

Aterratge a Tolosa

Al segle II aC, els teutons i els cimbres, vinguts del nord d'Europa, van arribar a la ciutat de Tolosa de Llenguadoc, quan era un dels principals punts de referència de la província romana de la Gàl·lia Narbonesa. Després, al segle V, van aterrar-hi els visigots. Més tard, els francs van instal·lar-hi el regne d'Aquitània i van convertir la ciutat en la seva capital, abans de passar a ser el segle IX el comtat occità de Tolosa. I enguany hi arriben els catalans, que aconseguen trencar la barrera dels Pirineus gràcies al tren d'alta velocitat.

L'entrada en funcionament aquest mes de la línia de tren d'alta velocitat entre Barcelona i París obre noves possibilitats, tant per al transport de mercaderies com per al moviment de persones. I és que, a banda de connectar aquestes dues ciutats en 6 hores i 20 minuts, també connecta la capital catalana amb Tolosa, en un temps de viatge de 3 hores i 7 minuts. Si el tren s'agafa a Girona, la durada del trajecte s'escurça fins a les 2 hores i 28 minuts.

La nova línia d'alta velocitat no sols connecta Barcelona amb París, sinó que també uneix la capital catalana amb ciutats com Tolosa de Llenguadoc, que es converteix en un niu d'oportunitats per a les empreses catalanes que es dediquen al sector aeronàutic.

I si es fa a Figueres, són 2 hores i 11 minuts.

I la regió administrativa francesa de Migdia-Pirineus, de la qual és capital Tolosa, és un niu d'oportunitats. Amb una població de gairebé tres milions d'habitants, i una taxa d'atur del 10,6%, té una economia molt dinàmica. No debades és una de les principals regions franceses en creació d'empreses i la primera pel que fa a la inversió en recerca i desenvolupament. A més a més, és la tercera regió que més exporta i la primera en la balança comercial (diferència entre exportaci-

ons i importacions). I l'any 2012 també va ser la regió líder en creixement econòmic a França, amb un augment del 0,9% del PIB.

Els fonaments de la seva economia són el sector agroalimentari, sobretot pel que fa als productes lactis i carnis, que genera prop de 25.000 llocs de treball; la mecànica i la metal·lúrgia, que en crea 26.000, i la logística, que dona feina a 20.000 treballadors. Com Catalunya, d'altra banda, també hi tenen un paper rellevant els sectors tecnològics, com el de les tecnologies de la informació i de la comunicació



La línia de tren d'alta velocitat Barcelona-París, connecta també la capital catalana amb Tolosa de Llenguadoc, un niu d'oportunitats.

Dossier Euram

(TIC) i la biotecnologia, que conjuntament reuneixen prop de 56.000 treballadors. Però si hi ha un sector que sobresurt per damunt de la resta a la regió, aquest és el sector aeronàutic.

Oportunitats que volen. I és el principal sector perquè Airbus, que és el fabricant d'avions i equips aeroespacials més important del món –amb una facturació anual que es compta amb desenes de milers de milions d'euros–, no només hi té la seva seu, sinó també dues de les seves quatre línies de muntatge. Les altres dues es troben una a la ciutat alemanya d'Hamburg i l'altra a Sevilla. El sector aeronàutic genera prop de 85.000 llocs de treball a la regió. A més a més, a Tolosa hi ha l'Aerospace Valley, el principal clúster aeronàutic europeu i un dels més importants del món, amb més de 1.300 socis i que genera 8.500 llocs de treballs en recerca.

Sense anar més lluny, l'any 2003 fins a deu empreses catalanes van aconseguir contractes per un valor al voltant dels 60 milions d'euros en el marc de la construcció de l'Airbus A380. Es tracta de l'avió comercial més gran que mai s'ha construït amb capacitat per a 853 passatgers, i té la seva planta de muntatge a Tolosa. "El sentim com un projecte nostre", va declarar el president Pasqual Maragall quan va ser inaugurat. Una d'aquestes empreses contractades, Aritex, amb seu a Badalona, també ha signat un nou contracte enguany, per al disseny, desenvolupament i muntatge d'una peça estructural del model A350 XWB. I el 2012 va aconseguir un altre contracte similar per al model A320neo. A hores d'ara, l'empresa badalonina té una plantilla de 160 treballadors i factura 85 milions d'euros anuals.

També hi ha el cas de Gutmar, amb seu a l'Hospitalet de Llobregat, que fabrica una de les peces –l'actuador hidràulic– del tren d'aterratge de l'Airbus A380, però també de l'A330 i de l'A400M, un avió de transport militar d'última generació, del qual es va entregar la primera comanda aquest desembre. Ja n'hi ha 174 demanats, dels quals 53 seran per a Alemanya, 50 per a França, 27 per a Espanya, 22 per al Regne Unit, 10 per a Turquia, set per a Bèlgica, quatre per a Malàisia i

un per a Bèlgica. Gutmar avui factura al voltant de sis milions d'euros anuals i té una plantilla de 60 treballadors. No obstant això, en els propers quatre anys espera augmentar els treballadors fins a 200 i facturar 25 milions d'euros anuals.

