

L'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer, ajornat oficialment *sine die* per la crisi, representa un potencial de cooperació entre dos territoris separats per una frontera administrativa però amb sinergies empresarials, territorials i socials. L'IIVEE analitza el potencial d'aquest eix en l'estudi 'L'eix Girona-Perpinyà, Economia, població i infraestructures en el node de connexió amb Europa'.



## L'eix Girona-Perpinyà, la baula del corredor del Mediterrani

L'estiu del 2007, diferents organitzacions de Girona i de la Catalunya Nord firmaven a Ceret l'acord per constituir l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer (EDCT) amb la intenció de convertir-se en una agrupació europea de cooperació territorial. Aquest organisme havia de tenir capacitat jurídica i autonomia financera per reforçar la cohesió econòmica i social, així com el desenvolupament sostenible i ecològic

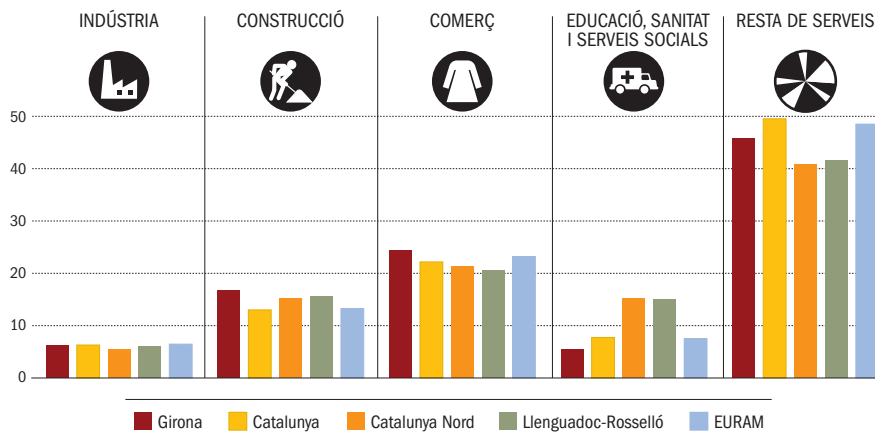
del territori. Malauradament, la crisi econòmica i financera que esclataria pocs mesos després, sumada als entrebancs polítics que han posat reiteradament els governs de Madrid i París per tal de protegir la seva política d'infraestructures radial i centralitzadora, han deixat oficialment aturat aquest projecte, que havia de possibilitar la trobada dels dos territoris per incrementar la seva competitivitat empresarial, territorial i social.

Però què ha passat entre el 2007 i el 2015? El camí no s'ha aturat en sec, s'han identificat oportunitats i s'han començat a teixir complicitats en aquest Espai Català Transfronterer. No a la velocitat que s'hauria volgut quan es va signar l'acord, però comença a construir-se alguna cosa, fruit de la voluntat dels agents socials i econòmics de banda i banda de la frontera administrativa. L'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE), que



## Estructura sectorial de les empreses

En percentatge. 2013



Font: IVEI

mateixos agents socials i econòmics amb què hem pogut parlar les han identificades A hores d'ara ja es produeixen les condicions per començar a donar un impuls real a la cooperació transfronterera, i hem de ser capaços d'aprofitar aquestes condicions sense que els imperatius financers siguin un condicionant insalvable", argumenta Lluís Català.

A tall d'exemple, els agents enquestats per a l'estudi constaten que l'economia real està empenyent de forma natural cap a aquesta col·laboració transfronterera. "Les empreses ja treballen amb proveïdors de banda i banda dels Pirineus, i fins i tot alguns empresaris de la Catalunya Nord ens expliquen que, si durant el franquisme la part catalana de l'Estat espanyol passava a l'altre costat i a l'arribada de la democràcia formal van caure en picat aquestes expedicions, d'un temps ençà ha revifat aquest intercanvi de forma bidireccional", explica l'autor de l'estudi, que a més remarca que en aquesta cooperació transfronterera també hi ha aspectes negatius que els empresaris han d'assumir.

Posa l'exemple de la construcció, en què, a partir de l'esclat de la bombolla immobiliària, molts treballadors d'aquest sector, sobretot de Lleida i de Girona, han creuat la frontera per buscar oportunitats a la Catalunya Nord, i això s'ha traduït en una competència directa amb les empreses nord-catalanes. Aquesta competència ha generat tensió i ha provocat alguns incidents a

la frontera com ja va passar amb el sector de la fruita i la verdura. Però Lluís Català remarca que aquesta competència forma part de la relació transfronterera, i que "els agents econòmics amb qui hem parlat són conscients que s'ha d'estar preparat per rebre els beneficis i els perjudicis de la interacció. Quan amplies mercat, si interactues a l'altre costat de la frontera tens més oportunitats de mercat, però alhora també amplies competidors, i si això no ho assumeixes, és quan vindran problemes", insisteix Català, que ha recollit opinions majoritàriament favorables en aquest sentit, perquè consideren que en aquest joc comercial tothom hi guanya: "En realitat estem parlant d'una mateixa cultura, un paisatge i un substrat social i econòmic amb moltes similituds", rebla.

