

L'Empordà dins l'espai català transfronterer

Reflexions de desenvolupament territorial en el marc euroregional

Per Joan Armangué Ribas

Resum

La situació geogràfica de l'Alt Empordà, al centre de l'Euroregió, suposa un seguit d'oportunitats per al desenvolupament social, econòmic i cultural de l'Empordà. L'Empordà, històricament, ha estat situat en una cruïlla de camins. Cada vegada més, però, les comunicacions en xarxa permeten l'articulació i l'estructuració de les relacions transfrontereres. La superació de la frontera i la necessitat de mirar cap al Nord és la via per al progrés de l'Empordà. I el marc de l'Euroregió és l'espai adequat per fer-ho possible.

L'autor apunta clarament que la xarxa d'àrees urbanes empordaneses ha de superar la vella estructura administrativa que separa l'Alt i el Baix Empordà. En lloc de la divisió comarcal, cal que, de manera global, s'ocupi un espai de centralitat dins l'arc mediterrani transpirinenc. Per ocupar aquest espai cal enfortir la competitivitat i la complementarietat de l'economia empordanesa, necessari en un procés d'igualació dels preus dins l'espai català transfronterer.

Paraules clau

Euroregió, centralitat empordanesa dins l'Euroregió, espai català transfronterer, arc mediterrani transpirinenc, desenvolupament econòmic, segle XXI

Abstract

The geographical situation of the Alt Empordà, at the centre of the Euroregion, implies a series of opportunities for its social, economic and cultural development. Historically, the Empordà has been a crossroads. More and more, though, network communications allow to articulate and structure cross-border relations. To overcome the border and the necessity to look towards the North are ways of progress for the Empordà. And the Euroregion is the adequate place to make this possible.

The author states clearly that the network of metropolitan areas of the Empordà has to overcome the old administrative structure that divides the Alt and Baix Empordà regions. Instead of the regional division, it is necessary to take, globally, a place of centrality within the Mediterranean, cross-Pyrenees belt. In order to take this place, it is necessary to strengthen the competitiveness and the complementarity of the Empordà economy, needed in a process of equalisation of prices within the Catalan cross-border territory.

Keywords

Euroregion, centrality of the Empordà within the Euroregion, Catalan cross-border territory, Mediterranean, cross-Pyrenees belt, economic progress, twenty-first century

DOI: 10.2436/20.8010.01.97
IEE, Figueres, (2011), p. 531-557

L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER DINS EL MARC DE L'EUROREGIÓ. LA INFLUÈNCIA I LES RELACIONS TRANSFRONTERERES A L'EMPORDÀ COM A ELEMENT DE DESENVOLUPAMENT SOCIAL, ECONÒMIC I CULTURAL

L'Empordà nasqué en un lloc de trànsit, en el punt per on passaren tots els pobles que han tingut un paper en l'espai humà i cultural que anomenem Mediterrània i també, l'espai que en l'època moderna i contemporània, els atzars de la política europea la convertiren en terra fronterera, o sigui de pas, de contacte, d'influències a través de les quals adquirí una personalitat singular. Una terra fronterera que en aquests darrers segles ha estat el punt final d'un País i on ara amb els nous escenaris regionals europeus cada vegada més tindrà un paper de centralitat dins l'arc mediterrani transpirinenc.

La idea de l'Euroregió impulsada per Pasqual Maragall va prenent forma. Així, l'Euroregió Pirineus-Mediterrània, integrada per Aragó, Catalunya, Illes Balears, Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, es presenta amb aquesta declaració:⁽¹⁾

“Malgrat tractar-se de territoris contigus, les cinc regions mai han estat objecte d'una perspectiva integrada de desenvolupament. L'Euroregió pretén superar aquesta herència dels plantejaments estatals de desenvolupament i avançar en l'articulació d'un espai orientat al desenvolupament sostenible i respectuós amb el medi. La frontera franco-espanyola segueix representant una fractura pendent de superació. Li és atribuïble el retard acumulat en la millora de la comunicació interior i en la connexió transeuropea del territori euroregional, una situació que frena les possibilitats de desenvolupament i que ha propiciat un model de transport insostenible. L'adequada connexió amb el nucli més dinàmic i pròsper d'Europa és així una prioritat per a les regions sòcies. El procés de globalització perjudica, per altra banda, els conjunts socials mancats de massa crítica econòmica i en generació de coneixement. L'Euroregió és, en aquest sentit, una finestra única d'oportunitat per a modificar la nostra escala i reforçar la nostra capacitat en àmbits de futur. Les regions sòcies comparteixen aquesta visió d'impuls a les infraestructures, de major innovació i d'organització en xarxa de les seves capacitats en un espai policèntric i divers que tendeixi cap a una major integració econòmica. Consideren, alhora, que poden jugar un paper rellevant a la Mediterrània occidental.”

1. Declaració constitutiva de l'Euroregió Pirineus Mediterrània “L'Euroregió, un futur compartit” signada el 29 d'octubre de 2004 a Barcelona.

I en el centre d'aquesta Euroregió, l'Espai Català Transfronterer. La creació de l'Eurodistricte⁽²⁾ com a òrgan de gestió tindrà com a finalitat potenciar, vertebrar, harmonitzar i promoure un projecte de desenvolupament compartit d'aquest espai, que aplega més d'un milió d'habitants de més de 450 municipis de la demarcació de Girona i la Catalunya Nord.

Són dues iniciatives que pretenen articular un marc de relacions euroregionals i transfrontereres que possibilitin dotar d'una perspectiva integrada de desenvolupament a les regions, ciutats i territoris que en formen part.

Reflexionar sobre l'Empordà en l'Espai Català Transfronterer és reflexionar sobre la influència i de les nostres relacions mirant cap al nord. I al fer-ho, cal recordar Ernest Lluch, on a *Una teoria de l'Empordà*,⁽³⁾ va explicitar una sèrie de raons culturals, econòmiques i socials que varen possibilitar l'eclosió de l'Empordà en molts àmbits. Una d'aquestes raons és la proximitat amb França, com a element de caràcter geogràfic decisiu i amb una influència determinant.

En el nostre passat trobem altres moments carregats de simbolisme. Des del tractat dels Pirineus (1659), l'Empordà ha esdevingut la porta del país. Figueres es convertia, de cop i volta, en la primera població important al nord-est d'Espanya després de travessar la frontera dels Pirineus. L'eix viari sud-nord, el camí reial, agafava força en detriment de l'eix oest-est, Besalú-Castelló. Amb la nova frontera, el camí de França per Figueres i la Jonquera es va imposar sobre el de la costa, i Figueres es va convertir en la plaça forta que controlava l'entrada del país.

El segle XVIII, per exemple, és quan Figueres assumeix decididament la capitalitat d'aquest territori que avui és l'Alt Empordà. El fet que, potser, representa millor aquesta preeminència de Figueres, és la construcció, entre 1753 i 1766, del castell de Sant Ferran. L'elecció de l'indret on edificar la fortalesa va provocar nombrosos debats i informes, en els quals es van tenir en compte aspectes geogràfics i estratègics, l'orografia del terreny i, també, la proximitat d'una població important. De retruc, la mateixa construcció del castell va ser una nova empenta que va accelerar l'activitat econòmica de la ciutat i, després, la seva pròpia existència va donar a Figueres un major pes específic dins el territori.

2. Declaració d'intenció per a la creació d'un Eurodistricte a l'Espai Català Transfronterer signada el 27 de juliol de 2007 a Ceret.

3. Conferència pronunciada per Ernest Lluch el 17 de març de 1984 al Casino Menestral Figuerenc.

Antoni Puigvert⁽⁴⁾ parla de l'Empordà com a terra de frontera i passadís: “Des del segle XVIII, per tant, l'Empordà és més que una porta; és, sobretot, un passadís, un forat a la muralla o, més ben dit: la clau que permet la connexió del món hispànic (tancat sovint amb tots els panyes) amb la modernitat cultural i econòmica d'Europa”.

Si des del segle XVIII, l'Empordà es consolida com a terra de pas, com a lloc de trànsit, com a passadís; a partir del segle XXI li pertoca assumir un nou paper en funció de la seva centralitat dins l'Espai Català Transfronterer; l'Empordà ha de convertir-se en la xarnera d'aquest nou escenari transpirinenc.

El *Llibre Blanc de l'Eurodistricte*⁽⁵⁾ remarca en la primera conclusió:

“A diferència d'altres territoris situats a una banda i altra de la frontera francesa, l'Espai Català Transfronterer es caracteritza per una frontera molt menys permeable per a les poblacions properes que hi viuen. Malgrat característiques territorials sovint semblants, les pràctiques i el tipus de desenvolupament han fet evolucionar els dos vessants de manera diferent en el transcurs dels últims decennis. Els dos territoris han evolucionat de manera distinta en el seu mode de desenvolupar-se i en la seva economia, la frontera constitueix encara un verdader obstacle polític o cultural. En aquest sentit, els fluxos de treballadors fronterers, poc nombrosos, es concentren essencialment a la Cerdanya, mentre que els fluxos relacionats amb les pràctiques comercials se situen majoritàriament al coll del Pertús. La interpenetració funcional residencial continua sent relativament dèbil, el que explica també la relativa feblesa dels fluxos transfronterers de proximitat”.

