjunt del Corredor no s'entén sense una connexió molt bona aquí, i això des de qualsevol punt de vista, de les infraestructures, de les activitats, de les institucions, de les persones. No s'entendria sense aquest tram. I els vincles que hi ha per proximitat i fins i tot per familiaritat entre una banda i l'altra de la frontera no cal explicar-los; els d'aquest territori els coneixem molt bé (Pere Cornellà, PIMEC-Girona).*

*Aquí hi ha una posició estratègica indiscutible, una posició geogràfica que només per això ja té un protagonisme important. És el pas, el conducte, que comunica tota la península Ibèrica amb la resta d'Europa, per la qual cosa, en aquest sentit, Girona és un actor indiscutible. Girona com a demarcació té punts forts, evidentment, però també en té de febles, com qualsevol territori. La qüestió de les comunicacions és importantíssima, una de les que més, de les més bàsiques, però cal parar atenció al potencial del sector industrial i en general de l'economia de l'àrea. Qualsevol territori, si té potencial econòmic, té més possibilitats que les infraestructures de comunicació millorin; si no, és molt més difícil (Carme Sitjes, Diputació de Girona).*

*Per al Corredor, que és un continu, un eix que s'ha d'unir des del sud cap al nord, aquesta és una ròtula que té l'especificitat de ser, a més, la ròtula internacional, el punt de pas de dues administracions; és el punt on s'ha de produir el canvi fins i tot de gestors d'infraestructures; hi ha diferents operadors, que ara poden ser comuns, però que de vegades no ho han estat. Per tant, té, sobretot, aquesta especificitat; si busquéssim una singularitat, aquesta ha de ser que és el punt on traspassem una frontera administrativa. Quant a les infraestructures, també és el punt on s'ha de produir el canvi de la línia convencional a l'altra. La frontera administrativa fa que hi hagi una frontera*

*tècnica, que és la que hem de ser capaços de superar (Xavier Flores, Generalitat de Catalunya).*

Si a la part sud es posa sobretot l'accent en la connexió, en el pas per la frontera i la necessitat que això funcioni, al nord es parla de la necessitat d'encetar o recuperar un esperit de col·laboració,



de l'oportunitat que representaria la complementarietat per a un funcionament conjunt, que, al capdavall, implicaria guanyar competitivitat.

*En primer lloc, aquest eix és una oportunitat i una funcionalitat per a les ciutats mitjanes o les "petites grans ciutats", que són Perpinyà i Girona, sense oblidar Figueres, perquè aquestes ciutats necessiten millorar l'accessibilitat. Tenen aeroports que pateixen, Perpinyà pateix des de fa temps pel seu aeroport, amb una competència regional forta pel que fa al desenvolupament de les línies de baix preu (5 aeroports al Llenguadoc-Rosselló); Girona, ara amb Ryan Air –que té una nova estratègia centrada en Barcelona–, potser també és*

*en un procés de patiment. I ara tenim aquesta oportunitat recent del tren. Però el tren d'alta velocitat, en si mateix, no és suficient; cal posar en pràctica polítiques públiques per anar, justament, cap a un funcionament metropolità en xarxa, estudiar un servei de trens transfronterers per als habitants d'aquest espai, tot i que el peatge del túnel del Pertús ho dificulti a curt termini. Els punts forts de cada una de les aglomeracions o de les àrees metropolitanes (Perpinyà, Figueres, Girona, i potser també Barcelona, perquè el procés de metropolitització puja des de Barcelona) han de ser coordinats, fins i tot cal aprofitar programes i fons europeus (Gilles Planas, AURCA).*



*Aquest enclavament té una gran importància, i Perpinyà i Girona han de treballar conjuntament, però ara és un moment complicat per a tothom, per als ajuntament de l'eix i per a altres organitzacions. Per a treballar conjuntament, s'ha de mirar quins són els punts forts dels uns i dels altres, i que cadascú ajudi a potenciar els punts forts de l'altre. (...) Quan la cosa va bé, tothom pot anar endavant, però quan hi ha crisi, s'imposa la competència, i cal capgirar-ho, tot això (Laurent Gauze, Comunitat d'Aglomeració Perpinyà-Mediterrani).*

En la mateixa línia, però des d'una visió més crítica, Esteve Valls ens situa en la realitat de les relacions Girona-Perpinyà:

*Deixa'm encetar la meva explicació en negatiu, com a bon nord-català, perquè el tarannà de la gent d'aquí és que de primer veiem la part negativa i després la positiva. Primerament, no interessa gaire. Segonament, la gent d'aquí, quan va al sud, només és per lleure; bé, sigui com vulgui, aquesta és la imatge més corrent. (...) Ara bé, la visió empresarial és una mica diferent. (...) Puc esmentar diferents exemples; per tant, puc teoritzar sobre una visió d'una mena de collaret d'exemples diversos que, tots plegats, fan una llei, una teoria. Bé, doncs sobre aquest collaret d'exemples, que cada dia en trobo jo de nous, resulta que t'assabentes un dia i un altre, sempre per casualitat, per una conversa, una reunió, per la premsa, i gairebé en silenci, que una empresa d'aquí de relativa importància compra la seva matèria primera a les comarques de Girona. O que el club de petanca d'Elna compra la pintura per a les seves instal·lacions a una fàbrica de Vilamalla. Fa 30 anys no s'hauria pogut fer, això; no s'hauria donat. En fa 60 o 70 sí, però no pas en fa trenta. (...) Però, dit això, ¿fa bé de baula de tot el Corredor aquest eix Girona-Perpinyà? Jo crec que no; no hi ha osmosi. La relació d'osmosi que podríem tenir a l'eix no es dona; no hi ha la continuïtat adequada. Sí que a*

*poc a poc es va donant una relació real amb aquests petits exemples, però podem dir que a l'engròs no hi ha aquesta relació Perpinyà-Girona; està per construir (Esteve Valls, Nord-Sud Consult).*

*falta de lideratge han contribuït a la desmotivació i a la falta de capacitat d'acció conjunta i coordinada. En definitiva, el projecte de l'Eurodistricte es troba, avui, estancat (Castañer i Feliu, 2012: 44).*

## CAL SUMAR ESFORÇOS PER A REACTIVAR L'EURODISTRICTE DE L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER

### Un marc pendent d'impuls

L'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer o, simplement, l'Eurodistricte Català Transfronterer (EDCT) és format, precisament, pels territoris del que nosaltres hem anomenat *eix Girona-Perpinyà*, és a dir, la Catalunya Nord i la demarcació de Girona, incloent-hi la Baixa Cerdanya. Hi participen els principals ajuntaments, consells comarcals, el Consell General dels Pirineus Orientals, la Diputació de Girona i la Generalitat de Catalunya, entre més òrgans, que van signar l'acord de constitució a Ceret l'any 2007, al final del període de bonança. La creació de l'EDCT s'emmarca en les directrius europees sobre cooperació transfronterera i, més en concret, en el "reglament de la Unió Europea sobre l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial (juliol de 2006)" (Castañer, Feliu i Gutiérrez, 2011: 283). Neix amb l'objectiu il·loable de desenvolupar una "estratègia de cohesió socioeconòmica transfronterera comuna",<sup>9</sup> però:

*Els canvis polítics en els governs locals i regionals, les diferents posicions respecte a la prioritat o no de reivindicar la catalanitat dels territoris francesos susceptibles de ser considerats la Catalunya del Nord, la prioritat d'altres qüestions en moments de crisi econòmica, la dilació en el temps de la signatura dels estatuts pel Govern francès i la*

<sup>9</sup> Vegeu <http://www.eurodistricte.cat/objectius> (visita el 9/11/2014).

Per tant, es pot dir que, tot i algunes iniciatives que han pogut desenvolupar-se amb un èxit relatiu per l'entesa, normalment, d'algunes institucions concretes i no tant per una acció dins de l'EDCT, com explica Jordi Llach, responsable de programes europeus de la Diputació de Girona, l'EDCT no ha acabat de prendre el vol, és a dir, el seu estancament no ve de l'alentiment d'un impuls, sinó que aquest no ha arribat a donar-se de manera decidida. No cal dir, doncs, que si s'està d'acord que el marc és l'adequat, cal activar de manera eficaç l'EDCT. I a partir d'aquest punt encetem el debat. Amb el supòsit compartit d'un estancament de l'EDCT, preguntem als agents clau de l'eix per quines raons hi ha aquesta paralització i després els fem parlar dels camins per a l'activació de l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial (AECT), que ha de ser aquest EDCT.

*Cal crear l'AECT, que és el que donaria un estatus legal a l'Eurodistricte. I tot està pendent de decisions polítiques, que són les que han motivat l'estancament i les que ho poden desbloquejar alhora. El projecte està paralitzat per qüestions polítiques i encara no hi ha passos en aquest sentit. (...) A la Universitat tenim la mateixa problemàtica. Per què? Perquè a la Universitat de Perpinyà, la de Girona, la de les illes Balears i la de París VI, que té la seu a Banyuls, tenim un conveni per a fer un pol universitari transfronterer amb un estatus d'entitat, i això també està bloquejat. Políticament no arribem a desbloquejar la situació. I aquest pol seria pràcticament únic a Europa (unes universitats transfrontereres en una agrupació d'estatus europeu). Per a nosaltres, és essencial per a tenir una cobertura econòmica, financera, perquè Europa veu*

*de bon ull aquestes iniciatives. Però, com l'EDCT, tenim un bloqueig en dos àmbits, el regional i l'estatal. Espero que amb el nou president es desbloquejarà ràpidament, i si això ocorre, també pot donar elements per a desbloquejar l'Eurodistricte, pot crear una reacció en cadena (Jean Benkhelil, Universitat de Perpinyà-Via Domitia).*

*A mi em sembla que l'Eurodistricte era una iniciativa molt bona. (...) Hi havia la intenció de crear l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial, l'AECT, que s'havia de dir l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer. Es va arribar a consensuar uns estatuts, presentats a París i a Madrid, i tinc entès que a l'hora de donar resposta als comentaris que van fer tant la part del Ministeri d'Afers Estrangers espanyol com la part francesa, va quedar encallat. (...) Per tant, ara mateix ho hi ha la cobertura legal de l'AECT, però l'EDCT continua funcionant; hi ha una pàgina web, que la porta la Casa de la Generalitat a Perpinyà amb el suport de la Delegació del Govern de la Generalitat aquí a Girona. (...) A la Diputació no donem el projecte de l'Eurodistricte per mort, de manera que no ens en desvinculem; només constatem que està en stand by, i d'un moment a l'altre es tornarà a reactivar (Jordi Llach, Diputació de Girona).*

*Això està en punt mort. És una institució massa polititzada. (...) El problema és que arriba Artur Mas a la presidència de la Generalitat de Catalunya, i el director de la Casa de la Generalitat a Perpinyà ha estat acomiadat per a posar-hi una altra persona del seu partit. Després d'això, res, absolutament res. Per tant, és massa polític. Depèn massa de les eleccions franceses i catalanes. Crec que en aquest Eurodistricte, si volem fer economia, aquesta ha de ser impulsada per les empreses; no ha de ser una eina política, perquè aleshores això no va (Cambra de Comerç de Perpinyà).*

*Quan va sorgir tota la història aquesta de l'Eurodistricte, hi vam participar, des d'un punt de vista més tècnic, per a aportar coses. Però de vegades ens feia la sensació que era tot una mica "artificial", "forçat". Potser parlàvem molt de l'Eurodistricte, que conceptualment té sentit, segurament, però les relacions reals encara eren molt minses. És allò de l'ou i la gallina: potser si dónes més facilitats, les relacions es tornen més fluides, però a mi encara em fa la sensació que, més enllà del moviment de persones, pel que fa al turisme, a anar a comprar, entre els dos costats de la frontera hi ha molt poca cooperació, almenys en l'àmbit empresarial. En aquest sentit, l'Eurodistricte pot ser una mica forçat, perquè no hi havia aquesta base de relació real (David Carvajal, Ajuntament de Figueres).*

*Pel que fa als projectes transfronterers amb Perpinyà, a mi em sembla que sempre ens perdem massa en la "institucionalitat", i acaba faltant la "practicitat". Jo crec que s'ha refredat perquè no som capaços de fer alguna cosa tangible. A la gent li interessaria això, però som poc capaços de passar a aquesta practicitat. Als empresaris gironins els interessaria, però tenim poca capacitat de fer coses pràctiques (Mireia Santamaria, FOEG).*

El diagnòstic sembla clar: l'EDCT està massa sotmès als vaivens d'una política que ha acabat relegant una iniciativa poc prioritària en temps de crisi econòmica. A més, no es treballa sobre una realitat econòmica sòlida que faciliti la interacció, per la qual cosa el camí a recórrer sembla tan llarg que ningú no posa tota la carn a la graella.

