

Els catalans mai no han marxat de Marsella

La nova línia de tren d'alta velocitat entre Barcelona i París també connecta la capital catalana amb la ciutat de Marsella. Aquest fet obre noves possibilitats a nivell turístic, però també en l'àmbit econòmic, amb un dels principals ports del Mediterrani.

La Plage des Catalans —és a dir, la platja dels catalans— és a la ciutat francesa de Marsella, just al cantó del Port Vell, davant de la també coneguda com Rue des Catalans. De fet, tot plegat es troba dins el barri marsellès de Les Catalans, on vivia Mercedes, la promesa d'Edmond Dantès a l'obra *El comte de Montecristo*, d'Alexandre Dumas. Rep aquest nom pels pescadors d'origen català que s'hi van instal·lar durant el segle XVIII. El barri es va anar fent gran, però el nom ja s'hi va quedar definitivament. Enguany, però, potser seria més indicat començar a parlar de la *Gare des Catalans* (l'estació dels catalans), gràcies a la nova línia de tren d'alta velocitat que uneix Catalunya i França.

I és que la posada en marxa el desembre passat de la línia d'alta velocitat entre Barcelona i París ofereix noves possibilitats, a banda de connectar les dues grans ciutats europees en poc més de sis hores. També, gràcies al projecte conjunt entre Renfe i SNCF, es pot anar des de la capital catalana fins a la ciutat de Marsella, i viceversa, en un temps de viatge de 4 hores i 32 minuts. Si l'origen o la destinació és Girona, la durada del trajecte s'escurça fins a les 3 hores i 53 minuts. I si és Figueres, baixa fins a les 3 hores i 36 minuts.

El port és una de les pedres angulars d'aquesta ciutat marinera, entorn del qual gira gran part de l'activitat econòmica. Ja sigui per l'arribada de

centenars de milers de turistes a través del mar, pel constant moviment de mercaderies en les seves instal·lacions o per la pesca que encara és un dels grans pilars del comerç local, el port es converteix en el principal motor econòmic de la ciutat. De la maneta de tota la resta de sectors que se'n veuen beneficiats, com ara el turisme.

Enclavament marítim. Pel que fa al transport de mercaderies, segons les dades de 2012 del Ministeri d'Ecologia, Desenvolupament Sostenible i Energia francès, el port de Marsella va ser el primer port de França en nombre de tones mogudes. Va transportar un total de 10,4 milions de contenidors i 85,6 milions de tones. D'aquestes tones, gairebé dues terceres parts —el 65%, 56,1 milions de tones— van ser càrregues de líquid sense envasar. No debades, els principals productes exportats per la regió són productes petrolers refinats i productes químics, que es dirigeixen principalment a Itàlia, Espanya i Algèria, per aquest ordre d'importància. Les càrregues de sòlid sense envasar van suposar 12,3 milions de tones.

Precisament de Marsella és l'empresa CMA CGM, la tercera empresa naviliera més important del món pel que fa al transport marítim de contenidors. Una companyia, amb seu a la ciutat francesa i 650 oficines repartides per tot el món, que té presència a 150 països,



El port de Marsella és una de les pedres angu-

opera en més de 400 ports i mou més de 10,6 milions de contenidors cada any. L'empresa té diverses rutes que passen per Barcelona, com la que connecta el Mediterrani amb el Carib, entre ciutats com Barcelona, València i Gènova a una banda, i La Guaira (Veneçuela), Cartagena (Colòmbia) i Puerto Limón (Costa Rica) a l'altra. O l'Amerigo Express, que uneix les mateixes ciutats mediterrànies amb la costa est dels Estats Units, amb ciutats com Nova York i Norfolk, a l'estat de Virgínia.

El passat octubre, els ports de Barcelona, Marsella i Gènova, que formen part de l'associació Intermed —creada el 1997 per les tres institucions—, van comprometre's a la capital catalana a fer durant els propers dos anys un estudi sobre els avantatges competitius dels ports mediterranis respecte als seus competidors del nord d'Europa. Les àrees d'interès són tres. En primer



lars d'aquesta ciutat, entorn del qual gira gran part de l'activitat econòmica.

lloc, l'impacte de la P3, l'aliança que aglutina les tres empreses navilieres líders en el transport marítim mundial: la danesa Maersk, la suïssa Mediterranean Shipping Company (MSC) i CMA CGM. En segon lloc, tot el que

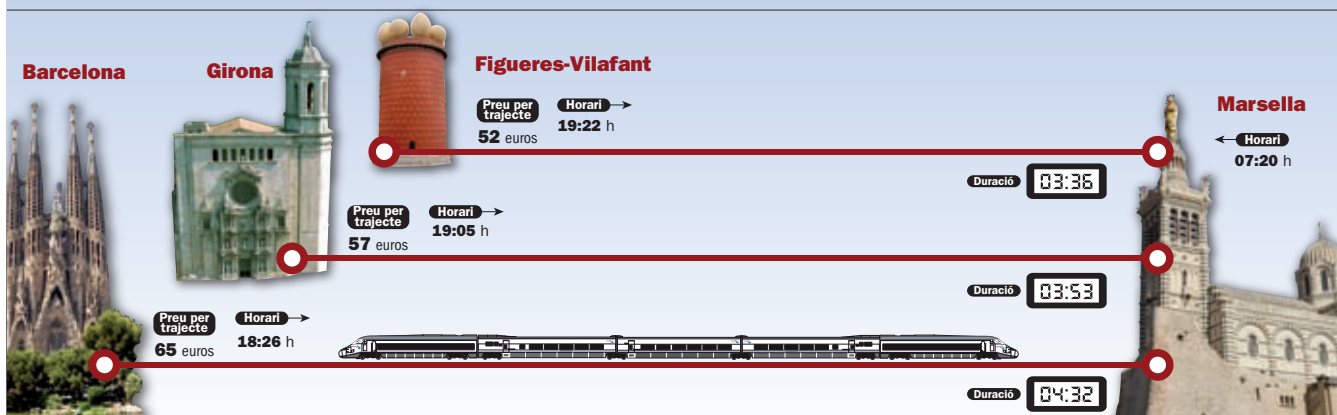
té a veure amb els règims i pràctiques duaneres nacionals. I en darrer lloc, els projectes que compten amb fons de finançament europeus, com el Clyma que, aprovat el novembre per Brusselles i liderat pel port de Barcelona, se

centra en la connexió entre Madrid i Lió a través del corredor mediterrani.