Un dels principals actius amb què compta l'Empordà és la seva indiscutible bona situació estratègica en el mapa. Es troba dins l'arc mediterrani, un dels més actius econòmicament a nivell europeu. En aquest sentit, fins fa poc la relació entre les dues parts de la frontera ha estat poc permeable en els àmbits social, econòmic i cultural, excepte en les relacions comercials que han adquirit una progressiva rellevància. Ara –amb la implantació de l'euro, l'arribada del tren d'alta velocitat i el desenvolupament de les noves tecnologies– existeixen factors clars que fan que el mapa d'activitat econòmica es modifiqui de forma important. I això comporta la necessitat que des de l'Empordà es prenguin iniciatives per aprofitar-se

4. Antoni Puigvert, *L'Empordà llibre de meravelles*, Barcelona, Edicions 62, 1996, p. 110.

5. *Llibre blanc de l'Eurodistricte, per a un futur transfronterer*. Treball realitzat entre octubre de 2007 i juliol de 2008, i encarregat a la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) i a la Universitat de Girona (UdG) per la Generalitat de Catalunya i el Consell General dels Pirineus Orientals.

d'aquests canvis i guanyar una posició important pel que fa a l'activitat econòmica dins de l'eix Girona-Figueres-Perpinyà.

La perspectiva de futur és que les relacions transfrontereres experimentaran, cada vegada més, un canvi en el seu radi d'acció. D'unes relacions en l'àmbit social, econòmic i cultural limitades a banda i banda de l'Albera; amb el pas del temps i amb la millora de la mobilitat, aquestes relacions s'aniran estenent com una taca. L'Espai Català Transfronterer, el conjunt de la demarcació de Girona i la Catalunya Nord, amb una població d'1.117.500 persones a l'any 2006, cada vegada més enfortirà el seu paper de centralitat dins de l'Euroregió i s'incrementaran les relacions socials, econòmiques i culturals. El risc per a Figueres i l'Alt Empordà és la dimensió de les àrees de Perpinyà i Girona. Per aquest motiu, cal que l'Empordà, l'Alt i el Baix, amb una població superior als 260.000 habitants, que representa gairebé una quarta part de la població de l'Espai Català Transfronterer, dissenyi una estratègia territorial basada en un model en xarxa i mirant cap al nord, que enforteixi aquest territori en la seva funció de centralitat dins aquesta regió transpirinenca.



L'Empordà dins l'àmbit territorial de l'Espai Català Transfronterer.
Font: Elaboració pròpia.

Aquesta posició geoestratègica em porta a una clara conclusió: l'Empordà ha de mirar cap al nord. Si fins ara la relació amb França ha estat important, aquesta s'ha d'intensificar, encara, molt més durant els pròxims anys. Figueres ha d'assolir la capitalitat de l'Eurodistricte i contribuir a desenvolupar un model territorial en xarxa, que faci de l'Empordà un veritable espai de centralitat dins de l'Espai Català Transfronterer.

Un altre element a tenir en compte en l'enfortiment de les relacions transfrontereres és la llengua, tal com indica l'esmentat *Llibre Blanc de l'Eurodistricte*: “Malgrat la presència de la cultura catalana a un cantó i altre de la frontera, la llengua és considerada tant pels actors del nord com del sud una barrera. Si bé molts francesos dels Pirineus Orientals entenen el català sense necessàriament parlar-lo, els catalans del sud no es troben sempre en condicions de comprendre el francès. Tanmateix, l'aprenentatge del català coneix una certa recuperació al costat nord i podria tornar a esdevenir la llengua d'intercanvi i de treball en el territori transfronterer, sense minimitzar però la importància del francès o del castellà”. L'Espai Català Transfronterer només podrà desenvolupar el seu potencial social, econòmic i cultural si s'enforteix com a espai trilingüe i multicultural, on la cultura catalana actuï com a element de cohesió i d'integració social d'aquesta nova realitat.

Des de l'administració pública i des dels diferents sectors de la societat civil empordanesa, cal potenciar la cooperació transfronterera⁽⁶⁾ de forma prioritària i bàsica, per raons de proximitat, entre els municipis fronterers d'un costat i l'altre dels Pirineus; però també, d'una forma general, des del conjunt de l'Empordà amb la Catalunya Nord, com un dels factors clau de desenvolupament social, econòmic i cultural amb una perspectiva d'equilibri territorial.

L'EMPORDÀ, COM A XARXA D'ÀREES URBANES PER A SUPERAR LA VELLA DIVISIÓ ADMINISTRATIVA ENTRE ALT I BAIX I COM ESPAI DE CENTRALITAT DINS L'ARC MEDITERRANI TRANSPIRINENC

Malgrat la divisió administrativa entre l'Alt i el Baix Empordà, existeix una forta vinculació existent entre aquestes dues comarques que conjuntament formen una unitat natural que és l'Empordà. Els nous escenaris euroregionals

6. La candidatura del Vessant Mediterrani dels Pirineus, promoguda pel Consell Comarcal de l'Alt Empordà i el *Pays Pyrénées Méditerranéennes*, i *Estrategias de desarrollo del Tren de Alta Velocidad. Experiencias en la ciudad intermedia. Proyecto Interreg III A. "Evaluación del impacto socioeconómico del TAV en el espacio transfronterizo 2003-2006"*. Ajuntaments de Figueres, Girona, Lleida, el Prat de Llobregat i Perpinyà. Diputació de Lleida i Consell General dels Pirineus Orientals, han estat dues iniciatives referents de la cooperació transfronterera en la primera dècada del segle XXI.

i transfronterers comporten processos de desenvolupament, que sense una perspectiva integrada a les regions, ciutats i territoris que en formen part poden generar noves desigualtats econòmiques, socials i territorials.

Dins l'Espai Català Transfronterer es configuren per la seva dinàmica demogràfica, econòmica i en generació de coneixement dos importants pols d'atracció: les àrees urbanes de Perpinyà i Girona. Enmig d'aquest eix, l'àrea urbana de Figueres sense una massa crítica, demogràfica, econòmica i en generació de coneixement, representa un fre a la seva competitivitat dins aquest nou marc regional d'àmbit europeu. Només una estratègia territorial que abasti el conjunt de l'Empordà, que superi la vella divisió administrativa entre les dues comarques a partir del reforçament i la interrelació dels seus municipis més importants, actuant com una veritable xarxa d'àrees urbanes, permetrà assolir una dimensió que la faci competitiva dins l'Espai Català Transfronterer.

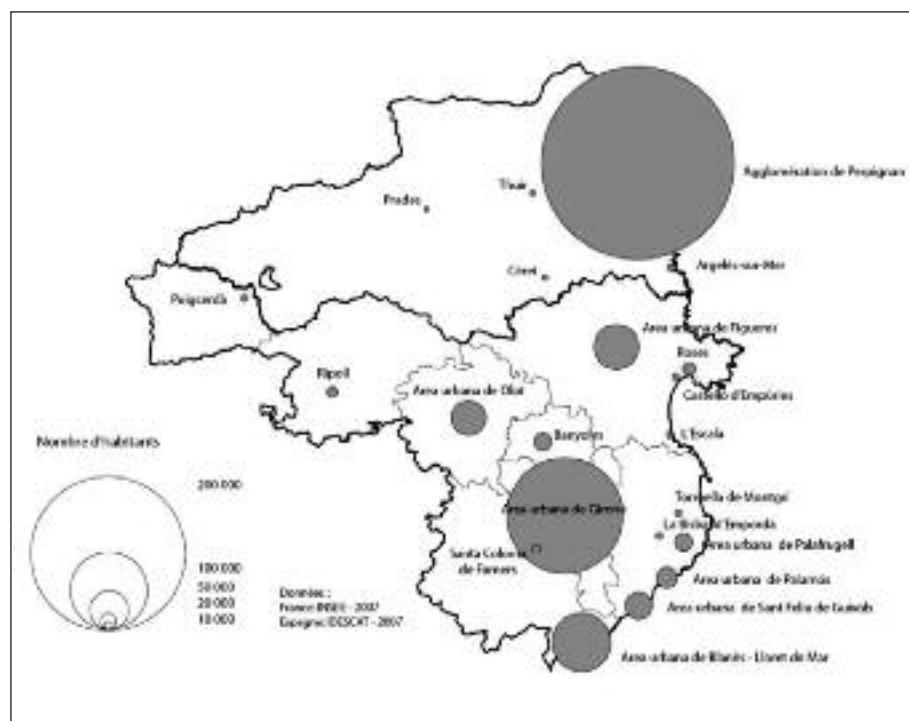
El procés iniciat per articular l'àrea urbana de Figueres, integrada per 16 municipis, ha de tenir continuïtat amb el reforçament de la cooperació i col·laboració amb els municipis empordanesos que tenen assignat un paper important en la vertebració territorial de l'Empordà: Roses, Castelló d'Empúries, l'Escala, Torroella de Montgrí, la Bisbal, Palafrugell, Palamós i Sant Feliu de Guíxols.