## Estem d'acord respecte a la necessitat de la reactivació i proposem idees

Tot i l'estancament i el diagnòstic que fan els agents de l'eix, pràcticament tots tenen clar que cal donar-hi un impuls i que és important un marc de col·laboració com el definit a partir de l'EDTC. En general, es parla d'activar els intercanvis econòmics, de constituir progressivament un mercat comú real de l'eix, de construir l'espai a partir de projectes tangibles i de proximitat, de donar autonomia i dotar l'ens transfronterer amb diners, d'impulsar un coneixement mutu, incloent-hi les llengües, etc. Però, en primer lloc, alguns informen de les activitats que encara es fan, sigui o no dins del marc de l'Eurodistricte o, com a mínim, sota la seua influència, començant per l'Ajuntament de Girona, que ha participat en diferents projectes transfronterers els darrers anys, sobretot en els àmbits del turisme, l'art i el patrimoni natural i cultural.

*La feina de l'Eurodistricte no s'ha aturat del tot, aquests anys. En la meua modesta opinió, sí que estic d'acord que cal recuperar la intensitat de la seva activitat, recuperar la línia de la feina que es feia i potenciar aquesta figura que articula les relacions en l'espai transfronterer, sobretot sobre la base de desenvolupar conjuntament projectes d'interès comú. Girona ha de tenir un paper clau per a l'organització d'un espai territorial que funciona des de Perpinyà i encara més al nord, i que pot oferir grans oportunitats per a l'articulació territorial de les infraestructures i de l'economia (Rosa M. Picamal, Ajuntament de Girona).*

*Per part de Diputació, amb el Consell General dels Pirineus Orientals (...) hem intentat des de donar suport a les entitats locals –demandes concretes d'un ajuntament que ens demana un soci del nord per a un projecte, nosaltres ho comuniquem al*

*Consell General i ells ho busquen o viceversa– fins a fer algun projecte conjunt la Diputació i el Consell General. Aquesta és una mica la fase en la qual som ara. Sembla que hem trobat una mica una via que funciona i en què hi ha interessos comuns: el medi ambient, la sostenibilitat. Ara, en concret, tenim un projecte amb ells de mitigació i adaptació al canvi climàtic, en el qual han participat l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació i el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona. Aquesta és una via en la qual volem continuar treballant: fixar, paral·lelament amb l'Eurodistricte –l'activació del qual és una qüestió legal que tard o d'hora sorgirà–, una relació estable amb el Consell General, perquè veiem que en molts camps tenim interessos comuns. Per tant, nosaltres treballem l'espai de l'Eurodistricte, però en realitat les nostres iniciatives no són dins del seu marc institucional, sinó que són un acord bilateral entre aquestes dues administracions (Jordi Llach, Diputació de Girona).*

*Ara mateix sí que es col·labora en el territori, però en molts casos són col·laboracions gairebé d'individu a individu. De tota manera, hi ha nombroses col·laboracions, sovint bilaterals, que la UPVD intenta fer dins d'un marc institucional sòlid a través de projectes de formació (màsters comuns, per exemple). Per altra banda, hi ha investigadors, col·legues de Girona amb els quals jo treballo, i muntem projectes estructurals, però no tenen un suport institucional. Jo he muntat un projecte sobre valoració del patrimoni geològic i vitícola, la relació entre la geologia i el vi i les implicacions econòmiques, és a dir, per vendre el vi, donem una imatge de territori català en funció de criteris geològics. Hem enviat el projecte al Consell General i a la Generalitat de Catalunya, i mai no s'han trobat per parlar-ne. Aquí s'ha rebutjat, però a Girona s'ha acceptat, però amb certes variacions. Hi ha petits problemes institucionals que fan difícil treballar des d'una perspectiva transfronterera. Si hi*



*ha entesa, podríem treballar bé gràcies a projectes europeus (Jean Benkheilil, Universitat de Perpinyà-Via Domitia).*

*No es fa gaire cosa, però nosaltres enguany sí que hem fet una acció i la volem repetir en el futur. Nosaltres hem donat formació a les comarques de Girona i també de Barcelona per al gremi de carnisers de Catalunya. Van venir de Figueres, de Girona, de Barcelona, Sabadell...; unes 15 persones. Els vam fer un curs per a tallar la carn, perquè a França tenim les millors tècniques sobre això. Però no cal que els catalans vagin a París a fer això, perquè nosaltres ja ho tenim a casa nostra, a Perpinyà, i en podem ensenyar també en català; jaixò és fantàstic! Els vam fer aquesta demostració, van tractar el producte i fins i tot van menjar el que havien fet. (...) Aquestes coses les podem fer i les repetirem, perquè, a més, és part d'una economia molt arrelada al territori (Joan Salles, Cambra d'Oficis i dels Artesans de Perpinyà).*

Sobre la base d'aquests petits contactes, més o menys aïllats, de vegades espontanis, i sobre la realitat del veïnatge, que implica un contacte de la mena que sigui, pràcticament tots els agents tenen clar que cal reactivar els intercanvis, i que l'Eurodistricte pot ser una bona eina, però si se'l deslliga de la dinàmica política dels dos territoris, de les conjuntures i canvis necessaris en democràcia, però que poden erosionar projectes a llarg termini com aquest.

*Sí, cal reactivar tot això, però també coordinar l'Eurodistricte amb l'Euroregió Pirineus Mediterrània. No tindria sentit que cadascun anés pel seu compte, fent els seus estudis, que poden arribar a duplicar-se. S'ha d'integrar tot i donar-li estabilitat (Josep Cortijo, Diputació de Girona).*

*L'activació de l'Eurodistricte és una prioritat, perquè si els governs no aconsegueixen arribar a acords per establir connexions i reforçar el corredor mediterrani, jo entenc que un organisme com l'Eurodistricte s'implicaria, reforçaria i pressionaria sobre els governs per poder arribar a aquests acords, donaria estabilitat a la relació (Joan Agustí, Cercle EURAM de la Garrotxa).*

*Jo, en aquesta qüestió faria una valoració principal. Sovint es creen instruments jurídics, sense tenir clar primer les necessitats o fins i tot els ànims, fins i tot qui pot ser motor de debò. Jo cada vegada sóc més partidari de trobar projectes i coses en comú i de desenvolupar-les, perquè després l'instrument tingui la solidesa necessària, quan convingui (Gilles Planas, AURCA).*

*Ami em sembla que en les relacions transfrontereres hi ha unes escales on Girona ciutat juga de moment poc, perquè no pot o perquè no vol (té Barcelona massa a prop i mira cap al sud). Aleshores tindriem una escala transfronterera de proximitat on les ciutats serien Figueres i Perpinyà?. Figueres hauria de fer una aposta transfronterera alliant-se amb Perpinyà, en temes econòmics, de promoció de ciutat, etc. Figueres podria ser una antena de Perpinyà en temes fronterers. I l'altra escala ja és l'escala Perpinyà-Barcelona, és a dir, ¿què li interessa, a Perpinyà? Estar ben a la vora de Barcelona, connectar-se bé amb Barcelona, tenir el mercat laboral, els serveis, l'oci i l'activitat cultural de Barcelona. I pel mig està Girona, que, bé, té certes aliances, per exemple en l'àmbit cultural (teatre, sobretot), turístic... econòmic no sé si tant... Però és això, jo les escales les situaria en aquesta primera més pròxima o local (Figueres-Perpinyà) i l'altra Barcelona-Perpinyà, amb Girona pel mig. En aquest sentit, Figueres ha de liderar aquest espai, s'hi pot implicar més que no pas Girona (Jaume Feliu, Universitat de Girona).*



*Crec que cada vegada ens entenem menys en tant que hi ha un problema lingüístic que s'ha de tenir molt en compte. Aquí pràcticament ja no estudia ningú francès i ells estan perdent el català. Això dificulta moltíssim qualsevol cosa que vulguis fer. Ha d'haver traduccions i això és un handicap terrible. Nosaltres vam estar valorant la possibilitat de fer una escola de formació en transport i logística que donés servei a espanyols, catalans i francesos, i instal·lar-la a Vilamolla. Però clar, després es va plantejar: "¿Quins professors faran classe ¿l en quina llengua". I amb el consultor amb el que vam estar veient això vam arribar a la conclusió que potser el més pràctic era fer-ho en anglès, però també és una mica patètic, tots fent servir una llengua que no dominem. Per tant, des d'un punt de vista institucional, en aquests territoris fronterers, s'ha d'apostar primer de tot per l'ensenyament dels idiomes mutus, francès aquí i català allà, perquè sinó és una barrera difícil de superar. (...) Després es pot impulsar l'Eurodistricte,*



*però amb coses tangibles, plantejant-nos si veritablement es poden fer negocis conjuntament (Carlos Palacio, ASETRANS).*

## L'exemple de la Cerdanya: un veritable espai transfronterer

Com ja hem avançat en l'apartat de dades, la Cerdanya és l'autèntic espai de pràctica transfronterera, precisament perquè, com reclamen molts agents, ja es dona una realitat de relacions estretes, ja hi ha una economia que no entén de fronteres administratives. Això ha permès l'impuls d'algunes iniciatives que, tot i que encara no tenen prou recorregut per a fer balanç, obrin un horitzó de sensacions positives per al desenvolupament d'una política i economia transfrontereres. A banda de l'economia quotidiana, local, de veïnatge, familiar fins i tot, s'han produït aquestes conegudes iniciatives de l'Hospital de Cerdanya a Puigcerdà (que és l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial que veritablement funciona al territori), l'escorxador d'Ur o els projectes mediambientals i paisatgístics de la Vall Cerdana. Els actors clau del territori han fet una valoració positiva d'aquestes iniciatives:

*La Cerdanya té molt de sentit com a territori, té pòsit transfronterer, té cultura transfronterera, per tant, les actuacions aquí han de poder fer-se sense problemes. (...) La iniciativa de l'Hospital la trobo interessantíssima; ara, no sé de què servirà. O sigui, jo l'he anat a veure, és molt maco, està molt bé i les coses han d'anar per aquí, però ja veurem. Ja veurem perquè hi hauria d'haver una càrrega de voluntat política molt important perquè les coses funcionin, i no sé si hi és. És una inversió sanitària molt i molt interessant, que podria ser l'avantguarda de coses. Una infraestructura hospitalària de la dimensió que hi ha allà, amb voluntat política, podria servir d'exemple a moltes altres fronteres europees. Ara, ha d'haver-*

*hi aquesta voluntat, perquè es plantegen molts reptes. Per exemple, ¿què passa si em moro allà?, ¿què passa si neixo allà i sóc francès? S'ha de solucionar bé la legalitat i han començat a fer-ho, però té les seves complicacions. (...) Però la Cerdanya és l'exemple transfronterer per excel·lència. A més, s'està treballant també amb l'escorxador. (...) La gent de la Cerdanya té aquest costum de relació i se'n riuen moltes vegades de les complicacions que altres tenen. Això no és impediment perquè hi hagin problemes. Per exemple, molta gent de Puigcerdà se n'ha anat a la part francesa a viure perquè els hi surt més barat, però, clar, el problema és quan volen dur als nens a l'escola, per posar un cas (Mita Castañer, Universitat de Girona).*

*De moment hi ha diferents tipus de recel. A la banda sud està ben vist, però a la banda nord hi ha recel dels usuaris i recel sobretot dels professionals, perquè el personal de la sanitat pública francesa és gairebé tot aliè, els metges facturen a la seguretat social. (...) Ells cobren, no un salari, sinó unes minuts en funció del que fan. Llavors veuen aquest hospital com una competència; dic els pocs metges que estan en aquella zona, perquè pensem que estem parlant d'unes zones molt poc poblades, de difícil accés i per tant, evidentment, l'hospital està molt ben pensat. Ara, també hi ha temes de multiculturalitat: l'usuari de serveis sanitaris no és com si anés a comprar un cotxe; se li ha d'explicar la malaltia, ha d'acceptar els consells, el tema de la cultura històrica pesa molt, llavors el personal està fent esforços per atendre l'altre. (...) Però jo tot això crec que, amb el temps, anirà bé. I la instal·lació és superior, és fantàstica. (...) Menys problemes tindrà l'escorxador, perquè no es tracta amb persones, diguéssim. És una bona idea i donarà molt bon servei, sempre tenint en compte que estem parlant de zones amb molta poca població. (...) I la frontera és només administrativa, perquè les relacions són normals (casaments, negocis, etc.); és un territori unitari (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

## LES POSSIBILITATS DE COOPERACIÓ ECONÒMICA: L'EIX COM A ESPAI POTENCIALMENT UNITARI

### Activitat logística i comercial: les opcions del Far-Vilamallà per complementar el mercat consolidat de Saint Charles.