**Potencialitat màxima.** A més, aquest eix Girona-Perpinyà pot assumir una funció descongestionadora de l'activitat de Barcelona com a node central del Mediterrani. La millora de les infraestructures de transport permet un escurçament progressiu de les distàncies, i dona a aquesta àrea un potencial enorme per créixer i per absorbir part del creixement de la capital de Catalunya. De fet, ja hi ha elements de l'economia de Girona i la Catalunya Nord que són referència europea, com ara el sector carni gironí i tota la indústria associada, o la plataforma de distribució de mercaderies agroalimentàries del Mercat de Sant Carles de Perpinyà.

entén que l'Eix Girona-Perpinyà és una peça imprescindible en la construcció del Corredor Mediterrani i, en definitiva, de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram), ha volgut prendre el pols a aquest projecte amb l'estudi *L'Eix Girona-Perpinyà. Economia, població i infraestructures en el node de connexió amb Europa*, a càrrec del professor de la Universitat d'Alacant Lluís Català.

**Brots verds.** La importància estratègica d'aquest eix no deixa marge per a dubtes. És un pont del *hub* de Barcelona cap a l'eix central de desenvolupament europeu, una baula clau per al corredor del Mediterrani i per a l'Euram. I malgrat que hi hagi una aturada institucional, a l'eix Girona-Perpinyà ja s'han vist brots verds. "Al territori hi ha oportunitats, i els

Català destaca que “a la Catalunya Nord hi ha també un desenvolupament molt alt de les energies renovables, especialment la solar i l’eòlica, de la qual podria treure profit també el sud, i a més, és un dels màxims productors de vi de França, que fins i tot nodreix altres DO franceses quan hi ha carències de matèria primera per fer el vi. I si Girona és fortíssima en turisme, Catalunya Nord encara pot créixer i explorar noves propostes per atraure una gran massa turística. Tot plegat converteix aquest eix en una autèntica mina d’or que cal explotar”.

**Falten les infraestructures.** Ara bé, l’estudi deixa constància de totes les mancances en infraestructures que a hores d’ara impedeixen que aquesta comunicació dins de l’eix sigui més fluida, i sobretot, que impedeixen que sigui un veritable pont de pas per al corredor mediterrani. Quines són les principals reivindicacions dels agents econòmics i socials de l’eix en matèria d’infraestructures? Remarca en primer lloc el reforçament del gran corredor mediterrani i els elements que el nodreixen en tots els modes de transport.

En el terreny ferroviari, les expectatives creades amb la posada en marxa de la línia d’alta velocitat que uneix Barcelona i Perpinyà han estat una mica frustrades pel fet que al nord aquest corredor no s’acaba d’allargar en les mateixes condicions i prestacions fins a Lió i París, que són la porta de connexió amb la xarxa central europea, coneguda com la *blue banana*, que va des del nord d’Anglaterra fins al nord d’Itàlia, passant pel Benelux, França, Alemanya i Suïssa. Per aquest motiu es considera prioritari continuar en alta velocitat al nord de Perpinyà i aconseguir la doble via exclusiva per a mercaderies amb ample europeu, i pel que fa al transport per carretera, els enquestats insisteixen que cal desdoblant la N-II per fer front a les puntes de trànsit als Pirineus. Ara bé, des de l’àmbit més acadèmic es plantegen alguns dubtes, especialment sota l’òptica de la sostenibilitat, perquè es pot considerar que té menys impacte sobre el territori afegir més carrils a l’AP-7 que no desdoblant la N-II, que el cost d’inversió en un desdoblament potser és més gran que no pas posar fi a la con-



TURISME DE PERPINYÀ

### Carreteres, aeroports i ports de l’eix Girona-Perpinyà



cessió 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 CO2. Però el món empresarial de banda i banda considera que el desdoblament de la N-II tindria la doble virtut de solucionar les puntes de congestió viària que actualment s’hi donen i alhora implicaria una reducció de costos per al transport de mercaderies per carretera, perquè si actualment un transportista vol una carretera ràpida ha de pagar peatge.