El mapa ens dibuixa dues grans àrees urbanes dins l'Espai Català Transfronterer, Perpinyà i Girona. La nova realitat de les relacions econòmiques, socials i culturals transfrontereres vindrà molt condicionada per la dimensió de les ciutats per ser competitives i per l'escurçament del factor temps en els desplaçaments. Mentre a la Catalunya Nord, l'*agglomération* de Perpinyà concentra la major part de la població i actua com a única àrea urbana; a l'àmbit gironí, la creixent força centralitzadora de l'àrea urbana de Girona es combina amb una estructura policèntrica de ciutats que aposten per un model territorial en xarxa i no jerarquitzat.

El mapa ens indica el diferent model territorial a banda i banda dels Pirineus. La riquesa de la xarxa d'àrees urbanes a l'àmbit gironí ha de comportar una estratègia global per enfortir aquesta estructura policèntrica i reduir els riscos d'una emergent jerarquització centralista. Dins aquest marc, ni Figueres ni l'Empordà poden quedar centrifugats per aquests dos pols d'atracció que s'estan consolidant al nord i al sud de l'Espai Català Transfronterer. En aquest sentit, no són suficient les polítiques públiques per fer que Figueres i l'Empordà desenvolupin un paper de centralitat dins aquest nou marc euroregional. A Figueres i a altres ciutats de la regió de Girona ha mancat un projecte comú, tant en l'àmbit polític com en la

societat civil, amb ambició de ciutat capital. Massa sovint a les nostres ciutats la confrontació entre dues ànimes, la que pensa i actua com a poble gran i la que té consciència de ciutat capital ha estat i representa un llast i una pèrdua d'energies. I el resultat de les dues posicions és evident. A l'àmbit gironí, o enfortim unes xarxes urbanes perquè tinguin la dimensió per ser competitives i un territori equilibrat o bé reproduïm al sud dels Pirineus el model Perpinyà, el d'una única ciutat que concentra pràcticament tota la població, l'activitat econòmica i els serveis dins del seu àmbit territorial. El triomf d'un model o altre, depèn també de la conscienciació de la societat per contribuir a fer-ne realitat un o altre. I és en l'adopció d'una o altra via on l'Empordà, en general, i Figueres, en particular, s'hi juguen el seu futur.

Des de Figueres, en el tombant del nou segle, s'aposta clarament per un model determinat. L'Estratègia Urbana i Territorial per a la Figueres del



Pes demogràfic de les ciutats a l'Espai Català Transfronterer.

Font: Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) i Universitat de Girona (UdG).

segle XXI⁽⁷⁾ defineix la ciutat com a ròtula de l'espai transfronterer. Figueres, en l'Arc Mediterrani, se situa com a ciutat intermèdia i d'enllaç entre dos sistemes urbans: Perpinyà-Montpeller i Girona-Barcelona, clarament diferenciats, per l'escala i l'articulació als seus sistemes territorials i estatals. Són dues dinàmiques demogràfiques en un procés d'evolució i maduresa diferent. Catalunya, en un procés de desconcentració i consolidació, la Catalunya Nord, en un procés de dependència i reestructuració. Des d'aquesta perspectiva, cal guanyar les oportunitats dels avantatges de la posició estratègica de Figueres i de l'Empordà dins del corredor del Mediterrani: nus de comunicacions i intercanviador modal; plataforma logística i espai per al comerç internacional; possibilitats d'oferta en el terciari avançat i en l'àmbit de les noves tecnologies, com a punt d'enllaç entre Barcelona i el Sud de França i viceversa. Aquests principis i objectius de l'Estratègia Urbana i Territorial per a la Figueres del segle XXI es troben recollits, majoritàriament, en el Pla Director de l'Empordà (2006) i en el Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres (actualment en fase de tramitació).

Assentades les bases de l'àrea urbana de Figueres, aquesta ha d'evolucionar i consolidar una tendència cap a la complementarietat, tot potenciant un canvi de funcionalitat en la dinamització de l'espai que l'envolta i en el conjunt de l'Empordà, amb l'objectiu d'enfortir la posició de centralitat dins l'Espai Català Transfronterer. La localització i la dimensió de l'àrea urbana possibiliten el poder beneficiar-se dels fluxos econòmics i poblacionals en el marc europeu.

La posició geogràfica de l'àrea urbana de Figueres permet articular al seu voltant una àrea econòmica i residencial d'un enorme potencial. Des de Figueres, i en un radi de només 50 quilòmetres, s'obre una extensa àrea que s'estén al nord fins a Perpinyà, al sud fins a Girona, a l'oest fins a Olot, a l'est fins a Roses i al sud-est fins als municipis baixempordanesos.

Aquesta àrea econòmica inclou gran part del Departament francès dels Pirineus Orientals, les comarques de l'Alt Empordà, el Baix Empordà, el Gironès, el Pla de l'Estany i la Garrotxa. Està caracteritzada per una població d'un gran dinamisme amb elevats índexs de creixement demogràfic. Actualment té una població estable que supera els 1,1 milions d'habitants, i que s'incrementa periòdicament amb una població estacional fruit de l'elevat nombre de segones residències que hi ha, especialment a la primera línia de costa. A l'any 2000, en aquesta àrea, s'hi comptabilitzaven unes 633.000

7. *Estratègia territorial i urbana de la ciutat de Figueres per al segle XXI*, Ajuntament de Figueres, 2002.

places de segona residència. Per tant, en determinats moments de l'any en aquesta àrea hi poden arribar a conviure més d'1.700.000 persones. I si comptem altres tipus d'allotjament s'acosta als dos milions de persones.

Trobar-se dins d'una de les zones europees amb més dinamisme, l'Empordà ha de preparar-se i aprofitar aquesta situació per fer-se un espai amb nom propi dins aquest corredor. La pertinença a aquest corredor porta associat l'avantatge de trobar-se a una zona on la seva dinamització econòmica la beneficiarà directament. Ara bé, el grau d'aprofitament d'aquesta situació dependrà de com el territori analitzi i dissenyi una bona estratègia per tal de conjugar rivalitats i complementaritats amb els pols més propers. Aquests seran, per la part sud, Girona i Barcelona. Per la part nord, Perpinyà i Montpeller.

Respecte a les ciutats més grans

Amb la pèrdua de la importància de les distàncies com a factor de localització de l'activitat econòmica (TAV i noves tecnologies), Barcelona i Montpeller, així com les seves àrees metropolitanes, estaran més properes del que realment sembla. Aquesta nova situació presenta avantatges i inconvenients.

A un costat de la balança tindrem dos mercats molt propers i empreses, sobretot relacionades amb el terciari superior. Aquestes empreses poden plantejar-se la ubicació a l'Empordà perquè hi ha un preu del sòl inferior i un avenç de les noves tecnologies en determinats sectors d'alt valor afegit que no necessiten d'una gran proximitat amb el client. De la mateixa manera, pot incidir en la localització tant de l'activitat com de la residència de professionals liberals, gràcies a les mateixes restriccions tècniques i unes millors expectatives de qualitat de vida. Fins i tot es podria generar un mercat de treball d'alt capital humà autòcton, ja que aquells estudiants de la zona que desenvolupen certes professions no se n'hauran d'anar fora de la regió per desenvolupar-les.

Ara bé, això no vindrà per si sol, sinó que requereix determinades accions. Entre altres:

- la millora de les infraestructures de comunicacions i tecnològiques,
- o la planificació urbanística, i la qualitat i diversitat residencial.
- El desenvolupament de la formació a nivells mitjans (necessària per a generar teixit que permeti desenvolupar altres professions de major contingut de capital humà), en pot ser un altre exemple.

És a dir, un seguit de mesures que acabin generant una força d'atracció derivada, fonamentalment, del nivell de qualitat de vida i de la fàcil accessibilitat als grans centres, com són Barcelona i Montpeller.

Respecte a les ciutats més petites

Tant Girona com Perpinyà són dues ciutats importants a escala regional i exerceixen el seu rol de capitalitat. Les seves estructures productives són molt semblants a les de Figueres i dels principals municipis empordanesos: predomini del sector serveis; comerç, serveis personals i serveis a les empreses. En aquests dos últims sectors ens porten clara davant, en conseqüència, en relació amb els comentaris realitzats a l'apartat anterior, hem d'afegir que les àrees de Girona i Perpinyà es convertiran en competidores directes en el desenvolupament d'aquests sectors amb una millor posició de sortida.

Aquesta situació obliga a una major entesa entre els diferents agents empordanesos que han de ser conscients que, per desenvolupar aquests sectors claus de les estructures urbanes del segle XXI, serà absolutament necessària una col·laboració pública i privada, apostant per un model territorial en xarxa que eviti en el futur que el model Perpinyà, plenament jerarquitzat i centralitzador, es repeteixi a la regió de Girona.

La important dinàmica urbanística, social, cultural i econòmica de l'àrea de Girona, s'ha vist reforçada per la concepció radial del territori, que ha contribuït a augmentar la seva atracció i competitivitat. El geògraf Joan Vicente⁽⁸⁾ ho descriu així:

“Al llarg dels darrers anys la Regió de Girona ha transformat clarament el seu model territorial, tot sobreposant a una estructura policèntrica una de clarament jerarquitzada que comença a emergir. D'aquesta manera, Girona i la seva àrea urbana han guanyat una centralitat diversificada”.