Al marge de l'esmentat CIM de la Selva, l'eix té altres pols logístics importants que aspiren a jugar un paper clau. Els de la Catalunya Nord, Saint Charles International i El Voló, ja ho estan fent i amb una dimensió europea. El tàndem gironí El Far-Vilamallà, al costat de Figueres, amb LOGIS Empordà i el futur LOGIS Intermodal, està encara molt lluny del desenvolupament dels seus veïns. El Voló compleix un paper de plataforma intermodal viari-ferroviari, que situa camions de l'Estat espanyol (especialment de fruita i verdura) en ferrocarril cap al centre d'Europa. I Saint Charles és un mercat de concentració i redistribució de fruita i verdura, que és clau per a l'abastiment alimentari de la Unió Europea i, per tant, és un dels principals (i pocs) punts forts de l'economia de la Catalunya Nord. En canvi, El Far-Vilamallà encara té un volum de negoci limitat i està pendent de connexió amb ample UIC, que és una de les qüestions que limiten les seves possibilitats.

Al marge del punt en el qual es troba cadascun d'aquests nodes, en les converses amb els agents de totes dues bandes dels Pirineus s'ha plantejat quina és la dinàmica competència-cooperació que s'hi dona. En general, es constata que no hi ha col·laboració i que en tot cas pot haver competència. Ara bé, la diferència és tan important que estaríem contemplant una competència desigual actualment. Saint Charles-El Voló són nodes massa consolidats i LOGIS Empordà de moment sols és un futurible que encara ha de millorar infraestructuralment i ha de dissenyar una estratègia de creixement. Ara bé, a Girona són

molts els actors del territori que consideren que El Far-Vilamallà ha de tenir aquest desenvolupament per ocupar un paper en el sistema logístic transfronterer i fins i tot logístic. L'actitud dels agents de la Catalunya Nord, per contra, bascula entre la seguretat que dona tenir un centre líder i l'actitud defensiva davant la possibilitat que LOGIS Empordà vulgui arrapar quota en el seu negoci consolidat. Vegem les intervencions més destacades sobre tot plegat. Comencem amb la Catalunya Nord, que posa l'accent en l'experiència i el *know-how* que han de barrar el pas a la competència en el seu sector d'especialització:

*Personalment, no tinc problemes a cooperar a aquest nivell. Però la realitat ens diu que es plantegen competències a través dels mitjans de comunicació que no tenen raó de ser. Per exemple, quan jo veig a la premsa que LOGIS Empordà és competència de Saint Charles, crec que és una bestiesa, no és possible, no té sentit. ¿Per què no és possible? Perquè Saint Charles té ara mateix quaranta anys d'existència. Les fonts d'aprovisionament de Saint Charles no són Catalunya, són València, Múrcia, Almeria, Sevilla... Són el sud de l'Estat espanyol. Aleshores, ¿quin interès (...) té Catalunya de fer un Saint Charles a Vilamallà? A partir del moment que ja en tenim un a Perpinyà tan utilitzat, que té quaranta anys d'existència, que té experiència, que treballa bé, que té una logística i una organització comercial... Perquè diem sempre que Saint Charles és una zona logística; i no, per damunt de tot és una zona comercial. ¿Què passa a Saint Charles? Venem, comprem fruita i verdura que ve de tot l'Estat espanyol, del Marroc, d'Àfrica de l'oest, de Xile...; comprem i venem fruites i verdures. Hi ha una organització comercial que és excepcional i per evacuar aquest comerç cal la logística. La logística és una activitat que ve a donar suport, a acompanyar, l'organització comercial. Aleshores, torno a insistir: ¿quin és l'interès de fer la mateixa cosa a Vilamallà? ¿Són necessaris dos Saint Charles?*

*No, ja n'hi ha un i va molt bé amb el comerç de fruita i verdura. Perquè Saint Charles és una zona de distribució, no són fruites i verdures del Pirineus Orientals que se'n van a Alemanya o a Londres, són fruites i verdures que venen d'Espanya, que són classificades, reacondicionades, repartides i que tornen a sortir, i sobretot que són venudes. ¿Per què ANECOP, de València, duu la seva mercaderia a Perpinyà? Doncs per què pensa que a Saint Charles la hi vendran millor que no pas si la venguessin ells mateixos. Per tant, hi ha un savoir faire, que està forjat en anys d'experiència i que, sota el meu*



*punt de vista, serà complicat revertir; crec que no serveix de massa voler competir amb Saint Charles. Ara, potser que amb Vilamalla sí que hi haja una necessitat real de redistribució en la seva zona d'influència; això és una altra qüestió i aquí sí que veig que s'hi pot jugar un paper (Cambra de Comerç de Perpinyà).*

*En el tema dels ports secs, està el projecte de Vilamalla, i això és un tema difícil, perquè nosaltres tenim també possibilitat de fer-ho. Totes les inversions s'han fet i, a sobre, tenim Saint Charles. Nosaltres no diem que Girona no pugui fer el seu desenvolupament, però el punt fort de l'economia de Perpinyà és Saint Charles, és una*

*base de nivell europeu. Per tant, s'ha de fer una actuació conjunta amb Girona sobre Saint Charles, i Girona ha de determinar quins són els punts forts sobre els quals aprofundir i demanar la col·laboració del nord, però sense fer competència a Perpinyà (Laurent Gauze, Comunitat d'Agglomeració Perpinyà-Mediterrani).*

*A Nidoleres, a la comuna de Tresserra, pegat al Voló, s'està muntant una zona logística d'unes 36 hectàrees, que s'ha de sumar a totes aquestes àrees. Encara no està fet però ja s'ha votat. Serà important, perquè vol dir que al sud de la*



*Catalunya Nord, coordinat, però al marge de Saint Charles, també s'estan prenent mesures, no en contra, però sí tenint en compte Vilamalla i LOGIS Empordà. Amb tot, ¿quina lògica global podem adoptar? (...) Si Saint Charles enforteix, que és el que fa ja, la seva experiència europea de ser el nexa real entre un punt i un altre en el segment de fruita i verdura (en certa mesura, Àfrica i Europa estan resumides a Saint Charles...), i si després el dos o tres en un que hi ha a LOGIS Empordà aconseguixen especialitzar-se en automoció, com pensen fer-ho, perquè hi va haver fa unes setmanes notícies al respecte comentades pel conseller Santi Vila (converses amb una gran companyia d'automoció perquè utilitzi El Far-Vilamalla com a centre de*

*distribució), o s'especialitza en alguna cosa que no sigui fruita i verdura, pot haver una lògica de respecte mutu i cooperació: "el que no fas bé tu, ho faig bé jo" i viceversa (Esteve Valls, Nord-Sud Consult).*

*Em sembla clar que l'avantatge que resultava de la ruptura de càrrega de mica en mica s'esmicola, i s'esmicolarà cada vegada més. Però el que queda i s'ha de reforçar és el savoir faire, l'experiència, la capacitat de Saint Charles. Perpinyà és capaç, té els contactes, té la facultat d'enviar mercaderies a tota Europa i tot el món sencer. I això és l'avantatge que queda i que quedarà. (...) Però no es podrà evitar que hi hagi empreses, que hi hagi operadors que vagin directament al lloc de distribució. Però això és un moviment general, no està relacionat només amb l'arribada de l'alta velocitat i l'ample europeu a l'Estat espanyol. Estem en una societat on, cada vegada més, els intermediaris tenen un paper més reduït. (...) Hi ha gent, és cert, que a la Catalunya Nord veu El Far-Vilamallà com una amenaça, però altres no, perquè justament està aquesta qüestió de la capacitat de fer i de l'experiència, de la història en el terreny de la logística. Després, no tinc la impressió que siguin les mateixes activitats, i no tinc la impressió que Vilamallà sigui l'adversari (Gilles Planas, AURCA).*

A Girona es reivindica el dret de LOGIS Empordà a desenvolupar-se, tot i que també entenen que la fruita i la verdura és un segment on l'esforç per competir seria massa elevat, caldria remuntar un desavantatge massa gran. Cal resoldre les carències i a partir d'aquí buscar un mercat que serveixi de palanca per consolidar-s'hi.

*A la Catalunya Nord tenen El Voló i Saint Charles, però*

*nosaltres també tenim un node que està pujant [El Far-Vilamallà]. Això, si ho preguntes a Perpinyà, et diran que no hem de fer res, però nosaltres ja ho tenim fet. Tenir la intermodalitat allà és importantíssim per nosaltres i, per tant, hem de fer el nostre camí en aquest sentit. ¿Que a la llarga ens hem de coordinar tots? i tant que sí! Però nosaltres tenim un centre i l'hem d'aprofitar. Només falta instal·lar la via del tren (Domènec Espadale, Cambra de Comerç de Girona).*

*Saint Charles ha tendit a l'especialització, una especialització que no ha de ser la que tinguem nosaltres i que, per tant, el fet que hi hagin dos recursos potents des del punt de vista logístic en aquesta zona s'ha d'aprofitar, mirant quines són les sinèrgies, i aprofitant que molt de tràfic ens passa per aquí. Però està clar que nosaltres hem de buscar especialitzacions diferents. Però clar, una cosa és el que nosaltres voldríem; i cada cop això acabarà sent el que hi hagi de ser, en el sentit que abans, des del punt de vista polític, es valorava i es deia "no, volem que LOGIS Empordà s'especialitzi només amb això, això i això". Però estem veient que perquè el LOGIS es desencalli s'haurà de desencallar amb la inversió que sigui, certament dins de certs paràmetres (David Carvajal, Ajuntament de Figueres).*

*Entre Saint Charles i LOGIS Empordà jo crec que hi ha més competència que col·laboració, però, vaja, ells ens porten moltíssim avantatge. Per exemple, en el tema de la fruita, amb Saint Charles, aquí no es pot fer res. Jo crec que el projecte del Far-Vilamallà no està com ha d'estar, però nosaltres hem de tirar endavant. Hauríem d'analitzar les causes, però realment ells operen amb uns costos de terreny, d'instal·lacions i d'organització bastant més baixos que aquí, i per tant..*

*Després ens queda aquí una cosa que s'ha d'arreglar que és el pas transfronterer per ferrocarril de mercaderies. No pot ser que les mercaderies continuïn passant pel túnel del Pertús. (...) I la línia de mercaderies per Portbou amb ample UIC hauria d'arribar també al Far-Vilamalla (Xavier Ribera, Cambra de Comerç de Palamós).*

*Cal un canvi de mentalitat, un sentit cooperatiu, en el qual arribem a veure que som tot una mateixa zona. (...) Saint Charles ha de deixar de veure com un perill qualsevol actuació logística que es faci per part de Girona, i la Generalitat no ha de pretendre fer actuacions logístiques a Vilamalla que puguin arribar a fer competència al que ja existeix a Perpinyà. Per tant, crear un conjunt d'actuacions, sobretot de tipus logístic, intermodal, a tota aquesta zona, l'eix Girona-Perpinyà, que siguin complementàries les unes amb les altres, ens ha de fer guanyar a tots. (...) Tots els nodes logístics haurien de considerar-se de manera unitària. (...) Una altra qüestió és que si les mercaderies van per Portbou, que nosaltres pensem que ha de ser així, el negoci del Voló es ressentiria, però no podem seguir passant pel Pertús (Carlos Palacio, ASETRANS).*

Per tant, tot i les òptiques divergents i la defensa dels interessos propis, podem endevinar una mena de consens en els següents termes: el mercat de Saint Charles està especialitzat en fruita i verdura i plenament consolidat, per tant, des del sud no s'ha de fer incursions en aquest segment, perquè generaria tensions i un sobre esforç que pot no dur enlloc; en canvi, es poden explorar altres sectors, com ara l'automoció, que a la Catalunya Nord no estan treballant gaire i poden convertir El Far-Vilamalla en un referent, perquè, finalment i de manera conjunta, l'eix sigui una gran plataforma logística multisectorial.