Pel que fa al transport marítim, es coincideix a reivindicar la millora dels accessos al port de Barcelona, valorat com la infraestructura portuària de referència per a l’eix Girona-Perpinyà. En aquest sentit, fonts del port de Barcelona expliquen en aquest estudi que “des del punt de vista de mercat, el port està molt ben situat perquè les empreses de la Catalunya Nord i de tot el sud de França puguin accedir als mercats asiàtics”. El port de Barcelona és el més proper de ciutats com Tolosa de Llenguadoc o Bordeus, i per tant, Barcelona pot ser competitiva si té bones connexions. I la Catalunya Nord

Estació d'alta velocitat de Perpinyà, que ja connecta amb Barcelona, Girona i Figueres en un trajecte que no arriba a 1h. 30 minuts.



“té la possibilitat de fer de *hub*, que la mercaderia arribi a Perpinyà i es faci una distribució per diferents línies de ferrocarril, tal com ja es fa amb el mercat de Sant Carles, que redistribueix la mercaderia del port català cap a Bordeus”. Però tothom és conscient que encara cal recórrer un llarg camí per consolidar Perpinyà com un node en el tràfic interoceànic de mercaderies, com ara el pas dels Pirineus i els accessos ferroviaris i viaris al port.

I finalment, pel que fa al transport aeri, també es reclama una millora dels accessos a l'aeroport del Prat, assumint que el paper reservat als aeroports de Girona i de Perpinyà és clarament secundari a causa de la tendència a la concentració en grans nodes, tant en passatgers com en mercaderies. L'encaix que puguin tenir aquests dos aeroports depèn en bona mesura del servei que puguin prestar com a alimentadors de l'aeroport del Prat, que vol convertir-se en un *hub* del sud d'Europa. Però el cert és que l'aeroport de Barcelona encara no disposa d'una estació d'alta velocitat que li permeti configurar-se com una plataforma intermodal. S'as-

sumeix que totes les altres actuacions, si bé són desitjables, estan sotmeses a l'efectivitat de la xarxa principal, i això inclou nodes de comunicació que es troben fora d'aquest eix, però que poden atraure tràfics internacionals. Per tant, conclou l'estudi, “es reclama fluidesa màxima per a les vies terrestres, que han d'incloure, a banda del corredor i del complicat pas pels Pirineus, els accessos als nodes centrals aeri i marítim per tal de garantir una intermodalitat efectiva”. Aquesta actuació esdevé imprescindible per optimitzar el sistema logístic i de transport, però alhora els agents socials i econòmics que han participat en l'estudi són conscients que no poden convertir-se en el pol central de l'activitat econòmica del corredor, perquè són conscients de la jerarquia territorial que tenen Girona i la Catalunya Nord, i “troben 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 local”, remarca l'estudi.

**Desencallar l'EDCT.** Els agents clau en aquest eix també coincideixen a assenyalar la importància de configurar aquest eix com a “lloc de pas”, però aquesta condició està clarament associada als reptes infraestructurals i administratius que hi ha plantejats i que estan encallats arran de la crisi econòmica. Consideren que l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer podria servir per atenuar l'efecte frontera i començar a superar aquestes barreres. Els principals agents consideren que cal arribar a un 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. Una situació que requeria desencallar la construcció d'aquest Eurodistricte a nivell institucional i una reactivació de la interacció econòmica entre les dues bandes dels Pirineus. En definitiva, reactivar el compromís signat el 2007 per tal de dotar aquest projecte d'estabilitat financera i autonomia jurídica suficient per actuar des de l'òptica de la integració transfronterera.

## Xarxa ferroviària de l'eix Girona-Perpinyà



Font: IVE

En aquest sentit, Lluís Català reconeix que caldria un nou impuls, no només perquè les administracions hi possessin finançament, sinó perquè hi hagués una visualització pública de l'interès per aquest eix. “Aleshores tothom, empresaris i treballadors, farien una passa més. Però sense la implicació real de Madrid i París per modificar la política d'infraestructures basada en la radialitat, i per desencallar un marc legal que permeti realment operar en un mercat únic, perquè tot i que la UE ho sigui, encara hi ha traves que impedeixen operar en aquest sentit, no podem fer sòlid l'Eix Girona-Perpinyà”, sentència Català.

D'altra banda, els canvis en els governs polítics regionals i locals i les diferents posicions respecte a la prioritat de reivindicar o no la catalanitat dels territoris francesos susceptibles de ser considerats la Catalunya Nord, el canvi de prioritats per la crisi econòmica i la falta de capacitat d'acció conjunta, han fet que el projecte d'Eurodistricte s'hagi anat desinflant aquests darrers anys. Sigui com sigui, hi ha molts indicis reals que aquest enclavament de l'Euram té una importància central des del punt de vista social i cultural, però sobretot infraestructural. Si el corredor del Mediterrani ha de ser una realitat, ha de tenir una continuïtat, ser una ruta sense obstacles ni per a persones ni per a mercaderies, i en aquest context no hi ha marge per als colls d'ampolla com el de la frontera francesa.

Gemma Aguilera