En aquest context, el novembre de l'any 2000 es va constituir el clúster Barcelona Aeronàutica i de l'Espai (BAiE), una associació d'empreses i entitats vinculades al sector aeronàutic que vol potenciar les activitats relacionades amb aquest sector a l'àrea metropolitana de Barcelona i Catalunya i atraure la inversió de les indústries aeroespacials. A hores d'ara compta amb més de 90 socis, entre els quals figuren Aritex i Gutmar, però també empreses com Abertis o institucions acadèmiques com la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en un dels edificis de la qual el BAiE té la seva seu. És membre de l'European Aviation Clusters Partnership, format per 40 clústers europeus.

El turisme. "Sense cap dubte, el sector turístic serà el que més se n'aprofitarà", assegurava el president de la Cambra de Comerç i Indústria Francesa a Barcelona, Philippe Saman, en declaracions a la cadena France24 el dia de la inauguració de la línia. I afegia: "D'entre els espanyols que visiten França, els catalans són els més nombrosos. Ara van sobretot a París. Amb aquesta línia de tren d'alta velocitat, crec que Tolosa i Marsella es convertiran en noves destinacions". Tot i que ara a la baixa per la crisi, la proximitat geogràfica fa que els turistes espanyols –i especialment els catalans– estiguin entre els principals visitants estrangers de la ciutat de Tolosa i de la regió de Mígdia-Pirineus. I l'alta velocitat obre més portes.

El mateix passa en la direcció contrària. Dels 14,5 milions de turistes que va rebre Catalunya l'any 2012, més de 3,8 milions van ser visitants francesos. Aquesta xifra representa una mica més de tres quartes parts del total de turistes que van arribar al Principat. El perfil d'aquest turista, segons el Laboratori de Turisme de la Gerència de Serveis de Turisme de la Diputació de Barcelona, acostuma a tenir una mitjana de 38 anys d'edat, és de classe mit-



AIRBUS-EXM COMPANY/H. GOUSSE

Airbus, un dels fabricants d'avions i equips

jana i mitjana-alta i en el 41,3% dels casos ve en família i en el 40,1% en parella. Realitza una despesa mitjana diària de 207 euros. D'aquesta manera, sens dubte, el tren facilitarà l'arribada encara de més turistes francesos a Catalunya. I viceversa.

Sintonia política. En una reunió que va tenir lloc aquest abril a la ciutat francesa, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, i el seu homòleg de Tolosa, Pierre Cohen, van signar un acord de col·laboració –que té una durada de tres anys– amb la vista posada en l'entrada en funcionament de la xarxa ferroviària d'alta velocitat. Trias va voler recordar que totes dues ciutats "comparteixen un espai geogràfic comú, als dos costats dels Pirineus, i uns



aeroespacials més importants del món, té la seu a Tolosa i, a més, dues de les quatre línies de muntatge.

interessos i objectius de futur” i que els acords signats “permetran continuar treballant per fer que les nostres ciutats siguin sostenibles i socialment cohesionades, i que afavoreixin el creixement econòmic, que és ara una prioritat de primer ordre”.

L’acord de cooperació es traduirà principalment en el reforçament dels intercanvis culturals, en l’àmbit de l’ensenyament artístic i la difusió d’artistes, i dels intercanvis econòmics, amb l’impuls de trobades entre empreses, en col·laboració amb les cambres de comerç, i la promoció d’activitats vinculades als sectors aeronàutic, logístic, agroalimentari i dels transports. Per una altra banda, també hi haurà intercanvis en l’àmbit de l’urbanisme i l’espai públic, pel que fa a la gestió i

ordenació dels espais públics i el paisatge urbà, i en matèria política, en la lluita contra les discriminacions i per la igualtat de drets dels ciutadans.

A més a més, Tolosa també participa en el projecte EU Core Cities, una plataforma impulsada per l’Ajuntament de Barcelona que agrupa diverses ciutats i àrees metropolitanes europees amb l’objectiu de treure profit de la xarxa ferroviària transeuropea. Enguany va celebrar el seu primer congrés en el marc del Saló Internacional de la Logística i la Manutenció (SIL). Hi participen d’altres ciutats com Bilbao, Castelló de la Plana, Perpinyà, Utrecht, Gènova o Lió. D’altres han mostrat el seu interès. Són els casos de Berlín, Viena, Brussel·les, Copenhaguen, París, Roma, Londres, Zuric o Amsterdam.

Per una altra banda, tant Catalunya com Migdia-Pirineus, juntament amb les illes Balears, l’Aragó i el Lluçanès, formen part d’un mateix projecte de cooperació política: l’Euroregió Pirineus Mediterrània. Nascut l’any 2004, des de l’any passat està sota la presidència de Martin Malvy, ex-ministre de Pressupostos de François Mitterrand i actual president del Consell Regional de Migdia-Pirineus. El seu repte és fer del nord-oest del Mediterrani “un pol de desenvolupament sostenible basat en la innovació i la integració social i econòmica del territori” i “contribuir a la construcció d’una Europa unida, solidària i propera als ciutadans”.

Nicolás Tomás