## Construcció: alternatives a la competència interterritorial

En aquest treball no pretenem en cap cas donar impuls a polèmiques gratuïtes, tot el contrari, ens mou un esperit fraternal que es pot apreciar ja des de les primeres pàgines i al llarg de tot l'escrit. Tot i això, tampoc hem volgut esquivar els temes conflictius, perquè ens anima la voluntat de trobar camins d'entesa sempre que siguin possibles. En aquest sentit, des de fa temps, diferents sectors de la Catalunya Nord estan cridant l'atenció sobre el fet que les empreses de la construcció de l'altre costat de la serralada pirinenca (de les comarques gironines, però també de Lleida, d'Aragó, etc.) estan treballant amb relatiu èxit al Rosselló i resta de comarques del nord, especialment perquè ofereixen preus competitius, molt més baixos que els dels seus col·legues de la Catalunya Nord. L'esclat de la bombolla immobiliària i la davallada del mercat intern del sector de la construcció, ha impulsat moltes constructores i autònoms que se situen a prop de la frontera a fer incursions cap al nord per minimitzar els efectes de la crisi i mantenir el seu negoci. Perfectament comprensible i més dins d'un hipotètic mercat comú europeu. Però, clar, aquesta obertura a nous mercats té conseqüències nocives en les empreses del territori, que difícilment poden competir en preu amb les del sud i ho han fet públic a través de diferents instàncies, de manera que alguns agents de la Catalunya Nord n'han pres part i han fet propostes de solució. De la que més s'ha parlat és de crear una mena de zona franca amb preus i reglamentació comuns per tal que tots els competidors concorrin en igualtat de condicions. Aquesta proposta s'ha plantejat a diversos entrevistats per a la seva valoració. En general, es considera una opció sense massa sentit, perquè estem en un mercat comú i opera el lliure



mercat; és lamentable que hi haja perjudicats, però no es pot regular perquè no es viu una situació d'excepcionalitat com la que viuen territoris d'ultramar, per exemple. El rebuig a aquesta iniciativa és més contundent a Girona, però també està present a la Catalunya Nord amb l'excepció que exposarem. Repassem en primer lloc les posicions a les comarques gironines:

*¿Una zona franca? ¿I la lliure competència? O sigui, ¿que els constructors d'aquí cobressin el mateix que allà quan treballen a la Catalunya Nord? En el marc de la Unió Europea jo ho veig una idea aberrant. Ho hauríem de fer en tots els llocs on hi ha un diferencial de nivell econòmic. I si es fes, els paletes d'aquí ja no anirien allà perquè haurien de cobrar més i acabarien contractant altra vegada els d'allà. I si els d'allà han de baixar preus no els sortiria a compte. No, és absurd. (...) Nosaltres hem fet jornades conjuntes amb la UPE-66, perquè nosaltres tenim bona relació institucional, i vam assistir a un acte a Perpinyà on hi era el president de la patronal francesa, el de París, i un dels missatges era "compte amb els espanyols que ens venen a prendre la feina!". Per tant, és difícil construir alguna cosa amb algú que et veu amb tanta prevenció (Mireia Santamaria, FOEG).*

*La zona franca té sentit quan es mouen mercaderies i per comerç exterior, de fora de la UE, i aquí es dóna sobretot comerç intracomunitari. La zona franca seria més aviat per comerç amb tercers països. (...) En el tema de la construcció no ho veig. Respecte de la construcció, els comentaris que sent des d'aquí és que a la Catalunya Nord són molt proteccionistes i a les empreses d'aquí els hi costa molt accedir allà. Una altra cosa que sento és que tot el tema de la contractació laboral és més complicat a França i més car. (...) Però una zona franca d'empreses de construcció jo això ho veig inviable, perquè les cotitzacions a la seguretat social són diferents, el paper*

*dels sindicats també és molt diferent, són molt més forts els sindicats francesos. (...) Un marc global de contractació i en aquest sector concret... no ho veig (Xavier Ribera, Cambra de Comerç de Palamós).*

*Home, podem fer Canàries, però veig bastants dificultats. Clar, ves a saber si, en el cas que Catalunya fos un país independent, una de les sortides possibles pot ser crear una zona franca... Però l'aposta ha de ser integració total en la Unió Europea i en règims no d'excepcionalitat, sinó de normalitat. (...) Crear una zona franca es fa amb motius d'excepcionalitat, com és el cas de Canàries o les colònies franceses. Aquí no té massa sentit (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

A la Catalunya Nord, empren arguments semblants, però dirigeixen la seva preocupació a altres situacions desiguals que es generarien amb altres territoris de l'Estat francès; les autoritats franceses, lògicament no ho permetrien:

*No ho veig clar, perquè són legislacions europees. Cada vegada més, és més difícil fer polítiques públiques diferenciades, sobretot a un estat com França. Es va plantejar; jo vaig participar amb altres agències d'urbanisme frontereres en un grup de treball iniciat per la DATAR, amb diferents organismes com l'INSEE, alguns fins i tot transfronterers, com la Missió Operacional Transfronterera, per justament mirar si els territoris fronterers necessitaven polítiques públiques diferenciades. Això era el 2010-2011 i avui en dia em sembla que això no s'ha concretat en polítiques específiques, fons o actuacions. Això sí, l'Estat francès queda conscient de la problemàtica i es nota en les noves reformes territorials i lleis de descentralització (els ajustos pel que fa al concepte de polimetropolità transfronterer, per exemple). Després, ¿crear una zona franca? No sé si seria eficaç ja que aquesta zona franca*

*tornaria a generar diferències amb els territoris veïns. S'ha de saber que la noció d'igualtat territorial és un concepte que queda molt viu a França. Encara fa poc, era el nom d'un ministeri. Fer-ho possible resultaria complicat (Gilles Planas, AURCA).*

*És difícil, perquè si posem una zona franca entre Perpinyà i Girona, amb preus semblants, ¿què fem després amb la gent de Narbona? ¿Què fem amb la gent de Barcelona? Tenim una frontera, una diferència, un obstacle; és possible que la frontera sigui massa densa, però no té sentit fer aquestes zones d'excepció (Laurent Gauze, Comunitat d'Aglomeració Perpinyà-Mediterrani).*

Finalment, només hem trobat un agent favorable a una mesura com aquesta. Es tracta d'un dels seus mentors i ens deixa constància d'aquesta posició, adoptada amb l'ànim de buscar solucions i amb l'esperit de la conciliació, però que indubtablement és contrarrent:

*Encara competim més que no pas col·laborem amb Girona i Catalunya. Tenim dificultats en aquest sentit i caldria que Girona i Perpinyà fossin una zona europea experimental, una zona franca, de manera que aquesta zona desenvolupi una activitat econòmica pròpia que seria interessant en el marc d'Europa. Però ara mateix els estats no ens ho permeten així i Perpinyà potser ho necessitaria per activar-s'hi econòmicament. (...) Cada dia jo veig empreses de Girona o de Figueres que venen a treballar aquí i això és una mica difícil a gestionar; tots els artesans d'aquí, sobretot els que tenen a veure amb la construcció, protesten, fins i tot han fet manifestacions. I fins i tot hi ha hagut un enfrontament a la frontera. Hi ha el marc institucional europeu, però quan*

*hi ha una crisi tothom es fa fort en les seves posicions i no hi ha cap mena d'intercanvi entre la gent, no es pot parlar, és la guerra, la guerra econòmica, si vols. La primera cosa a fer és que, si volem crear un espai transfronterer, que seria normal, cal fer que el marc sigui igual, és a dir, que tothom tingui les mateixes maneres de funcionar, cal harmonitzar. Si no es pot fer harmonia social, almenys que tothom tingui les mateixes lleis sobre el mateix territori, i llavors podrem fer coses molt interessants. Nosaltres, per exemple, ¿què hem fet? Havíem fet cursos per explicar a les empreses catalanes de la construcció que volien desenvolupar una activitat aquí (que ho poden fer, perquè la llei europea ho permet); els hi fèiem cursos de normes en la construcció, perquè les normes*



<sup>10</sup> Com diu David Carvajal, cap de l'àrea de promoció econòmica de l'Ajuntament de Figueres, "el turisme segueix venint, així que potser no era tan important l'Aeroport de Girona, perquè ens venen per altres vies i molts utilitzaven Girona per anar a Barcelona més econòmicament".

*a l'Estat francès no són les mateixes que a l'espanyol. (...) Quan la crisi va arribar, i va haver competència entre les empreses del sud i del nord, tot això va esclatar, ho vam parar tot. I jo, aleshores, davant el fet que hi havia diferències del 30% en els preus d'uns i altres, em vaig preguntar què podíem fer. La primera solució és veure si les empreses poden lligar entre elles i fer consorcis, si vols. Però això... a Cerdanya es fa, i aquí no. I la segona cosa és plantejar un marc particular. Nosaltres vam rebre la Directora de les relacions europees a França i li vam explicar tot això, però em vaig adonar d'una cosa: nosaltres, aquí, som l'única frontera francesa que té una relació desfavorable amb el seu veí. Totes les altres fronteres (amb Alemanya, amb Suïssa, etc.) surten guanyant. I, clar, això a París*

*no volen veure-ho, com que ja surten guanyant en la majoria de les relacions transfrontereres... No, home, no pot ser, perquè nosaltres ja hem patit molt. I, bé, mentre això dura, les relacions entre artesans d'un i altre costat dels Pirineus és dolenta (Joan Salles, Cambra d'Oficis i dels Artesans de Perpinyà).*

## Sectors per a la cooperació: l'oportunitat d'una economia sostenible

En tant que molts dels agents consultats estan íntimament relacionats amb l'economia dels territoris de l'eix, en les converses s'ha fet una mena de balanç sectorial, especialment tenint en compte els sis o set anys que dura la crisi econòmica. Han anat comentant, evidentment, que la construcció ha patit molt i per això les constructores del sud han buscat una alternativa en el mercat més estable del nord; també ha sofert bona part de l'agricultura, especialment a la Catalunya Nord, i les empreses industrials que no han sabut adaptar-se explorant el mercat exterior. Però ens ha interessat més quan s'han posat damunt de la taula sectors que, tot i el difícil moment, han sabut mantenir-se i fins i tot créixer. Per exemple, el consens en tot l'eix és que el turisme ha sabut esquivar la crisi, ha sabut adaptar-se a aquesta i a l'abandonament de línies a l'aeroport de Girona<sup>10</sup>, i ho fa fet amb un equilibri de models (sol i platja, agroturisme, muntanya, cultura, marca gastronòmica...). Després, a la demarcació de Girona es fa menció en gran part dels casos la bona salut de l'exportació, com ja hem pogut observar en l'apartat de dades i, en aquest sentit, també s'esmenta la competitivitat de la indústria (química, farmacèutica i metalmeccànica, especialment) o la capacitat del sector carni. Per la seva banda, a la Catalunya Nord, a més del turisme, s'apunten el sector logístic (suportat en la fortalesa de Saint Charles International, com ja hem dit unes pàgines enrere) o les energies renovables, com els sectors que millor han resistit la crisi.



Però, sota la perspectiva transfronterera que anima aquest treball, ens interessava sobretot explorar els sectors més aptes per a la col·laboració interterritorial, aquells que empresaris, tècnics o investigadors consideren adequats per encetar una actuació conjunta que pugui servir a l'augment de la competitivitat de tot l'eix Girona-Perpinyà. Les respostes més habituals recuperen aquells sectors que millor estan resistint la crisi, molt especialment el turisme (específicament el 'patrimonial', tant natural com cultural), però també l'agricultura biològica, la viticultura o les energies renovables; la logística; i la formació professional i recerca universitària. Es tracta de sectors i subsectors diversos, però en molts dels quals es pot endevenir un eix temàtic transversal que podríem qualificar com 'sostenibilitat'. No debades, l'eix, l'espai català transfronterer, s'emmarca en un entorn de gran valor mediambiental condicionat molt senyaladament per la serralada pirinenca i el mar mediterrani i això són actius a conservar, i sobre els quals els agents clau identifiquen oportunitats per a la cooperació.

*A banda del que ja estem fent amb projectes mediambientals, a nosaltres ens sembla que en el camp del turisme hi hauria bastantes coses a fer. (...) Quan parlo del tema turístic em refereixo a aprofitar els atractius culturals i paisatgístics com una eina de promoció dels territoris. Per altra banda, també es poden fer coses en la formació professional entre els joves, de manera que pogués haver una mobilitat entre estudiants, fent pràctiques en empreses d'un costat i de l'altre. Sense excloure cap altre sector, a mi em sembla que aquests tres podrien ser els camps de cooperació: medi ambient, turisme (en sentit ampli i amb la idea d'aprofitar el patrimoni) i la formació professional del jovent (Jordi Llach, Diputació de Girona).*

*S'han fet coses lògicament en el sector turístic, que és un camp bastant obvi. Quan avui dia vols atreure turistes que tenen un gran ventall d'alternatives i els portes de molt lluny,*

*doncs bé, segurament el fet de tenir l'oferta més àmplia i més extensa territorialment és millor, i no únicament en sol i platja, sinó també en senderisme, mountain bike, etc. Com dic, s'han fet coses i és, segur, un camp on seguir col·laborant. Un altre sector en el qual nosaltres estem treballant molt i que jo crec que hi ha bones oportunitats de col·laboració és el sector agroalimentari, que és un sector que, com el turisme, malgrat la crisi, ha aguantat i manté força ocupació a l'Alt Empordà. Parlo de l'agroalimentari en un sentit ampli i aquí hi ha possibilitats de cooperació. És un sector ampli en el sentit que hi ha el camp, després la transformació, el transport i fins i tot l'agroturisme, que ha tingut un creixement espectacular. Jo crec que per aquí sí que hi ha possibilitats de cooperació amb la Catalunya Nord (David Carvajal, Ajuntament de*



Figueres).