Des de l'Empordà hem d'apostar per un model en xarxa per construir un nou eix gironí, l'eix pirinenc, amb les comarques de l'Empordà i la Garrotxa, com a espais centrals dins l'Espai Català Transfronterer, dins un concepte del territori en xarxa, imprescindible per un major reequilibri territorial de les comarques gironines i que el pla territorial de la regió de Girona hauria de recollir, perquè com molt bé diu Joan Vicente es necessita “un projecte clarament definit que, adaptat a l'actual dinamisme, expliciti i potenciï o corregeixi el model territorial que en resulta per tal d'evitar dèficit infraestructurals, desequilibris territorials, malbaratament de recursos i

8. VICENTE, J., “La regió de Girona: un model territorial en transformació, amb potencial i fràgil”, *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 39, (maig 2003), p. 61-72.

impactes negatius sobre el medi”. I aquest projecte per a la regió de Girona ha d’apostar clarament per un model territorial en xarxa.

És evident que, al nord i al sud de l’Espai Català Transfronterer, la realitat de dues àrees urbanes –Perpinyà i Girona, amb una potent dinàmica social, cultural, econòmica i institucional– fa necessari que l’Empordà, més enllà del mite i de la teoria, es reforci com a concepte i idea global. Cal dotar de personalitat pròpia l’Empordà en els àmbits social, cultural i econòmic del conjunt del territori empordanès. Cal avançar en la seva institucionalització, tant des de l’administració pública com des de la societat civil:

- Els principals ajuntaments i els consells comarcals de l’Alt i el Baix Empordà s’han de dotar dels instruments de cooperació, coordinació i col·laboració per a l’enfortiment de l’Empordà com a unitat territorial.

- Les entitats i associacions de caire social, cultural, econòmic, gremial, sindical i polític han d’articular vies de coordinació per donar respostes globals en l’àmbit empordanès.

- Creació de la Cambra de Comerç de l’Empordà, com a resultat de la fusió de les cambres existents i amb seus a Figueres, Palamós i Sant Feliu de Guíxols.

L’Empordà, com a unitat territorial, i avançar cap a la seva institucionalització, com espai de centralitat dins l’arc mediterrani transpirinenc, són dos importants reptes de futur dins els nous escenaris euroregionals.

L’EMPORDÀ, CRUÏLLA DE CAMINS. LES COMUNICACIONS EN XARXA COM A ELEMENT D’ARTICULACIÓ I ESTRUCTURACIÓ DE LES RELACIONS TRANSFRONTERERES

El Pla director territorial de l’Empordà⁹⁾ valoritza la funció de l’Empordà com a cruïlla territorial en el context de l’arc mediterrani:

«La morfologia del territori determina les bases de la funcionalitat històrica de l’Empordà, que Pierre Vilar a *Catalunya dins l’Espanya moderna* caracteritza d’aquesta manera: “L’Empordà és alhora vestíbul del Portús, sortida, per Olot, del corredor de vida subpirinenc, i final del corredor dit ‘prelitoral’ que ve de Tarragona.” Aquests trets fonamentals són el resultat

9. En data 3 d’octubre de 2006, el Govern de Catalunya va aprovar definitivament el Pla director territorial de l’Empordà. L’acord de Govern i la normativa del Pla varen publicar-se en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* núm. 4744, de 20 d’octubre de 2006, a l’efecte de la seva executivitat immediata.

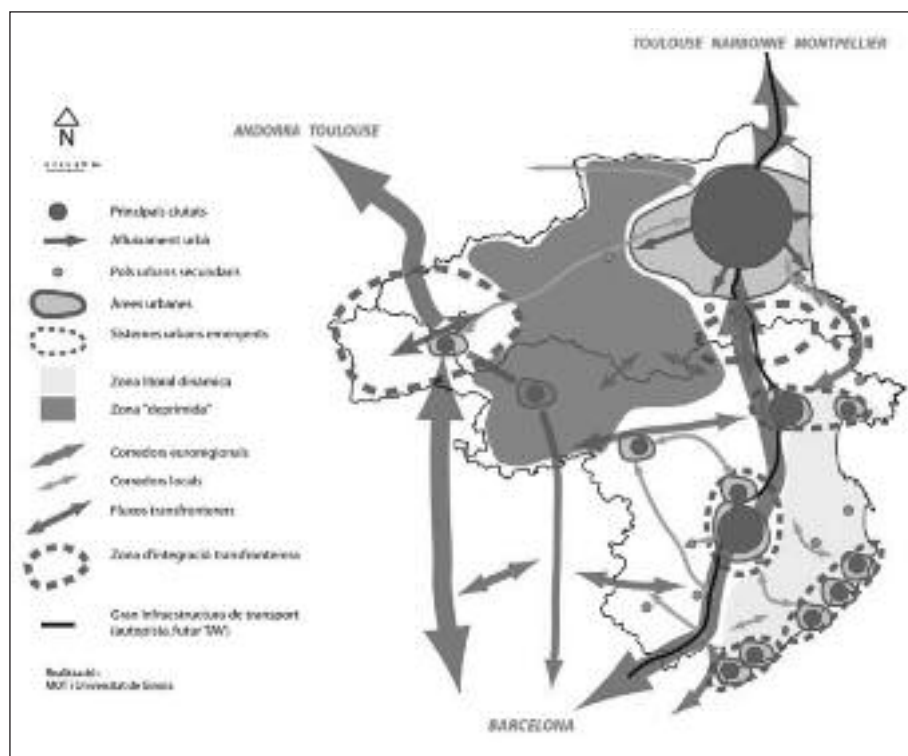
de la posició de l'Empordà en l'esquema estructural del país i la seva validesa en el transcurs dels darrers anys no fa més que reforçar-se. L'autopista, ja fa temps, el tren de gran velocitat amb ample internacional, properament, o el ferrocarril transversal de Catalunya, ara en estudi, magnifiquen la funció del "vestíbul del Portús" i el "corredor prelitoral" és el canal de comunicacions, cada vegada més transitat i complex, que veu permanentment incrementada la seva significació històrica a escala europea. Mentre que, en certa forma, el "corredor de vida subpirinenc" que ve d'Olot, està a punt de fer un salt qualitatiu en la seva funció tal i com la descriu Pierre Vilar: els túnels de Collabós cap al Ripollès des de fa pocs anys i l'imminent entrada en servei de l'itinerari cap a Vic pel túnel de Bracons, i d'aquí cap a Manresa i Lleida, obren un corredor de més abast que reforçarà el paper de l'Empordà com a cruïlla de comunicacions. Si fa molt de temps Figueres, amb el seu castell, va haver de fer el paper de "vigilant del vestíbul", avui té la possibilitat d'estructurar, juntament amb Girona, la gran plataforma mediterrània d'entrada a la Península».

L'Empordà ha d'enfortir el seu paper com a cruïlla de camins. Les comunicacions han de ser un element clau en l'articulació i estructuració de les relacions transfrontereres. El desenvolupament de les infraestructures viàries i ferroviàries han de beneficiar al conjunt de l'Empordà i això obliga a tenir clar que no ens trobem al final d'un País, sinó al mig d'una nova regió emergent, a banda i banda dels Pirineus. En aquest sentit, la posició geoestratègica de Figueres és el valor que ha fet diferent aquesta ciutat; les noves comunicacions viàries i ferroviàries han de convertir Figueres en un gran centre intermodal, on el valor de cada infraestructura es multipliqui per la seva capacitat d'interrelacionar-se amb les altres. I a partir d'aquesta posició estratègica com a nus de comunicacions enfortir un model en xarxa amb la resta de municipis empordanesos, des de Sant Feliu de Guíxols fins a Portbou i la Jonquera. Cal que la comarca que denominem Baix Empordà miri més cap al nord que cap a terra endins.

El Pla director territorial de l'Empordà preveu unes línies d'actuació a la xarxa viària empordanesa:

- Reforçar l'esquema d'accessibilitat a l'Empordà en forma de pinta des de l'eix Nord-Sud de grans infraestructures (AP-7, N-II i ferrocarrils) amb una successió regular d'accessos en sentit oest-est, cap a la resta del territori i fins a la costa: Llançà, Roses, l'Escala, Torroella de Montgrí, la Bisbal d'Empordà i Palafrugell, Santa Cristina d'Aro i Sant Feliu de Guíxols.

- Configurar un sistema de connectivitat interior en el qual les vies principals són el tram Santa Cristina d'Aro - Mont-ras, que caldrà anar



Esquema del funcionament territorial de l'Espai Català Transfronterer.

Font: Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) i Universitat de Girona (UdG).

adaptant a la seva funcionalitat suburbana, i el de Figueres a la Bisbal, amb la previsió d'un nou tram complementari Riumors - Fortià - Peralada.

– Establir pautes de relacions funcionals i espacials entre les infraestructures de mobilitat i els sistemes urbans, especialment el de Figueres per la seva complexitat i implicacions (connexió ferroviària, nou traçat de l'autovia A-2 / N-II, enllaços cap a Olot...), però també el de la Bisbal d'Empordà on la decisió del traçat de la variant tindrà gran importància a l'hora d'estructurar els futurs desenvolupaments urbans.