La mateixa Intermed va defensar el novembre de 2012 i davant del Parlament Europeu, el rol que han de tenir els ports mediterranis per a aconseguir una logística més sostenible i eficient. Segons les dades presentades per l'associació, en els darrers anys s'ha produït un augment significatiu del tràfic de contenidors –més de 19 milions de contenidors TEU anuals– entre l'Extrem Orient i Europa. No obstant, el 75% d'aquest tràfic és canalitzat pels ports del nord del continent, com els de Rotterdam, Anvers i Hamburg. Un desequilibri que redueix la sostenibilitat i l'eficàcia del sistema de transport europeu. “Si no corregim aquest desequilibri, la Unió Europea fracassarà en el seu objectiu de reduir d'un 60% les emissions contaminants, tal com estableix el Llibre Blanc de Transports”, va afirmar Jean-Claude Terrier, president de l'Intermed i del Port de Marsella.

Turistes i congressistes. També té un pes molt important el turisme, que veu en el port una de les grans portes d'entrada, de persones i de diners. De fet, aproximadament una quarta part del turisme de la ciutat prové dels creuers. Segons les dades del Ministeri d'Ecologia, Desenvolupament Sostenible i Energia francès, pel port de Marsella van passar un total de més de tres milions de passatgers l'any 2012, fet que va suposar un augment del 4,6% respecte a l'any anterior. D'aquestes, una mica més de la meitat –1,5 milions– corresponen als usuaris de ferri. Tenen un pes molt important els ferris que cobreixen

Viatge a la Costa Blava





EL TEMPS

La tercera empresa naviliera més important del món en transport marítim de contenidors, CMA CGM, té la seva seu a Marsella.

els trajectes entre Marsella i Còrsega i el nord d'Àfrica. Per una altra banda, la resta, al voltant d'1,46 milions de viatgers, van ser creueristes.

A més a més, segons les dades de la Unió d'Aeroports Francesos, l'aeroport de Marsella Provença va ser el cinquè de França pel que fa al nombre de passatgers l'any 2012. Van passar-hi més de vuit milions de passatgers, cosa que va suposar un augment del 12,7% respecte a l'any anterior. Per davant se situen els dos de París (Charles de Gaulle i Orly), amb 61,5 i 27,2 milions de passatgers respectivament; el de Niça, també a la regió de Provença-Alps-Costa Blava, amb 11,1 milions de viatgers; i el de Lió, amb 8,7 milions de persones. Sense anar més lluny, arriben més de 10 milions de turistes cada any al departament de Boques del Roine, del qual també és la capital Marsella, una xifra que suposa cinc vegades la seva població total.

L'any 2012 van passar per la ciutat de Marsella més de 4,1 milions de turistes

L'any 2012 van passar per la ciutat de Marsella més de 4,1 milions de turistes, que van generar 18.100 llocs de treball en el sector i van tenir un impacte econòmic per a la ciutat d'uns 700 milions d'euros. Per arribar a aquestes xifres de visitants, els congressos –juntament amb l'arribada de creuers al seu port– han esdevingut un factor clau. Es calcula que l'organització de 331 congressos el 2012 va tenir un impacte total de 150 milions d'euros i va generar una despesa diària d'entre 150 i 200 euros per persona i dia per part dels visitants.

Relacions bilaterals. El desembre del 2009 es va signar un acord bilateral de col·laboració entre Catalunya i la regió administrativa francesa de Provença-Alps-Costa Blava, de la qual Marsella és la capital. El conveni, que s'emmarca en l'estratègia del govern per a potenciar l'acció exterior en els països que tenen vinculació amb Catalunya, tenia per objectiu potenciar les relacions d'ordre econòmic, institucional i humà entre totes dues regions del sud d'Europa. En aquest cas, segons el govern, hi conflueixen els vincles culturals, històrics i econòmics, a més del factor clau de la proximitat entre tots dos nuclis.

Segons va informar la Generalitat en el seu moment, l'acord servia "per a desenvolupar els contactes entre el govern i la regió Provença-Alps-Costa Blava i així promoure amb més facilitat els intercanvis a diferents nivells, ja siguin tècnics o polítics". Els àmbits que afectava de manera directa el conveni bilateral de col·laboració eren, principalment, la recerca i la innovació, el desenvolupament econòmic, l'ensenyament superior, el medi ambient, el mar, el turisme, la cultura i els transports.

Provença-Alps-Costa Blava i Catalunya ja comparteixen espai en diverses xarxes europees de cooperació entre regions, com ara la Conferència de Regions Perifèriques Marítimes (CRPM), dins la qual hi ha la Comissió Intermediterrània (CIM). Aquesta comissió va presentar una declaració el passat juliol en què situava com a objectiu compartit "la superació de la situació de dificultats que es travessa actualment mitjançant la creació de riquesa i llocs de treball i partint d'una relació de col·laboració mútua entre les mateixes regions mediterrànies per fer front comú davant les autoritats europees i canalitzar més intensament els fons europeus cap als territoris de l'àrea".

Nicolás Tomás