*Un sector que no és menyspreable tot i la poca quantia econòmica són les arts dramàtiques, el tema de la creació artística. Ja tenim coproduccions a Salt, Girona i Perpinyà, i això sí que cada vegada va a més. Ara, no hem de confondre el creixement amb la quantitat, però bé, són coses positives, que està bé que vagin a més. (...) Després està l'agricultura ecològica. Tot i que també és petit, és un mercat emergent i cada vegada sento més notícies en aquest sentit. Tot i la crisi econòmica va augmentant i hi ha una sensibilitat, major en el cas del nord, però al sud dels Pirineus també està anant a més. Fins a on jo sé, cada vegada hi ha més contactes. Sant Carles és un mercat*

*molt gran de productes ecològics i els preus de venda d'aquests mateixos productes són més barats al nord de la frontera que al sud. Pots comprar allà o, si facilitéssim l'Eurodistricte, en lloc d'anar a Mercagirona, aniries a Sant Carles i vendries a Figueres, Roses, Olot... El cost de transport seria compensat amb escreix amb la reducció de preus d'allà. (...) El sector agroecològic de la Catalunya Nord és molt productiu i molt competitiu. Després tindriem tot el tema turístic de rerepaís, per esportistes, senderisme, patrimoni cultural i natural... aquí tenim unes expectatives fabuloses, perquè, és clar, el territori és fantàstic i cada vegada més hi ha major consciència a banda i banda dels Pirineus en el sentit de restringir visites, senyalitzar correctament, control, preservació d'aquest patrimoni... Per tant, amb tot això es podrien fer moltes coses en comú. Ja està*



*emergint, però amb un Eurodistricte encara es consolidaria molt més (Josep Anguera, Universitat de Girona).*

*Crec que es pot col·laborar, primer, a nivell de polítiques de mobilitat. I no només en infraestructures sinó sobretot en serveis dedicats als usuaris de l'espai català transfronterer. A nivell econòmic, encara que no sigui la meua especialitat, em sembla que es pot col·laborar, entre d'altres, en indústries agroalimentàries. Al sud és sobretot el carni, però és un model interessant, perquè aquí al nord el problema és que tenim una agricultura de productes poc transformats de moment. Generar estratègies compartides o comunes en el turisme, sigui de balneari, d'hivern, cultural, de rerepaís, o*

*fins i tot urbà aprofitant l'alta velocitat ferroviària, són altres pistes que no cal apartar. També es pot pensar en articular recerques i projectes en el tema de les energies renovables i/o els recursos, posem per cas entre el Parc científic i tecnològic de Girona (i el seu centre de recerca sobre l'aigua) i l'escola d'enginyers PolyEnR de Perpinyà (Gilles Planas, AURCA).*

*En el turisme hi ha moltes coses a fer, des de sempre. Cal desenvolupar el turisme en col·laboració. Fa quaranta o cinquanta anys, el Secretari General de la Cambra de Comerç de Perpinyà va crear la "via de les dues Catalunyaes" basada en el patrimoni romànic del segle X; va fer una carretera que, encara ara, és reconeguda, no com a patrimoni mundial, però sí de gran importància en l'àmbit català. I encara tens gent que va des de Montserrat fins a Sant Miquel de Cuixà passant per Sant Martí del Canigó. Això és un exemple clar. Després tens els pobles de la Costa Vermella, que són una continuació de la Costa Brava, i això també és un àmbit en el que es pot jugar. (...) Després hi ha molts productes turístics del nord, com per exemple Colliure, que es poden vendre a la Catalunya del sud i productes del sud que es poden vendre a la Catalunya Nord (Raymond Brunet i Josie Saenz, UPE-66)*

*També es pot treballar bé en l'àmbit de les universitats, que són pols econòmics descuidats, però que poden aportar molt si treballen conjuntament (Laurent Gauze, Comunitat d'Aglomeració Perpinyà-Mediterrani).*

*En el meu àmbit, el de la Universitat, ja es col·labora i es podria aprofundir més. (...) En ramaderia tenim el mateix entorn pirinenc i es pot treballar conjuntament, tot i que tampoc és que sigui un tema on tingui tots els elements per dir-ho de manera rotunda. En agricultura també es pot col·laborar i en concret en el vi, on nosaltres ja estem impulsant un projecte en aquest sentit [ja s'ha comentat en l'apartat de l'EDCT], però en general estaria bé una millor entesa per reduir la*



# GIRONA-PERPINYÀ

PONT DEL *HUB* DE BARCELONA CAP A L'EIX CENTRAL DE DESENVOLUPAMENT EUROPEU

## GIRONA-PERPINYÀ, PONT DEL HUB DE BARCELONA CAP A L'EIX CENTRAL DE DESENVOLUPAMENT EUROPEU

Ha quedat clara la importància de l'eix Girona-Perpinyà per al corredor mediterrani i especialment per a l'EURAM. Primerament, perquè els reptes infraestructurals que es donen en aquest territori el fan mereixedor de la màxima atenció. En segon lloc, perquè hi ha elements de la seua economia que són referència europea, com ara el mercat de Saint Charles International, el sector carni gironí, una part de la seua indústria (especialment farmacèutica i química, però també metallmecànica), el turisme, la gastronomia, l'agroecologia, ara també els vins... Però en aquest capítol final posarem el focus en la potencialitat de les comarques de Girona i la Catalunya Nord per exercir un paper auxiliar i alhora catalitzador del desenvolupament de Barcelona com a node central del Mediterrani, en tant que, per una banda, l'eix és el seu pont cap a Europa i, per l'altra, pot servir com a descongestionador de la seva activitat aprofitant el progressiu estretament de les distàncies a partir de la millora de les infraestructures de transport. D'aquest tema ja hem fet apunts en el bloc de dades, i més encara en el d'entrevistes, però volem acabar aquest treball subratllant el que nosaltres pensem que és la idea central de l'aproximació que hem fet, ara recolzant-nos en estudis i documents estratègics que l'avalen. Per altra banda, aquest bloc final, acabarà amb un balanç propositiu en el qual farem un repàs concloent que cerqui vies d'actuació per a l'eix.

Des del Port de Barcelona, potser la principal infraestructura de transport i serveis de l'EURAM, tenen clar que, a banda d'eixamplar mercats, especialment amb l'Àsia,<sup>11</sup> l'estratègia

passa per consolidar un hinterland el més gran possible, que pugui servir de suport a l'activitat que hi generen. Si volen convertir-se, com afirmen, en la "porta logística del sud d'Europa", el trànsit no arribarà sense una òptima xarxa logística i unes infraestructures de transport adequades. Sobre aquesta darrera qüestió no tornarem altra vegada perquè ha quedat meridianament clara a partir de les explicacions dels agents clau i, especialment, del representant del Port de Barcelona, Carles Rúa (vegeu també Cambres de Barcelona i València, 2010); a més, sembla que la UE, a través del Mecanisme "Connectar Europa" té present la millora de les infraestructures d'aquesta àrea en el seu finançament –no al nivell que ens agradaria, però sí de manera ponderada, deixant enrere tot un passat d'indesitjada tebiesa (i del qual tenim una detallada relació a Boira, 2007)–. Per tant, centrem-nos en la xarxa logística. En aquest sentit, el Port de Barcelona està establint des de fa temps aliances amb terminals marítimes interiors o ports secs en el seu radi d'acció, fins i tot invertint com a socis d'aquests nodes. Així, s'han produït aliances amb Saragossa, Tolosa o Tànger, però també s'han adquirit accions de la Societat Anònima d'Economia Mixta Local Perpignan Sant-Charles Conteneur Terminal, justament al costat del mercat Saint Charles International. Aquestes terminals han d'ajudar a crear cadenes logístiques més eficients i generar més comerç internacional a través del Port de Barcelona. Tot i que les mercaderies tinguin dificultat en el pas ferroviari pels Pirineus i no estigui completada la línia d'alta velocitat Perpinyà-Montpeller-Nimes,<sup>12</sup> la presència a Saint Charles garanteix l'accés als mercats del centre de Europa en tant que es connecta cap a Tolosa-Bordeus i cap a Lió-París, i des d'aquí cap a tota la dorsal europea de desenvolupament –al marge que funcioni el trànsit punt a punt amb serveis com Barcelyon Express (Garcia-Milà, 2011); de fet es fan serveis

<sup>11</sup> Recordem que actualment "la ruta Europa-Far East [a través del canal de Suez] transporta, aproximadament, tres vegades més contenidors que la ruta transatlàntica" (Garcia-Milà, 2011) i que, específicament, les relacions comercials de Catalunya amb Àsia ja han igualat les que es tenen amb Amèrica (IDESCAT, 2012: 55).



ferroviaris directes a Lió, Tolosa i Perpinyà; per a la resta d'Europa cal assistència (Rua, 2012)-.

Una de les coses que ha d'aprofitar Barcelona és que coincideix en el mateix node el *hub* aeroportuari i el portuari, al contrari del que passa en el front atlàntic amb Alemanya, França, Holanda o Bèlgica -Hamburg-Frankfurt, Le Havre-París, Rotterdam-Amsterdam, Anvers-Brussel·les, són parells de hubs portuaris-aeris no concentrats en el mateix node (Fundació Institut Cerdà, 2007: 53)-. Però per a això encara cal que El Prat aconsegueixi acumular una quota de càrrega de mercaderies més important i equiparable al seu paper en passatgers, i en això les instal·lacions de Girona-Costa Brava poden ser de gran ajuda si s'aconsegueix actuar de forma coordinada. En l'apartat de les entrevistes ja hem vist que la gestió centralitzada d'AENA és un obstacle clar per a aquest objectiu i, per tant, la modificació d'aquest estat de coses ha de ser una de les qüestions a negociar amb l'estat central, perquè redundaria en un augment de la competitivitat de la xarxa logística.

El camí obert pel Port de Barcelona no és només part del desenvolupament estratègic d'una entitat que competeix en el mercat, també té una resposta des del món europeu de la logística i el transport, quan des de l'Institut de Transport Marítim d'Anvers assenyalen l'EURAM com la tercera regió portuària europea (especialment amb Barcelona, Tarragona i València) juntament amb el Gran Londres i només superada pels fronts holandès-flamenc i alemany, tot i les limitacions infraestructurals i una activitat massa centrada en l'Estat

espanyol; o com quan els operadors alemanys i francesos comencen a interessar-se pel corredor mediterrani i acompanyen FERRMED en les seues reivindicacions davant els estaments europeus.<sup>13</sup> La sensació és que la via mediterrània encara no és operativa, però tard o d'hora ho ha de ser (en part perquè ja és una prioritat de la Unió Europea sense reserves) i necessàriament haurà d'entrar en el repartiment de la quota europea del trànsit transoceànic. Els agents del mercat logístic internacional ho saben i es preparen per als nous rumbos. Per tant, Barcelona i el seu *hinterland* s'han de preparar també, i a consciència, perquè el mercat caldrà guanyar-lo pam a pam (Rua, 2012). Les tendències o les prediccions no són un corrent de riu en el qual només ens hem de deixar anar, sinó un del qual hem d'aprofitar el corrent sense parar de remar, perquè les exigències competitives que planteja l'economia global no deixen una altra opció. D'acord amb això, el reforçament de la posició de Barcelona (i per tant de l'eix) ha de produir-se amb relativa rapidesa en tant que l'arribada i desenvolupament dels països de l'Europa oriental (per exemple, estats com Polònia o Txèquia van mostrant símptomes d'una considerable competitivitat) fa desplaçar el centre de la UE cap a l'est (Fundació Institut Cerdà, 2007: 20) i, per tant, s'allunya una mica més de l'EURAM, si no és que l'Euroregió reacciona ràpid i no troba traves addicionals.

Coordinada, entre altres, amb la Generalitat de Catalunya, una de les passes donades pel Port de Barcelona de cara a la seua àrea d'influència va ser la creació de la plataforma Barcelona-Catalunya Centre Logístic, que, centrat a l'Àmbit Metropolità, involucra tota la xarxa logística de Catalunya per

<sup>12</sup> Tot i que l'Estat francès insisteix que la seva prioritat en infraestructures és el trànsit ferroviari de mercaderies (SÉTRA, 2012: 6), l'ajornament de les obres en un dels corredors de més trànsit (real i potencial) sembla una mica incongruent. Potser ha pesat el grau d'ús de les línies ferroviàries (en tones per longitud de la línia), que al Llenguadoc-Rosselló és baix, en contrast amb les regions liderades per Marsella i Lió (SÉTRA, 2012: 10). Però això seria operar amb la lògica estatal que intenta evitar la UE. En qualsevol cas, s'estrangulen les possibilitats de la Catalunya Nord, que, per les seves operacions transfrontereres, concentra el 70% del tràfic ferroviari de mercaderies a la regió del Llenguadoc-Rosselló (SÉTRA, 2012: 30).