A partir d'aquest esquema general, els escenaris de futur plantegen alguns punts destacats, on les infraestructures viàries i ferroviàries que conflueixen a Figueres donen a la ciutat un paper clau de cara al futur, tant en el terreny logístic com en el sector turístic:

- La nova estació ferroviària de Figueres, amb la interrelació i interconnexió de la xarxa d'alta velocitat amb la xarxa convencional, tindrà una funcionalitat d'estació intermodal, i no només una important millora quant a comunicació, sinó, també, amb uns importants efectes que se'n deriven a nivell territorial i econòmic.

- La nova estació de Figueres no només serà l'estació de la ciutat, sinó també de l'Empordà, de la Costa Brava i de la Garrotxa. La seva fàcil accessibilitat ha d'enfortir el seu caràcter supramunicipal.

- Conversió de la línia Figueres-Portbou en via d'amplada internacional i especialitzada en mercaderies i connectada amb el centre intermodal i logístic del Far d'Empordà-Vilamallà.

- La posició de centralitat de l'àrea urbana de Figueres vindrà enfortida per la millora dels corredors de trànsit rodat de pas (variant N-II i variant nord de l'eix pirinenc N-260), que sorgiran amb els nous traçats de l'A2 i A26, minimitzant el seu impacte territorial, agrupant infraestructures i eliminant barreres. El gran corredor de comunicacions a ponent de Figueres possibilita aquests objectius i la connectivitat de les diferents infraestructures, així com la descongestió de trànsit per l'interior del casc urbà de Figueres.

- L'enfortiment de l'àrea urbana de Figueres com a cruïlla de comunicacions viàries. Per un costat, l'autopista AP-7 i la N-II (futura A2) uneixen Barcelona i la seva àrea metropolitana amb França. El trànsit nord-sud per aquestes dues vies suposa un volum d'entre 25.000 o 30.000 vehicles diaris, un 20% dels quals corresponen a vehicles de gran tonatge. Per l'altre, d'est a oest, l'Eix Pirinenc, l'A26 que des d'Olot ha d'arribar amb autovia fins a la cruïlla Garriguella-Vilajuïga, continuant fins a Portbou a través de la N-260. Finalment, dues vies comarcals, la C-260 i la C-31 (antiga C-252), que donen a Figueres una posició de centralitat en tota la comarca; tot i la feblesa de la comunicació entre l'Alt i el Baix Empordà i que connecten amb les vies internacionals, amb els punts de la Jonquera i Portbou.

El gran repte de futur és millorar la connectivitat entre l'Alt i el Baix Empordà i entre els municipis de la costa empordanesa amb Figueres. És evident que el volum de trànsit i l'increment del turisme a la Costa Brava ha suposat un procés de congestió viària important que ha implicat la necessitat de realització de projectes que actualment estan en curs per tal de millorar la seva accessibilitat. Però, també és evident que les noves comunicacions, com per exemple l'Anella de les Gavarres, tenen un fort caràcter radial al connectar Girona amb el Baix Empordà i la Costa Brava Centre i Sud.

Cal millorar la permeabilitat entre l'Alt i el Baix Empordà. Des de Roses i Figueres s'ha de tenir una millor i més fàcil accessibilitat amb la Bisbal,

Palafrugell, Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols. La millora de la connectivitat és la base perquè el Baix Empordà impulsi les relacions transfrontereres.

Respecte a la xarxa ferroviària, actualment Figueres ja és un punt important en la línia Barcelona-Portbou. Així mateix, representa l'última aturada a Espanya dels trens de gran recorregut com són Madrid-París, Madrid-Zuric/Milà i Madrid-Ginebra. Amb l'arribada del TAV, aquest paper es veurà reforçat i donarà una especial rellevància a la ciutat en termes d'imatge turística i de negocis. Així, una bona planificació entorn l'arribada del TAV implicarà un increment de l'activitat econòmica relacionada amb el que s'anomena terciari superior. Es podria generar un increment en el volum de negocis (si es generen els espais amb les dotacions complementàries suficients), una atracció de mà d'obra qualificada que es converteixi en resident, i la possibilitat d'obrir un mercat de treball que generi ocupació per als mateixos treballadors qualificats residents, que potser no necessitaran anar-se'n a d'altres ciutats per a desenvolupar la seva activitat professional. Però, també és evident que els efectes que pot generar el TAV per a Figueres i la seva àrea urbana, també han de fer-se extensius a la resta de l'Empordà. I això només és possible amb una bona accessibilitat a la nova estació de Figueres. No només a través dels grans eixos viaris, tal com està previst, sinó també des de la mateixa xarxa comarcal.

La nova estació de Figueres serà un element de dinamització econòmica. En la seva posada en funcionament tindrà, segons un estudi de mobilitat de l'empresa Mcrit, per encàrrec de la Generalitat,⁽¹⁰⁾ tenint en compte tant els passatgers del tren convencional com del TAV, uns 2,5 milions de passatgers anuals, 7.500 passatgers/dia. A l'any 2026, serien 3,5 milions de passatgers anuals, 10.300 passatgers/dia. Actualment, els passatgers anuals se situen a l'entorn d'1,5 milions amb una mitjana de 4.000 diaris. Unes previsions que de ben segur es quedaran curtes per la gran força estratègica de la nova estació de Figueres.

L'important augment de passatgers només de posar-se en funcionament la nova estació ve determinat per tres raons:

1. La creació d'un servei ferroviari d'altres prestacions, Lleida-Figueres, amb voluntat de perllongar-se fins a Perpinyà, enllaçant les estacions catalanes connectades a l'alta velocitat (Lleida, Camp de Tarragona, el Prat, Barcelona,

10. Estudi de mobilitat inclòs a les al·legacions presentades per l'Ajuntament de Figueres (acord de la Junta de Govern Local de 28.02.07) a l'estudi informatiu de la variant ferroviària de Figueres.

Girona i Figueres); que a diferència dels trens llançadora de Ciudad Real i Puertollano que connecten amb Madrid, el model català és un model en xarxa que enllaça les diferents ciutats catalanes amb la seva capital, Barcelona. En aquest sentit, la Generalitat preveu un servei de 18 trens diaris Lleida-Figueres i viceversa. (Figueres-BCN 40', Figueres-Lleida 1h 30', Figueres-Perpinyà 20'). La nova mobilitat de persones induïda per aquest nou servei és d'una gran transcendència pels seus efectes directes i induïts. Així mateix, serà un element de millora de la mobilitat transfronterera per ferrocarril, avui pràcticament inexistent.

2. La nova estació de Figueres serà una porta d'entrada a la Costa Brava, tant per visitants espanyols com estrangers, competint tant amb el vehicle privat com amb l'aeroport de Girona. Actualment, només el 0,8% de turistes arriben amb tren a la Costa Brava. Amb l'entrada en funcionament del TAV, la previsió és arribar d'entrada al 9%. L'efecte de l'alta velocitat faria incrementar el percentatge dels passatgers de línies de llarg recorregut (actualment el 2,7%; la previsió en la seva posada en funcionament arriba al 14%). Aquest factor reforçarà el fet que Figueres és el primer lloc de distribució cap a la Costa Brava de tots els turistes que arriben des de França i de la majoria que vénen de la resta d'Espanya.

3. El repte de la intermodalitat. L'objectiu és saber conjuguar eficientment tots els sistemes de transport que conflueixen a l'estació per tal que pugui haver-hi intercanvis entre els diferents mitjans de transport. En el cas de Figueres, això serà una singularitat ja que hi confluiran el TAV, el tren convencional, l'estació d'autobusos interurbans, la xarxa viària d'àmbit nacional i regional (autopista, A2, A26 (Eix Pirinenc) i els mitjans urbans (taxis i autobusos urbans). Des d'aquesta perspectiva, la nova estació no només serà l'estació de Figueres, de la seva àrea urbana, de l'Alt Empordà, sinó també l'estació de la Garrotxa i, amb un bon sistema de transport públic, del conjunt de l'Empordà i de la Costa Brava. La raó fonamental serà la seva fàcil accessibilitat: un accés directe a l'estació des de l'A2 i l'A26, que evita el pas per l'interior de la ciutat, la fa una estació molt més propera que altres en factor temps.

Per altra banda, l'alta velocitat no ha de fer oblidar els serveis ferroviaris de curta distància. A l'Espai Català Transfronterer cal un servei ferroviari de rodalies Girona-Figueres-Perpinyà, per Portbou, que presti servei als municipis amb estació de les dues bandes dels Pirineus. Un servei ferroviari transfronterer que ha de contribuir, entre altres, a reactivar l'activitat econòmica i la cohesió social dels municipis de la Costa Brava Nord i de la Côte Vermeille.

La posició de la nova estació de Figueres és la primera gran decisió dins la regió de Girona que trenca la radialitat amb la capital provincial, apostant per un nou model en xarxa: Costa Brava – Empordà – Figueres – Olot – Garrotxa – Eix Pirinenc. La localització de la nova estació tindrà una funció estratègica sobre el territori que no tindrà l'estació de Girona. És una decisió d'una gran transcendència, no només per a Figueres i l'Alt Empordà, sinó per al conjunt de les comarques del nord-est de Catalunya, perquè aposta per un nou model territorial gironí, per un nou reequilibri territorial a la regió de Girona. És una decisió que trenca, és l'excepció, el model territorial radial imperant a la demarcació de Girona fomentat al llarg d'aquestes darreres dècades.