<sup>13</sup> Vegeu Ramon TREMOSA i BALCELLS (2011), "Europa visita Catalunya", a *Avui*, 13 de març, p. 29.

treballar coordinadament i preparar la necessària perspectiva integral tant a nivell territorial com dels modes de transport. En aquesta estratègia pot estar inclosa la Catalunya Nord, en tant que té nodes logístics importants i no té, a l'estat francès i a una distància acceptable, un equivalent com a pol d'atracció (Fundació Institut Cerdà, 2007: 19). La plataforma ja contempla la posició estratègica de l'eix Girona-Perpinyà i cal que vaja definint els papers complementaris que poden jugar cadascun dels nodes secundaris (CIM La Selva, Logis Empordà, El Voló, Saint Charles..., els darrers tres catalogats per la Comissió Europea com a nodes secundaris de la Xarxa Transeuropea del Transport).

En aquest sentit, la Catalunya Nord ja organitza globalment la seua xarxa a través de la societat mixta *Plateforme Multimodal Pyrénées-Méditerranée MP2*, que inclou Saint Charles International, el *Parc Logistique Espace Entreprises Méditerranée* a Ribesaltes, la terminal portuària de Portvendres, l'aeroport de Perpinyà, el Distriport del Voló, i la terminal ferroviària internacional de Cervera de la Marenda. Aquesta plataforma fa una lectura complementària a la del Port de Barcelona: si el Port considera que els nodes logístics de la xarxa de l'eix s'han d'aprofitar per agilitzar el tràfic de mercaderies des del node marítim, a la Plataforma MP2 tenen clar que Barcelona és el cap d'un *hinterland* en el qual ells estan inclosos i que la coordinació amb el sud és vital per al seu creixement (Consell General del Pirineus Orientals, 2013; DDEP/DDAF, 2008: 9-11), més amb les expectatives d'atracció de nous tràfics internacionals. Aquesta xarxa d'abast local ha crescut depenent de i gràcies a la ubicació fronterera, però, com s'ha explicat a les entrevistes, ha desenvolupat un *know-how* que la fa òptima per servir a un creixement important dels fluxos de mercaderies, fins i tot quan es perdi definitivament l'avantatge de la ruptura de càrrega. Això no ha de ser obstacle

perquè la xarxa logística gironina jugui el seu paper, que aquí estem mantenint que ha de ser complementari al que s'està jugant a la Catalunya Nord, perquè del que es tracta és que el conjunt de l'eix, i més encara, el conjunt de l'EURAM, sigui competitiu; la suma coordinada d'esforços és la que ha de fer que el corredor mediterrani sigui una alternativa real al front euroatlàntic. Per això també cal la coordinació amb la resta de ports de l'arc mediterrani que ja s'està produint amb l'associació Intermed. La competència entre Marsella i Barcelona, o entre Perpinyà i Girona, ha de venir després i com a incentiu per enfortir la posició mediterrània. Però, ara per ara, des d'Alacant fins a Palerm tots juguem en el mateix equip.

Perquè Barcelona i la seua àrea d'influència siguin competitius, no és necessari l'èxit previ de l'Eurodistricte. Però sí que és important que es consolidi aquesta superestructura jurídicopolítica perquè l'eix funcioni de manera integrada, amb suport mutu i reforçament dels punts forts d'uns i altres, com deien alguns agents de l'eix. Un territori que ja treballi de manera conjunta avança el camí de la funció auxiliar que ha de complir, en tant que s'ha facilitat la interlocució (reduint-la) i se suposa que s'ha produït un treball previ de maximització de recursos i infraestructures sota una concepció integral en un primer nivell (el segon ha de ser la del conjunt del *hinterland* de Barcelona, el tercer la totalitat de l'EURAM, el quart tot el corredor mediterrani i el cinquè la Unió Europea). Les autoritats amb responsabilitats en els nivells intermedis (regions, estats) són potser les que més han d'empènyer en aquest objectiu, perquè s'han definit compromisos des de l'àmbit local i des de la UE amb la subvenció de diferents programes i projectes, però els actors regionals i estatals tenen una implicació feble en aquest Eurodistricte (Castañer i Feliu, 2012: 45). Esperem haver aportat un xic perquè vagi confirmant-se un compromís ferm de tots els actors implicats.

## BALANÇ PROPOSITIU

Plantegem en aquest balanç final alguns punts que resumeixen el que s'ha anat desenvolupant al llarg d'aquest treball. Alguns actuen a mode de conclusió, però d'altres tenen un caràcter proactiu en tant que impliquen propostes que s'han definit a partir de les dades, d'estudis o de les reflexions dels agents clau de l'eix Girona-Perpinyà. La "Síntesi de les propostes" final se centrarà en aquest caràcter proactiu.

> Un dels reptes que planteja el territori és el dispareixement a la Catalunya Nord i les comarques de Girona, ja que si a **Girona** podem identificar un **moderat policentrisme**, que atenua la depressió de determinades zones (especialment d'interior), la **Catalunya Nord** es caracteritza per la **centralitat de l'Agglomeració de Perpinyà**, que implica una elevada concentració de recursos i dificulta el desenvolupament de les zones alienes a l'àrea metropolitana o fora del corredor central mediterrani. En qualsevol cas, és un inconvenient per a l'equilibri territorial, però un avantatge per a la capacitat d'atracció del pol urbà, és a dir, la demarcació de Girona té molta més població, però l'Agglomeració de Perpinyà és el principal assentament urbà i això li dóna jerarquia en una possible integració territorial. En qualsevol cas, s'ha de destacar, per la seua ubicació i per la seua relativa importància poblacional, el **paper** que pot jugar **Figueres**, no únicament **com a equilibrador territorial** de Girona, sinó també de la Catalunya Nord. No debades, se l'ha proposat des de diferents instàncies com la possible seu de l'Eurodistricte.

> **Queda pendent la integració territorial de l'eix en termes de mobilitat laboral**, en tant que la frontera administrativa encara exerceix de barrera per a aquest tipus d'interaccions. La millora de les infraestructures pot anar augmentant els intercanvis a aquest nivell, però està clar que

l'atracció en termes laborals per a la demarcació gironina serà l'**Àmbit Metropolità**, que és un **espai de generació de llocs de treball** molt per damunt del que pugui produir-se a l'eix. Respecte de l'impacte que pot tenir l'**alta velocitat** en aquesta qüestió, en les entrevistes hem trobat més aviat escepticisme, en tant que **no seria un transport competitiu en preus per al treballador i, respecte de la Catalunya Nord, la freqüència ofertada encara és baixa**. Per tant, si es busca la integració territorial, cal **aprofundir en la xarxa secundària, de rodalia, de proximitat**, i això passa per l'adequació de la línia de Portbou (tant per a mercaderies com per a passatgers) i per la intensificació dels autobusos transfronterers. En qualsevol cas, aquesta integració del mercat laboral, passa abans per una major integració econòmica de la qual també parlarem.

> No obstant això, les **prioritats** que han marcat els agents de l'eix en matèria d'infraestructures tenen en comú el **reforçament del gran corredor mediterrani** i els elements que el serveixen en tots els modes de transport. Així, en el ferroviari es vol continuar en alta velocitat al nord de Perpinyà i aconseguir la doble via exclusiva per mercaderies amb ample europeu; en el viari, desdoblar la N-II per fer front als punts àlgids de trànsit a través dels Pirineus; en el mode marítim, millorar els accessos al Port de Barcelona, valorat com la infraestructura portuària de referència per a l'eix; i en l'aeri, també millorar l'accés a l'aeroport del Prat. S'assumeix que totes les altres actuacions, tot i que desitjables, han de subordinar-se a l'efectivitat de la xarxa principal i això inclou nodes (marítim, aeri) que no estan a l'eix sinó a Barcelona, que és qui pot atraure tràfics internacionals. Per tant, **fluïdesa màxima per a les vies terrestres, que han d'incloure, a banda del conjunt del corredor i el complicat pas pels Pirineus, que afecta directament l'eix, els accessos als nodes centrals aeri i marítim, per garantir una intermodalitat efectiva**.

> El mode ferroviari ha marcat la **prioritat màxima**, que és el **perllongament de la línia d'alta velocitat des de Perpinyà fins a Montpeller i Nimes**. Sense aquesta baula, l'expectativa de competitivitat del corredor queda frustrada, en tant que els combois haurien de reduir la velocitat en un tram llarg i no s'arriba en altes prestacions des de Barcelona i l'eix fins a nodes com Lió o París, que ja se situen en la vora de la dorsal central europea. Sense massa lògica (almenys la lògica de la xarxa europea de transports), l'estat francès ha retardat aquesta actuació, però els agents de l'eix demanen que es revisi, perquè ho troben una qüestió central per al desenvolupament de la zona. A aquesta qüestió uneixen la demanda d'una **dobla via independent per a mercaderies amb ample UIC per a tot el corredor**, donant sentit a, novament, la recomanació de la UE de redistribuir la quota modal, incrementant el transport ferroviari, sota criteris de sostenibilitat i d'eficiència de la xarxa. I, en la mateixa línia, aquestes actuacions han d'acompanyar-se d'una **solució definitiva per al pas ferroviari de mercaderies pels Pirineus**, sigui a través de Portbou (que és l'opció preferida) o resolent els problemes tècnics que planteja el pas del Pertús.

> En qualsevol cas, també ha quedat acreditat que, independentment del desenvolupament del ferrocarril, **la majoria del transport terrestre seguirà suportant-lo el mode viari** i, en aquest sentit, se li ha de donar la importància deguda. Per això, des de l'eix manifesten la necessitat de **desdoblant la N-II** en el tram final fins als Pirineus, que seria una actuació que permetria descongestionar el trànsit i alhora reduir costos de transport. També s'ha valorat que s'afegeixi un tercer carril a l'AP-7 en aquest punt, però és una actuació que, en general, subordinen al desdoblament de la N-II.



> Tant la xarxa viària com la ferroviària han de **connectar bé amb els principals ports i aeroports de l'eix** per optimitzar el sistema logístic i de transport en termes d'intermodalitat. D'acord amb això i considerant el volum de trànsit que genera la capital de Catalunya, es té clar que el Prat i el Port de Barcelona han de concentrar la màxima atenció. Se subordinen les possibilitats de Girona-Costa Brava i Perpinyà-Ribesaltes o de Palamós i Portvendres a l'obtenció d'una **connexió òptima amb els hubs portuari i aeroportuari de Barcelona**, com hem sostingut en el capítol final. **La saturació de la xarxa metropolitana planteja reptes importants** en aquesta qüestió, però el potencial desenvolupament de Barcelona i el seu *hinterland* obliguen a buscar solucions, perquè sinó es pot desapropiar l'oportunitat de lideratge si finalment el Mediterrani va arapant quota a l'Atlàntic.

> Evidentment, els agents de l'eix no estan pensant en un desenvolupament endogen, en convertir-se en pol central de l'activitat econòmica, perquè són conscients de l'escala i de la jerarquia territorial que tenen Girona o la Catalunya Nord. És més realista **treballar en els punts forts de la pròpia economia i aprofitar la proximitat a un node com Barcelona**, la xarxa de comunicacions que s'estén al seu

voltant i apuntalar el paper auxiliar que poden jugar els nodes de l'eix dins del sistema logístic regional i global.

> En aquest sentit, cal valorar el paper que poden jugar els ports de **Portvendres i Palamós**, o els aeroports de **Girona-Costa Brava i Perpinyà-Ribesaltes**. En el cas dels ports, tot i les limitacions d'espai o de calat, ja tenen una **experiència en el tràfic de mercaderia convencional que es pot aprofitar**, i l'aeroport de **Girona**, amb les instal·lacions del CIM de la Selva, està perfectament **preparat per incrementar el volum d'operacions de mercaderies**. En aquest darrer cas, el que cal és negociar amb l'estat una **descentralització de la gestió aeroportuària** perquè els territoris planifiquin les actuacions encaminades a un augment de la competitivitat i de la quota de mercat. D'aquesta manera, Barcelona podria cedir part de la seua càrrega a un aeroport, el de Girona, que ha provat que gestiona els temps de manera òptima.

> Respecte de la **xarxa de comunicacions terrestre** a l'eix, tot i la prioritització del corredor central, cal **fer un esforç per incrementar la competitivitat de la resta del territori** (especialment en el cas de les comarques de Girona, que té la distribució moderadament policèntrica que estem apuntant). Això implica diferents actuacions que incrementin la fluïdesa del trànsit amb el litoral i en el **litoral** (variants de la Bisbal, de Verges, millora del tram Maçanet de la Selva-Lloret de Mar, desdoblament de la C-65 entre Girona i Llagostera, perllongament dels trens de rodalies de Blanes cap al nord, etc.), però també amb l'**interior** (millora de les comunicacions entre Perpinyà i la Cerdanya, variant de les Preses i d'Olot, millora de la línia ferroviària Barcelona-La Tor de Querol, enllaç de la C-66 i l'A-26 entre Banyoles i Besalú, intervenció a la N-141 que va de Salt a Anglès, o fins i tot millora de la comunicació Olot-Ripoll, etc.). Són moltes les intervencions

possibles i no sempre hi ha un consens sobre la seua necessitat. Per tant, caldria plantejar una **taula conjunta** de tots els agents de l'eix (especialment els de Girona) per tal d'establir aquestes prioritats, valorant costos i dificultats amb l'Administració perquè, d'aquesta manera, s'acabi intervenint en allò que demana la societat i l'economia del territori.

> Amb relació a aquesta idea, una de les poques coses positives que pugui tenir la crisi econòmica és que el **creixement poblacional** acusat de la darrera dècada a les comarques gironines i a la major part de l'EURAM s'ha pres una treva. I entenem que aquesta **ralentització** és positiva en tant que el ritme altíssim havia plantejat uns desafiaments en termes de serveis, equipaments i infraestructures als quals estava costant donar resposta, tot i la bonança econòmica. Per tant, ara, amb aquest creixement pròxim a 0, és hora d'**adequar les dotacions** a la població, encara que sigui a poc a poc, amb els rigors de la crisi.

> Si bé l'economia de la Catalunya Nord, menys dinàmica però més estable, no s'ha vist afectada per taxes d'atur elevades, les comarques de Girona, com la major part de l'EURAM registren xifres que, tot i que estan estabilitzant-se, són difícilment sostenibles a curt termini, especialment perquè ja són molts els aturats de llarga durada. Una finestra a l'esperança és el bon comportament de determinats sectors (turisme, indústries exportadores...) i una relativa **diversificació** que és un dels principals instruments **per defensar-se de la crisi**. Per tant, tot i valorar i reforçar els punts forts de l'economia, s'ha de tenir l'adequada prevenció contra el monocultiu.

> L'anàlisi de l'estructura sectorial de la indústria deixa clar que les comarques de Girona i les de la **Catalunya Nord**

poden complementar-se, perquè la seua especialització industrial és diferent. Més feble en el cas de la Catalunya Nord, han trobat en l'**energia un camp d'actuació** en el qual estan desenvolupant treballs fins i tot d'avantguarda, mentre que **Girona té un teixit industrial bastant més potent**, on la química (farmacèutica, plàstics) i l'alimentària estan mostrant-se molt competitives, fins al punt de tenir **clara vocació exportadora**.

> De fet, **la balança comercial exterior de Girona és clarament positiva** gràcies a aquest bon comportament. A banda, el **policentrisme gironí** té la seua traducció en una **indústria** que es desenvolupa a través d'un **llarg eix** que arreplega la influència de Barcelona per continuar fins a Olot passant per la capital. En canvi, les activitats combinades de Saint Charles International i Portvendres permeten registrar **elevades xifres d'importació** per a la Catalunya Nord. En qualsevol cas, per l'especialització en fruita i verdura en aquest darrer cas i la solidesa del carni (especialment porcí) de Girona, el que domina en l'exportació de l'eix són els productes agroalimentaris amb poca o nul·la transformació. Sense descuidar aquestes fortaleses, ara **cal incrementar l'exportació amb un major valor afegit**, seguint l'exemple dels productes energètics de la Catalunya Nord i algunes bones aportacions de la indústria metallmecànica gironina.

> Els agents clau han subratllat la **importància de l'eix en tant que lloc de pas**, però aquesta valoració està en molts casos associada als **reptes infraestructurals i administratius** que planteja. L'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer (EDCT) podria servir per atenuar l'efecte frontera i començar a superar aquestes barreres. **Cal arribar al punt en què la importància de l'eix estigui més aviat associada a la fluïdesa del trànsit i a l'increment de la competitivitat via**

**cooperació**. En aquest sentit, pràcticament tots els agents estan d'acord en què cal desencallar l'EDCT, però aquest ha d'anar acompanyat d'una activació de la interacció econòmica entre les dues bandes dels Pirineus. En qualsevol cas, a l'**EDCT li cal una estabilitat basada en l'assignació competencial, finançament i autonomia suficient per actuar amb la necessària òptica d'integració transfronterera**.

> Tenint en compte que els investigadors i docents de les universitats de l'eix ja estan col·laborant, tot i les dificultats financeres i, relacionat amb això, la manca d'una estructura estable, cal tenir en compte que **un pilar essencial de l'EDCT és l'Euroinstitut Català Transfronterer** i el treball que en aquest marc es pot produir. Especialment perquè la **investigació aplicada** és un ingredient essencial per a incrementar la competitivitat del territori. En conseqüència, si l'EDCT es dota pressupostàriament, el treball conjunt de la Universitat de Girona i la Universitat de Perpinyà-Via Domitia ha de ser reforçat amb recursos econòmics.

> Algunes de les iniciatives que es poden prendre en un context cooperatiu és que les **ofertes públiques de contractació** tant en l'àmbit d'actuació de la Diputació de Girona, com en el del Consell General dels Pirineus Orientals **s'ofereixin també en els butlletins oficials de l'altre territori**. I el mateix es podria desenvolupar en l'àmbit de les cambres de comerç, aprofitant els acords signats. S'ha de **generar un clima de realitat transfronterera**, que els agents econòmics vegin eixamplat de manera real el seu mercat amb el territori veí, però que també estiguin preparats per acceptar el augment de la competència des de l'altre costat. Amb aquestes premisses, no té sentit, i així ho subratllen els agents de l'eix, que es produeixin reaccions defensives com les constatades amb el sector construcció.

> La **Cerdanya** s'ha identificat de diferents maneres com **l'exponent d'aquest espai transfronterer** possible. Evidentment, l'aïllament relatiu respecte dels nuclis urbans principals i el corredor que forma la vall ho han permès, i d'aquí que les administracions de diferents escales hagin acceptat engegar projectes d'equipaments en aquest sentit, com **l'Hospital de Cerdanya** o **l'escorxador d'Ur**. Caldrà veure en perspectiva si s'adapten bé a la realitat transfronterera, especialment en el cas de l'hospital, però aquest microespai podríem dir que no planteja reptes addicionals quant a la dinàmica cooperativa. És el conjunt de l'Eurodistricte, amb els seus grans nuclis urbans, el que cal activar.

> Molts dels agents clau de l'eix han esmentat el **bon comportament del turisme** i les dades així ho han ratificat, amb un manteniment de les visites en temps de crisi, xifres de lideratge europeu en pernoctacions per habitant (especialment per una difícilment millorable oferta campista), actius culturals de gran importància (destacant per damunt de tot el Teatre-Museu Dalí), diversificació també en els models (sol i platja, rural, muntanya, cultural, gastronomia), presència de creuers en ports alternatius, etc. És, a més, un dels sectors on ja s'han produït col·laboracions entre els dos territoris i on **es pot seguir desenvolupament una cooperació** que pugui enfortir al conjunt de l'eix. És el cas, per exemple, de la definició de rutes transfrontereres, especialment desplegades en l'entorn pirinenc. Però això ha de **transcendir l'àmbit institucional per incorporar-se a l'empresa privada** (agències de turisme, touoperadors, xarxes hostaleres, etc.). S'ha d'arribar a entendre el valor d'oferir **paquets turístics transfronterers amb una meditada coherència**: accés compartit a estacions d'esquí de nord i sud, el romànic (on ja consten experiències), les cales i pobles de la Costa Brava i la Costa Vermella, rutes gastronòmiques temàtiques, acords de

paquets hotelers Girona-Catalunya Nord, etc. En definitiva, es tracta de promoure institucional i empresarialment un conjunt que té coherència, però alhora permet experimentar una doble realitat.

> **Un altre dels possibles sectors per a la cooperació és l'agricultura**, perquè hi ha una activitat ramadera comuna als Pirineus, perquè Catalunya Nord destaca en agricultura biològica i des del sud segueixen aquesta pauta amb interès, i perquè Saint Charles ofereix grans oportunitats al sector en termes comercials.

> Per altra banda, un altre dels **desafiaments** plantejats en l'estudi és la **convivència de centres logístics tan pròxims** com els del Voló, Saint Charles International i el conjunt al voltant de LOGIS-Empordà al Far-Vilamalla. En general, els agents d'un i altre territori ja han arribat a una mena de consens basat en el respecte mutu: se subratlla des de la Catalunya Nord i s'assumeix per part de Girona que **Saint Charles** ha assolit un volum d'operacions molt important basat en **l'especialització** en fruita i verdura, i que això, com que no és només una redistribució sinó un mercat en el que s'ha acumulat una **experiència** i uns contactes vitals, **s'ha de respectar**. Per part de Girona, intentar competir seria erosionar les relacions i dedicar uns esforços que poden no arribar enlloc. Per tant, **el Far-Vilamalla ha de buscar segments d'especialització** diferents i en el moment de l'impuls la Catalunya Nord ho ha de respectar, perquè arribi a consolidar-se i s'articuli un **pol combinat logístic** que, cooperativament, pot arribar a ser dels més importants d'Europa (si els obstacles en el tràfic ferroviari de mercaderies acaben superant-se).

> A partir de les dades i, sobretot, del que han explicat els entrevistats, també hem destacat que entre els sectors per

a la cooperació s'identifica un **eix temàtic transversal** que podríem anomenar **sostenibilitat**. Sota aquesta etiqueta podem agrupar diferents suggeriments que contemplen activitats econòmiques tan dispars com energies renovables, protecció del medi ambient, agroturisme, agroecologia, o turisme paisatgístic i de muntanya. En síntesi, es tracta de **posar en valor un territori** en el qual ja es pot apreciar una gran vàlua mediambiental i que combina dos dels grans recursos europeus en aquest sentit, la serralada pirinenca i el mar Mediterrani. D'acord amb aquest grup d'activitats, proposem la creació de la marca *economia sostenible* associada a l'Eurodistricte.





## Síntesi de les propostes

- > Construcció de la línia d'alta velocitat Perpinyà-Montpeller-Nimes.
- > Doble via per a mercaderies amb ample UIC per tot el corredor mediterrani.
- > Solució definitiva per al pas ferroviari de mercaderies pels Pirineus, amb prioritat per al pas de Portbou.
- > Desdoblament de la N-II.
- > Garantir la intermodalitat amb la millora dels accessos al Port de Barcelona i l'aeroport del Prat.
- > Coordinar un front portuari únic a l'EURAM liderat per Barcelona i amb activitat auxiliar per Portvendres i Palamós.
- > Negociar la descentralització de la gestió aeroportuària perquè els aeroports de l'EURAM puguin tenir una activitat autònoma i coordinada, amb Barcelona com a gran node, i Perpinyà-Ribesaltes i Girona-Costa Brava com a nodes auxiliars (en el darrer cas també en mercaderies).
- > Taula conjunta de tots els agents de l'eix (especialment els de Girona) per tal d'establir prioritats en la xarxa secundària, valorant costos i dificultats amb l'Administració.
- > Aposta per la diversificació econòmica, que s'ha mostrat com un bon antídoto contra la crisi.
- > Suport a les indústries exportadores, que estan mantenint l'activitat en temps de crisi, i especialment a activitats amb alt valor afegit.
- > Reactivació de l'Eurodistricte, dotant-lo de finançament, competències i autonomia.
- > Atenció especial a la investigació aplicada en el marc de l'Euroinstitut Català Transfronterer.
- > Activació de l'economia transfronterera a partir d'un espai d'informació compartida sobre contractacions.
- > Impuls d'un clima de realitat transfronterera (ampliació de mercats a canvi d'acceptació de la competència).
- > Creació d'un pol logístic combinat basat en una política de respecte mutu per als grans nodes de l'eix (respecte per l'especialització en fruita i verdura de Saint Charles i la contrapartida si El Far-Vilamalla aconsegueix una via d'especialització).
- > Trasllat de la cooperació en matèria turística a l'empresa privada amb paquets integrats.
- > Creació de la marca *economia sostenible* en el marc de l'Eurodistricte.
- > Valoració i seguiment de l'experiència transfronterera de la Cerdanya.
- > Figueres, capital de l'Eurodistricte.