Mentre a l'Empordà es qüestionen gairebé totes les infraestructures de connexió intercomarcal, com per exemple el tram Besalú-Figueres de l'A26 que ha de millorar la connectivitat entre la Garrotxa i l'Alt Empordà, o la millora de les comunicacions entre l'Alt i el Baix Empordà; no es fa res més que enfortir un model radial gironí.

Davant del model radial hem d'apostar per un model en xarxa. En aquest sentit, la nova estació de Figueres és un bon punt de partida per construir un nou eix gironí, l'eix pirinenc, amb les comarques de l'Alt Empordà i la Garrotxa, com a espais centrals, dins un concepte del territori en xarxa, imprescindible per un major reequilibri territorial de les comarques gironines.

En definitiva, les noves comunicacions viàries i ferroviàries valoritzen la funció de l'Empordà com a cruïlla territorial en el context de l'arc mediterrani i, d'una forma especial, dins l'Espai Català Transfronterer que li possibilita desenvolupar un paper de centralitat.

ENFORTIR LA COMPETITIVITAT I LA COMPLEMENTARIETAT DE L'ECONOMIA EMPORDANESA, DAVANT UN PROCÉS D'IGUALACIÓ DE PREUS DINS L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER

L'economia empordanesa es caracteritza per una estreta vinculació entre l'Alt i el Baix Empordà que es tradueix en una activitat econòmica molt semblant, on la creixent terciarització de l'economia com a conseqüència del fort impuls del turisme i de la construcció ha generat una estructura econòmica molt desequilibrada per la seva dependència d'aquests sectors.

La conseqüència directa de la implantació de l'euro és que l'Empordà es troba integrat en un espai econòmic que inclou el nord de Catalunya i la regió francesa del Llenguadoc-Rosselló. A curt termini això provoca un increment de la demanda, però, a llarg termini, si no es prenen les mesures

adients, pot implicar una fugida de l'activitat econòmica vers al nord com a resultat d'un procés d'igualació de preus.

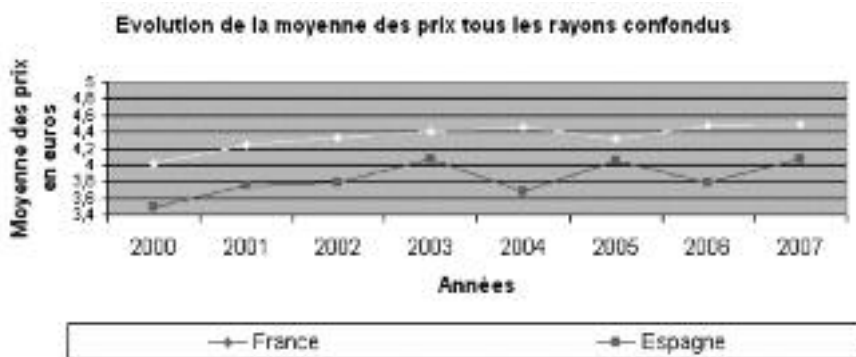
Segons un estudi sobre els fluxos comercials realitzat el 2004 per la CCI dels Pirineus Orientals sobre l'evasió comercial, Espanya i Andorra capten el 2% de les compres alimentàries dels consumidors dels Pirineus Orientals, i el 2,3% de les compres no alimentàries, és a dir, 19,8 milions i 20,8 milions d'euros per any respectivament. Catalunya Sud capta sobretot 6,7 milions d'euros de volum de negocis per als productes alimentaris dels habitants de l'àrea urbana de Perpinyà (el 3% de les seves despeses en aquest àmbit) i 27 milions d'euros per als productes no alimentaris (el 8%). Els llocs de destinació són essencialment la Jonquera (els Límits), Figueres i la costa empordanesa pels rossellonesos, malgrat que no s'ha fet cap estudi precís sobre aquests llocs de consum. Malgrat això, els resultats d'una enquesta realitzada amb motiu de la redacció del POEC (Pla d'orientació dels equipaments comercials) de Figueres,⁽¹¹⁾ indica que ens els mesos de setembre i octubre la demanda atreta representa un 40% de la demanda total. Si hi afegim la important estacionalitat de l'estiu, aquesta demanda atreta arriba fins al 50%. Una dada que demostra la forta atracció del comerç figuerenc, fonamentalment en relació amb la comarca, però cada vegada amb més força en relació amb la Catalunya Nord.

L'increment de la demanda ha generat una oferta comercial important localitzada, fonamentalment, a la Jonquera (els Límits) i a Figueres. Aquesta força comercial s'ha basat, sobretot, amb el diferencial de preus amb el sud de França. En alguns casos (benzina, tabac, licors, per posar els exemples més significatius) és la fiscalitat la que marca la diferència. En altres, tant en productes alimentaris com no alimentaris, han estat els costos d'estructura els que representen la diferenciació de preus. Ara bé, amb el procés d'igualació de preus, que és lògic d'esperar, hem de pensar que aquest avantatge serà només temporal.

En el gràfic següent, la comparativa de preus dins una cistella de productes⁽¹²⁾ ens indica l'escurçament del diferencial existent a banda i banda dels Pirineus. Mentre que a la Catalunya Nord, durant el període 2000-2007,

11. Enquesta d'hàbits de compra de la població de Figueres (2002), dins el Pla d'orientació dels equipaments comercials (POEC), promogut per l'Ajuntament de Figueres i Comerç Figueres Associació, amb el suport del Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya.

12. Dels preus de la cistella de productes analitzats a l'any 2007, eren inferiors a Catalunya els següents: carnisseria, xarcuteria, conserves, fruites, oli i condiments, llegums, líquids, peix fresc, aus i recreació. En canvi, eren superiors els següents: fleca, mantegueria, productes d'higiene i manteniment, congelats i aliments per als animals.



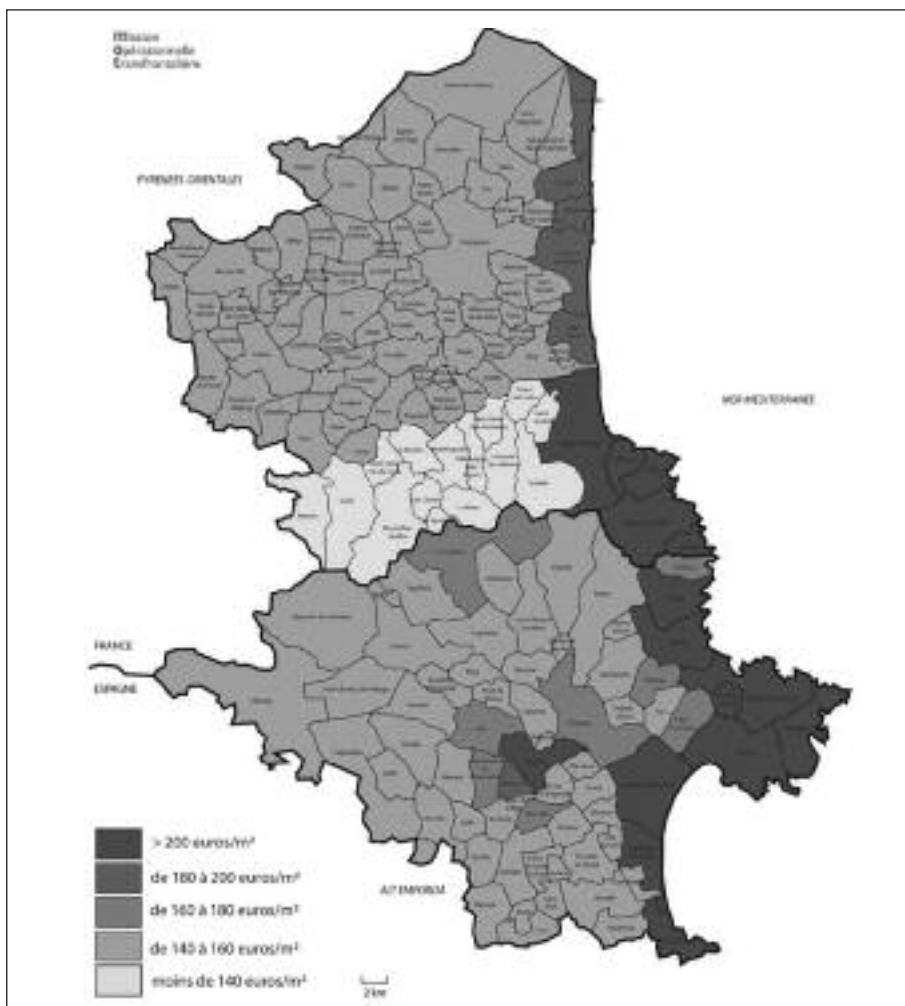
Observatori transfronterer de preus de productes i serveis de consum.

Font: Maison Catalane de la Consommation de Perpignan i Agència Catalana de Consum (2007).

els preus creixen un 11,69%, a Catalunya l'augment és superior (16,33%). Això fa que si en el 2000 el diferencial mig de preus era un 15,18% més baix a Catalunya, en el 2007 només és un 10,59%. La diferent evolució dels preus durant aquest període, més sostinguda en el cas francès i amb més oscil·lacions en el cas català, ha comportat diferencials anuals per sota del 2007 (8,35% el 2003 i 6,66% el 2005). Tot plegat, és un clar indicador de la tendència cap a la igualació de preus. Al respecte, el sector comercial presenta un gran potencial, però el seu gran avantatge es troba en el diferencial de preus respecte al país veí. En conseqüència, s'ha d'apostar per una millora de la qualitat, tant del producte com dels factors productius, i per reforçar els productes diferencials com a nous atractius per la demanda forana.