## BIBLIOGRAFIA I DOCUMENTACIÓ

## BIBLIOGRAFIA I DOCUMENTACIÓ

- ALBALATE DEL SOL, Daniel i Germà BEL i QUERALT (2011), "Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España", *Revista de Economía Aplicada*, 55, pp. 171-190.
- AURCA-Agència d'Urbanisme de la Catalunya Nord (2011), *Anàlisi de l'activitat econòmica a l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer*, AURCA, Toluges (Catalunya Nord).
- BASTERRA ALDEA, Jon (i al.) (2001), *Jornadas de reflexión sobre la Eurociudad Vasca Bayonne San Sebastián*, Eusko Ikaskuntza, Donostia.
- BEL i QUERALT, Germà (2010), "Las infraestructuras y los servicios de transporte", a Manuel BAGÜÉS, Jesús FERNÁNDEZ-VILLAVARDE & Luis GARICANO (eds.), *La ley de economía sostenible y las reformas estructurales. 25 propuestas*, FEDEA, Madrid, pgs. 102-107.
- BIOSCA REIG, Oriol & Andreu ULIED SEGUÍ (2010), "Conclusiones dels debats territorials de l'EURAM", a Pau CAPARRÓS i GIRONÉS, *Llibre Blanc de les infraestructures de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM)*, Tres i Quatre, València.
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent (2007), "El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006)", *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, 44, pp. 44-57.
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent (2002), *EURAM 2010. La via europea*, Tres i Quatre, València.
- Cambres Oficials de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i València (2010), *Informe de l'Observatori d'Infraestructures del Corredor Mediterrani*, Cambres Oficials de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i València, Barcelona.
- CAPARRÓS GIRONÉS, Pau (2012), "El policentrisme del cordó litoral de l'Arc Mediterrani. Diagnosi institucional, històrica i cultural", a *Global Cat-Cicle de jornades de treball i reflexió 'Condicions territorials per a la internacionalització de Catalunya'-Primera Jornada: Oportunitats i reptes globals de Catalunya*, Barcelona, 26 de gener.
- CAPARRÓS i GIRONÉS, Pau (2010) [coord.], *Llibre Blanc de les infraestructures de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM)*, Tres i Quatre, València.
- CASAS i ONTENIENTE, Joan Baptista & Patrícia CRESPO SOGAS (2009), *Les economies de l'Arc Mediterrani*, Tres i Quatre, València.
- CASTAÑER VIVAS, Margarida i Jaume FELIU TORRENT (2012), "L'Eurodistricte català transfronterer. Un espai emergent sense marc administratiu", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, pp. 41-58.
- CASTAÑER VIVAS, Margarida; Jaume FELIU TORRENT i Obdúlia GUTIÉRREZ JARAMILLO (2011), "Llibre Blanc de l'Eurodistricte Català Transfronterer: creació de projecte i reestructuració territorial", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 57/2, pp. 281-292.
- Cercle EURAM de la Garrotxa (2014), *L'Observatori Econòmic i Social de la Garrotxa*, Cercle EURAM de la Garrotxa-Ajuntament d'Olot-Consell Comarcal de la Garrotxa-Diputació de Girona, Olot (La Garrotxa).
- COLL, Jérôme (2009), *Turistes i visitants sud-catalans a la Catalunya del Nord: una oportunitat de desenvolupament econòmic*, Generalitat de Catalunya (Casa a Perpinyà), Perpinyà.
- Comission Mobilité 21 (2014), *Mobilité 21: pour un schéma national de mobilité durable*, Ministeri de Desenvolupament Sostenible de França, París.
- Comissió Europea (2011), *Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*, Comissió Europea, Brussel•les.
- Consell Comarcal del Ripollès (2009), *Pacte comarcal de les infraestructures del Ripollès*, Consell Comarcal del Ripollès, Ripoll.
- Consell General dels Pirineus Orientals (2013), *Schéma régional de développement économique*, Consell General dels Pirineus Orientals, Perpinyà.
- CROSNIER, Patrick i al. (2011), "Reprise ou sortie de crise?", *Repères Synthèse pour l'Économie du Languedoc-Roussillon*, 4, juliol, 14 pp.

DDAA (2009), Actes de la IVa Conferència sobre comunicacions pirinenques. *Intermodalitat, transports i territoris*, Comunitat de Treball dels Pirineus-Regió de Llenguadoc-Rosselló, Narbona, 10 de febrer.

DDEP/DDAF-Direction départementale de l'Équipement des Pyrénées-Orientales i Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt des Pyrénées-Orientales (2008), *Diagnostic des territoires des Pyrénées-Orientales*, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire-Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Perpinyà.

Direction du Tourisme (2013), *Les chiffres clés du tourisme en Languedoc-Roussillon*, La Région Languedoc-Roussillon, Montpellier.

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (2011), *Schéma national des infrastructures de transport*, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Paris.

DURO, Juan Antonio (2011), *Estimació del PIB turístic per Catalunya, marques i comarques 2005-2010*, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.

Euroregió Pirineus-Mediterrània (2007), *Els transports a l'Euroregió*, Govern de Catalunya, illes Balears, Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, Tolosa de Llenguadoc.

EUROSTAT (2013), *Eurostat regional yearbook 2013*, European Commission, Brussel·les.

FOURCADE, Bernard [dir.] (2012), *Chiffres clés de l'économie Languedoc-Roussillon*, Chambre de Commerce et d'Industrie du Languedoc-Roussillon, Montpellier.

Fundació Institut Cerdà (2007), *La plataforma logística Catalunya. Mirada al present, visió de futur*, Barcelona-Catalunya Centre Logístic, Barcelona.

GARCIA-MILÀ, Santiago (2011), "El Port de Barcelona com a eina de competitivitat per als seus clients", *Xerrada Port de Barcelona*, 5 de juliol.

IIVEE (2014), *L'Euroregió de l'Arc Mediterrani. Quinze anys de cooperació econòmica i empresarial*, IIVEE, València.

IIVEE (2013), *L'eix Castelló-Tortosa-Tarragona. Economia, població i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, IIVEE, València.

IDESCAT (2012), *Comerç amb l'estranger*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.

Laboratorio Economia Locale-Università Cattolica del Sacro Cuore (2011), *Sistemes territorials locals de logística i transport de mercaderies: comparació d'experiències de l'arc llatí*, Università Cattolica del Sacro Cuore, Plasència (Emília-Romanya).

MESSAGER, Michel [dir.] (2010), *Essor prometteur des croisières en France*, Conseil National du Tourisme, Paris.

MINISTERI DE FOMENT (2012), *Plan de infraestructuras, transporte y vivienda*, Ministeri de Foment, Madrid.

Mission Développement Durable (2013), *Plan Climat Energie Territorial des Pyrénées-Orientales*, Consell General dels Pirineus Orientals, Perpinyà.

MOREU HASSÓN, Joan-Ignasi (1997), "Mercats emissors i sector turístic. Els nostres veïns francesos", *Estudis de Turisme de Catalunya*, 1, desembre, pp. 4-9.

NADAL i FORTIÀ, Joan (1989), "La pesca al Port de la Selva, ahir i avui", *Revista de Girona*, 35 (134), pp:48-54.

NINYOLES i MONLLOR, Rafael Lluís (1993), *El País Valencià a l'Eix Mediterrani*, L'Eixam, Tavernes Blanques (l'Horta).

Observatori Econòmic dels Pirineus Orientals (2013), *Les transports dans les Pyrenees-Orientales*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, Perpinyà.

Observatori Econòmic dels Pirineus Orientals (2009), *Les chiffres clés des Pyrénées Orientales*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, Perpinyà.

Observatori d'Empresa i Ocupació (2013), *Informe d'estructura empresarial*, Departament d'Empresa i Ocupació (Generalitat de Catalunya), Barcelona.  
 Prefectura dels Pirineus Orientals (2008), *Aménagement*

*durable des zones agricoles et naturelles. Guide pour l'élaboration des documents communaux d'urbanisme et l'instruction des autorisations de construire dans les Pyrénées-Orientales*, Prefectura dels Pirineus Orientals, Perpinyà.

RUA COSTA, Carles (2012), "El Port de Barcelona com a node logístic: situació actual i estratègies de futur", *Xerrada Port de Barcelona*, maig.

SGT-Secretaria General de Transports-Ministeri de Foment (2014), *Observatorio Hispano-Francés de tráfico en los Pirineos*, Ministeri de Foment, Madrid.

SÉTRA-Service d'Études sur les Transports, les Routes et leur Aménagements (2012), *Fret ferroviaire local en régions et dans les ports. Premiers éléments de bilan d'activité*, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, Paris.

TOURRET, Jean-Claude (2007), "Perspectivas de desarrollo en el sistema de transporte en el Mediterráneo", *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, 44, pp. 58-64.

TURRÓ i CALVET, Mateu (2010), *L'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM), porta d'Europa*, IIVEE, València.

ULIED i SEGUÍ, Andreu (2003), *Catalunya cap al 2020. Visions sobre el futur del territori*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.

## PRINCIPALS FONTS DE DADES

Anuari Econòmic de 'la Caixa':  
<http://www.anuarioeco.lacaixa.comunicacions.com/>

EUROSTAT-Estadístiques de la UE:  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

IDESCAT-Institut d'Estadística de Catalunya:  
<http://www.idescat.cat/>

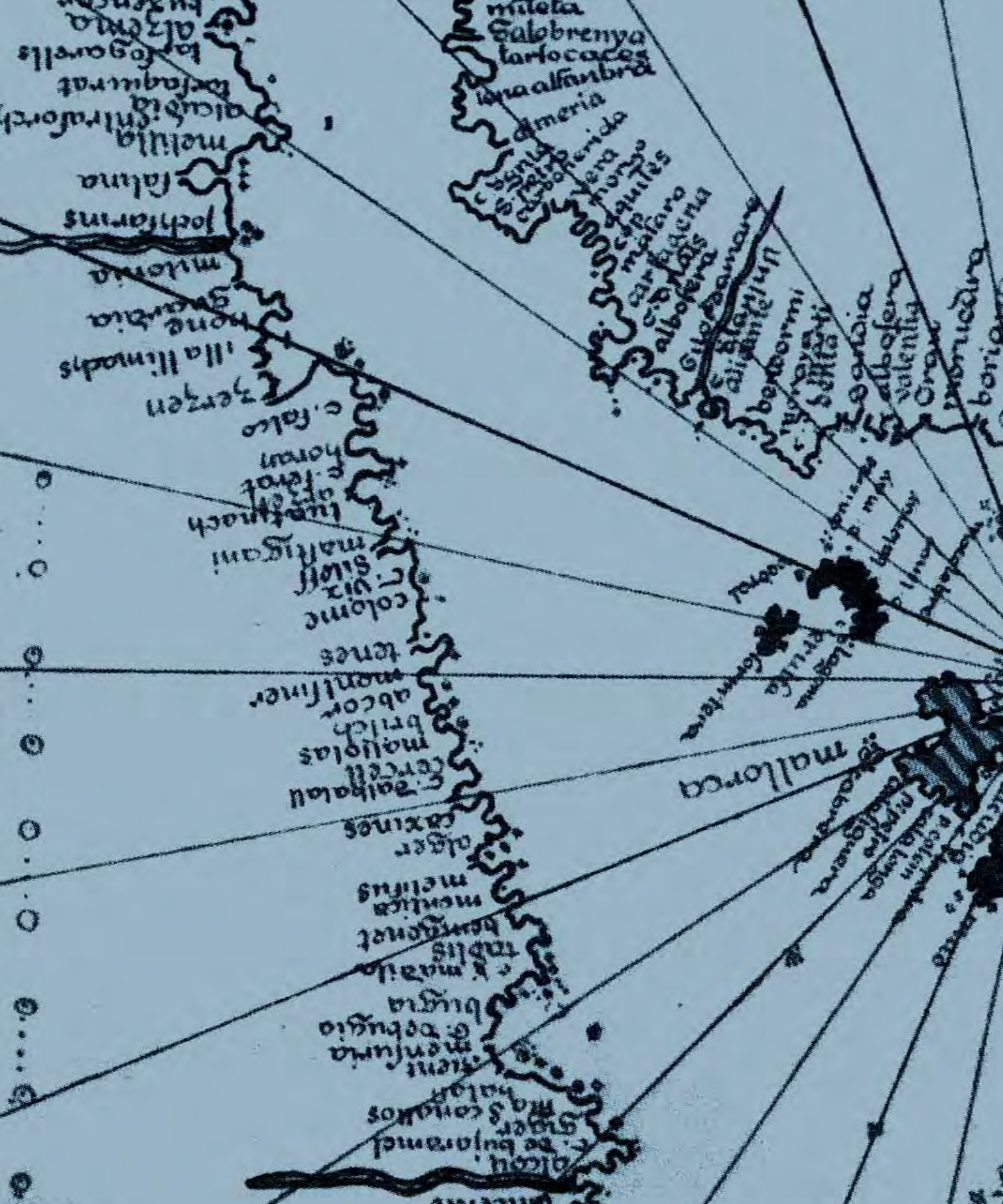
INE-Instituto Nacional de Estadística: <http://www.ine.es/>

INSEE-Institut National de la Statistique et des Études Économiques: <http://www.insee.fr>

Observatori d'Estudis Econòmics de la Cambra de Comerç i Indústria de Perpinyà: <http://obseco.perpignan.cci.fr/>

XIFRA-Sistema d'Informació Socioeconòmica Local de la Diputació de Girona: <http://www.ddgi.cat/xifra/>









*Col·lecció Eixos auxiliars de l'EURAM:*

- 1. L'eix Castelló-Tortosa-Tarragona (2013)*
- 2. L'eix Girona-Perpinyà (2014)*

# L'EIX GIRONA-PERPINYÀ

Economia, població i infraestructures  
en el node de connexió amb Europa



Diputació de Girona

#ddgi

#ddgi