Davant el procés de globalització comercial, adquireixen una gran importància els productes de la pròpia terra, els productes empordanesos amb segell de qualitat. Són un element diferenciador i que han de significar un valor afegit dins el sector comercial. Un dels productes complementaris que comporten un valor afegit és l'Empordà gastronòmic, on la demanda francesa hi té una incidència significativa. Aquest fet és molt rellevant si tenim en compte que, a l'any, els excursionistes de dia que travessen els Pirineus en les dues direccions són a l'entorn d'un milió i mig de persones.

En relació amb els preus del sòl i de l'habitatge, el *Llibre blanc de l'Eurodistricte* assenyala una sèrie de factors que expliquen la feble interpenetració residencial transfronterera: la mateixa configuració geogràfica, amb una frontera de la qual els efectes són de vegades accentuats pel relleu



Comparació de preus del sòl en el litoral català transfronterer, 2006.

Font: Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) i Universitat de Girona (UdG).

i uns centres econòmics no directament adossats a la frontera, unes infraestructures de transport col·lectiu transfrontereres mediocres, fins i tot inexistents, i, finalment, unes diferències en matèria de preus del sòl i de l'habitatge tan febles (vegeu gràfic) que no empenyen els habitants d'un vessant a fer el pas per instal·lar-se a l'altra banda de la frontera i fer un estalvi econòmic, a excepció de la comarca de la Cerdanya.

La realitat actual dels preus del sòl i l'habitatge fa que aquests no siguin un element decisor pels canvis de residència d'un costat a l'altre dels Pirineus. En canvi, sí que va ser un element significatiu, quan els preus de l'habitatge eren menys cars a la costa empordanesa, sobretot a l'Alt Empordà, que va comportar que jubilats francesos hi fixessin la seva residència. Per altra banda, per raons econòmiques, en molts casos per qüestions fiscals, emprenedors i comerciants de la Catalunya Nord s'han implantat al llarg de l'eix la Jonquera-Figuères. En conclusió, els preus del sòl i l'habitatge, si mantenen una certa equivalència, no han de tenir incidència en el futur en una hipotètica interpenetració residencial, que, en tot cas, haurien de ser altres els factors que induïssin a l'augment.

Davant un procés d'igualació de preus les mesures a prendre són:

1. Política activa de contenció de preus.
2. Aposta per la qualitat: evitar la temptació de baixar la qualitat per atendre un increment de la demanda a curt termini.
3. Aposta per la difusió i comercialització dels productes propis de l'Empordà, com a element diferencial i pel valor afegit que representa.
4. Increment dels serveis, tant personals com a empreses: procés de captació de noves empreses per la millora d'aquesta oferta.
5. Millorar els factors productius: incidir especialment en la qualitat i formació de la mà d'obra i promoure la implantació de noves tecnologies.

El futur de l'Empordà passa per la diversificació de l'estructura econòmica amb iniciatives dirigides a la potenciació i introducció d'innovació en sectors madurs, d'acord amb la pròpia realitat territorial. Cal incidir, en aquest aspecte, en la indústria agroalimentària, comerç i turisme; a l'aplicació, d'una vegada per totes, aprofitant la situació estratègica, de la logística i per l'impuls a sectors emergents com la producció creativa, les noves tecnologies, els serveis a les empreses i els serveis a les persones.

L'Empordà ha d'apostar per la qualitat i la singularitat. Figueres, amb una oferta comercial forta i diversificada, s'ha convertit en una ciutat de referència en relació amb el comerç. La condició de ciutat central d'una regió més àmplia, com a centre de l'eix mediterrani transpirinenc, l'ha convertida en punt de trobada de venedors i compradors, amb un àmbit d'influència que engloba la totalitat de l'Alt Empordà, les comarques veïnes i el sud de França; exercint la capitalitat comercial del nord-est de Catalunya. Figueres ha de fer una aposta ferma per consolidar-se com una ciutat amb una important força d'atracció comercial. Però davant un procés d'igualació de preus ha d'apostar clarament per la qualitat, tant en els productes i serveis comercials, com en la pròpia qualitat urbana. Un exemple per a la reflexió és sobre l'ajustament dels horaris comercials. Una ciutat comercial i turística no pot tenir el comerç tancat en les

franges horàries en què més visitants es passegen per la ciutat. Una reflexió que és vàlida pel conjunt de municipis empordanesos que volen que el comerç sigui un actiu econòmic més enllà dels seus propis límits. Cal adequar els horaris a una demanda cada vegada més important com són els turistes i els compradors de la Catalunya Nord.

Cal apostar per la marca turística *Empordà* i pel canvi de denominació de la costa empordanesa, recuperant el nom històric de les *Marines de l'Empordà*,⁽¹³⁾ amb l'objectiu de vincular la costa empordanesa a l'àmbit més ampli de l'Empordà, ja que l'engloba i li dóna un sentit de zona turística d'excel·lència en consonància amb el nou model de qualitat que s'ha de promoure a casa nostra. Des de Sant Feliu de Guíxols fins a Portbou, des de l'Albera i Salines-Bassegoda a les Gavarres, la singularitat i potencialitat del territori i patrimoni empordanès permet articular tota mena de propostes turístiques i atraure un heterogeni ventall de demandes sota la marca *Empordà*. Una marca que ha de trencar la forta estacionalitat actual, recolzant-se en el sistema de transport públic poc aprofitat fins avui, aeroports de Girona i Perpinyà, i en la futura estació ferroviària de Figueres. La riquesa i la diversitat del territori i paisatge empordanès –no en va conegut com la Toscana catalana– permet projectar-lo com un espai de referència turística mundial i com la gran aposta pel nostre futur model turístic de qualitat. Un model que ha d'anar lligat a la protecció del paisatge en tant que factor identitari de l'Empordà i actiu econòmic, i del foment de les activitats econòmiques relacionades amb el turisme que no se centrin en la producció immobiliària i generant sinergies amb els territoris del seu entorn, en el marc de l'Espai Català Transfronterer.

La candidatura del “Vessant Mediterrani dels Pirineus” per ser patrimoni de la Humanitat ha estat el millor referent d'un projecte de cooperació transfronterera. L'experiència del treball conjunt del Consell Comarcal de l'Alt Empordà i el Pays Pyrénées Méditerranéennes representen una base sòlida per plantejar a la Unesco la declaració de Reserva de la Biosfera d'un territori transfronterer que té un interès fonamental de caire naturalista. La declaració de Reserva de la Biosfera de l'Empordà⁽¹⁴⁾ com a primer pas, per a després fer-lo extensiu a l'altra banda dels Pirineus representaria una important contribució per impulsar una especial atenció a la fauna i la flora de la zona, al desenvolupament del territori i l'equilibri de la seva economia. En definitiva, permetrà cercar una millora del nivell de vida –en tots els aspectes socials–

13. ARMANGUÉ, J., “Marines de l'Empordà”, *Hora Nova*, 10 de març de 2009.

14. Iniciativa de Jordi Sargatal, a finals de la dècada dels 90, que com a president de la IAEDEN, juntament amb l'Ajuntament de Figueres i la col·laboració tècnica de la UdG, varen formular una proposta per plantejar a la Unesco la declaració de la Reserva de la Biosfera de l'Empordà.

dels seus habitants, afavorint l'intercanvi d'experiències i, en definitiva, contribuint al seu enriquiment social i cultural.

La potenciació de l'activitat logística amb el desenvolupament de Logis Empordà.¹⁵ L'activitat logística pot esdevenir un dels principals motors, juntament amb el turisme i el comerç, i ha de significar un important impuls a la diversificació i complementarietat econòmica de l'Empordà.

El sector de la logística és la veritable assignatura pendent de l'Empordà, amb una situació de desequilibri en relació amb la Catalunya Nord: l'estació de mercaderies de Cervera que viu del canvi de via; la plataforma logística (distriport) del Voló i el port marítim fruiter de Portvendres; l'espai econòmic del Grand Saint Charles i el Mercat Internacional San Charles (primer centre europeu de fruites i verdures).

Logis Empordà ha de significar, juntament amb CIM la Selva, reequilibrar l'activitat logística en l'àmbit de l'Espai Català Transfronterer, amb una important potencialitat gràcies a la seva situació, que permet arribar a tots els principals centres logístics d'Europa amb el fraccionament de quatre hores de trajecte per carretera (normativa comunitària sobre transport per carretera). Aquest fet es reforçarà amb la connexió ferroviària d'ample europeu. Aquesta situació ha de servir per a potenciar aquesta activitat amb una estratègia conjunta de les administracions públiques i els agents privats. Logis Empordà, la plataforma logística situada al Far d'Empordà-Vilamallà, ha de ser un projecte comú en l'àmbit de l'Empordà, que possibiliti dotar d'una nova funcionalitat logística l'estació de Portbou i d'impulsar l'activitat comercial del Port de Palamós.

L'Empordà ha fet un salt endavant, qualitatiu i quantitatiu, sota el lideratge del govern de la Generalitat amb un projecte de centre intermodal i logístic que creï credibilitat, generi confiança i possibiliti una actuació conjunta. Cal avançar en la creació d'un ens de gestió, consorci o societat, que estigui integrat per la Generalitat, l'administració local, la Cambra de Comerç, els Ports de Barcelona i Palamós, el Consorci de la Zona Franca i les entitats financeres.

L'activitat logística és un dels projectes més importants que en aquests moments té plantejat l'Empordà. La posició estratègica de Figueres, les infraestructures de comunicació i la possibilitat de la intermodalitat tren-carretera, així com les potencialitats de Figueres i el conjunt de l'Empordà per esdevenir un pol econòmic i residencial, incrementen el valor afegit d'aquesta

15. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va iniciar a finals de juliol de 2008 el procés d'informació pública de l'estudi informatiu per a la construcció d'una nova plataforma ferroviària intermodal al costat del LOGIS Empordà, així com dos nous ramals que la connectaran amb la línia convencional Barcelona –Portbou i la línia d'alta velocitat Barcelona – frontera francesa, mitjançant la futura variant sud de Figueres.

activitat. Una activitat que ha de reforçar la diversificació i la competitivitat de l'economia empordanesa en el marc de l'Espai Català Transfronterer.

La formació és el factor clau per millorar la competitivitat de l'Empordà. En el marc de l'Espai Català Transfronterer, els estudis superiors es concentren a les àrees de Perpinyà i Girona, a través de les seves respectives universitats. Per a l'Empordà, l'enfortiment del model centralista va comportar la desaparició dels estudis de turisme a Sant Feliu de Guíxols i, més recentment, els problemes, els entrebancs i les incomprensions que ha tocat la idea de la creació d'una Facultat de Ciències de la Salut en xarxa i de caire transfronterer. La cooperació i col·laboració transpirenca, entre la UdG i la Universitat de Perpinyà, és possiblement l'única via que té l'Empordà per tenir una participació real en aquest àmbit.

La sortida de la crisi requereix de l'aposta per crear una ocupació de qualitat, i, això passa per relançar la formació professional. A l'àrea urbana de Figueres, en el període 2003-2007, s'aposta decididament per aquesta via; es comença a donar un salt qualitatiu i quantitatiu important a la formació professional. És així, com en aquest període s'implanta l'oferta de cicles formatius de grau mitjà: Auxiliar d'Infermeria (Institut Alexandre Deulofeu i Fundació Salut Empordà) i Atenció sociosanitària (Institut Ramon Muntaner) i els de grau superior: Telecomunicacions (Institut Narcís Monturiol) i Educació Infantil (Institut Ramon Muntaner). També es posen les bases per a la construcció de l'Escola d'Hostaleria i Turisme de l'Alt Empordà, al costat de l'Institut Olivar Gran, que ha de convertir-se en el primer centre empordanès amb un sistema integrat de formació professional (reglada, ocupacional i contínua); que incorporarà el Centre Ocupacional de Vilamallà i vincularà el cicle formatiu d'Hostaleria i Turisme amb l'Institut Olivar Gran. En la resta d'instituts empordanesos, que imparteixen cicles formatius, també s'ha iniciat el procés de nous cicles, fonamentalment, en l'àmbit dels serveis personals (auxiliars d'infermeria, educació infantil, atenció sociosanitària, activitats físicoesportives en el medi natural). Des d'una perspectiva empordanesa, d'una forma prioritària, s'ha d'apostar per incorporar els cicles formatius, de grau mitjà i/o superior, de les famílies: activitats agràries, activitats maritimopesqueres, indústries alimentàries, comerç internacional, gestió del transport i dels sectors emergents; dotant d'oferta formativa per donar valor afegit a l'activitat econòmica. També cal un sistema amb suficient flexibilitat que permeti incorporar amb immediatesa les innovacions que es produeixen en tots els camps, però d'una forma especial, en l'àmbit de les tecnologies de la informació i la comunicació. Així mateix, hem d'apostar clarament per l'aprenentatge del francès, de cara a enfortir la posició de centralitat de

l'Empordà en l'arc mediterrani transpirinenc. La formació professional és la millor inversió per potenciar el canvi de model productiu, la via més sòlida per agilitzar la sortida de la crisi i construir un model més sostingut.

CONCLUSIONS

1. L'Empordà ha de dissenyar una estratègia territorial basada en un model en xarxa i mirant cap al nord, que enforteixi aquest territori en la seva funció de centralitat dins l'Espai Català Transfronterer. Figueres ha d'assolir la capitalitat de l'Eurodistricte i contribuir a desenvolupar un model territorial en xarxa.

2. L'Empordà ha d'impulsar l'articulació de l'Espai Català Transfronterer, enfortint-se com a espai trilingüe i multicultural (català, castellà i francès), on la cultura catalana actuï com a element de cohesió i d'integració social d'aquesta nova realitat i potenciant la cooperació transfronterera com a factors de desenvolupament social, econòmic i cultural amb una perspectiva d'equilibri territorial.

3. L'Empordà, com a unitat territorial, ha de superar la vella divisió administrativa entre Alt i Baix, enfortir-se com a xarxa d'àrees urbanes i avançar cap a la seva institucionalització com espai de centralitat dins l'arc mediterrani transpirinenc. Dins aquest procés, és important la creació de la Cambra de Comerç de l'Empordà, com a resultat de la fusió de les cambres existents i amb seus a Figueres, Palamós i Sant Feliu de Guíxols.

4. Les noves comunicacions viàries i ferroviàries valoritzen la funció de l'Empordà com a cruïlla territorial en el context de l'arc mediterrani i, d'una forma especial, dins l'Espai Català Transfronterer que li possibilita desenvolupar un paper de centralitat.

5. Davant un procés d'igualació de preus a l'Espai Català Transfronterer, les mesures a prendre són: a) Política activa de contenció de preus; b) Aposta per la qualitat: evitar la temptació de baixar la qualitat per atendre un increment de la demanda a curt termini; c) Increment dels serveis, tant personals com a empreses: procés de captació de noves empreses per la millora d'aquesta oferta; d) Millorar els factors productius: incidir especialment en la qualitat i formació de la mà d'obra i promoure la implantació de noves tecnologies.

6. La competitivitat de l'Empordà dins el marc transfronterer passa per la diversificació de la seva estructura econòmica. Cal incidir, en aquest aspecte, en la indústria agroalimentària, comerç i turisme; a l'aplicació, d'una vegada per totes, aprofitant la situació estratègica, de la logística i per l'impuls a sectors emergents com la producció creativa, les noves tecnologies, els serveis a les empreses i els serveis a les persones.

7. L'Empordà ha d'apostar per la qualitat i la seva singularitat; que passa per implantar la marca turística Empordà i el canvi de denominació de la costa empordanesa, tot recuperant el nom històric de les Marines de l'Empordà, generant sinergies amb els territoris del seu entorn, en el marc de l'Espai Català Transfronterer, i amb l'objectiu de trencar la forta estacionalitat actual.

8. La protecció del paisatge en tant que factor identitari de l'Empordà i actiu econòmic, requereix la declaració de Reserva de la Biosfera com a primer pas, per a després fer-lo extensiu a l'altra banda dels Pirineus, fet que representaria una important contribució per impulsar una especial atenció a la fauna i la flora de la zona, al desenvolupament del territori i l'equilibri de la seva economia; d'un territori transfronterer que té un interès fonamental de caire naturalista.

9. La potenciació de l'activitat logística amb el desenvolupament de Logis Empordà ha de representar un impuls a la diversificació i complementarietat econòmica de l'Empordà i de reequilibri de l'activitat logística en l'àmbit de l'Espai Català Transfronterer, possibilitant dotar d'una nova funcionalitat logística l'estació de Portbou i d'impulsar l'activitat comercial del Port de Palamós.

10. La cooperació i col·laboració transpirinenca, entre la UdG i la Universitat de Perpinyà, és possiblement l'única via que té l'Empordà per tenir una participació real en aquest àmbit. Des d'una perspectiva empordanesa, d'una forma prioritària, s'ha d'apostar per la formació professional dotant d'oferta formativa per donar valor afegit a l'activitat econòmica.

FONTS

Estratègia territorial i urbana de la ciutat de Figueres per al segle XXI, Ajuntament de Figueres, 2002.

Estrategias de desarrollo del Tren de Alta Velocidad. Experiencias en la ciudad intermedia. Proyecto Interreg III A. "Evaluación del impacto socioeconómico del TAV en el espacio transfronterizo 2003-2006", Ajuntaments de Figueres, Girona, Lleida, el Prat de Llobregat i Perpinyà. Diputació de Lleida i Consell General dels Pirineus Orientals, 2006.

Pla director territorial de l'Empordà, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, 2006.

Observatori transfronterer de preus de productes i serveis de consum. Maison Catalane de la Consommation de Perpignan i Agència Catalana de Consum, 2007.

Llibre Blanc de l'Eurodistricte, per un futur transfronterer. Encarregat a la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) i a la Universitat de Girona (UdG) per la Generalitat de Catalunya i el Consell General dels Pirineus Orientals, 2008.

ARMANGUÉ, J., *Fem Empordà, Economia i territori*, Figueres, Edicions Brau, 2008.

