

# Retrobar el nord

L'alta velocitat acosta una mica més dos pols econòmics separats per la frontera però units per la història i la cultura. Barcelona i Perpinyà són ara a una hora i escaig de distància en tren. Una raó més per a estrènyer vincles comercials i fer negocis en un nínxol de mercat que s'ha fet gran.

La frontera política que des del 1659 separa el Principat i Catalunya Nord –els antics comtats del Rosselló i una part del de Cerdanya– es va desfigurant a mesura que s'intensifiquen les relacions institucionals i l'activitat econòmica i empresarial a banda i banda dels Pirineus. Ni la història, ni la política, ni les infraestructures de comunicació prou deficitàries no han pogut frenar el reforçament dels vincles econòmics, culturals i lingüístics d'ambdós territoris.

Alguns empresaris ja han visualitzat les oportunitats que implica disposar d'un mercat més ampli amb el qual es comparteix una llengua, una cultura i una història, però també una estructura econòmica i productiva molt similar. Han entès que el concepte cooperació no implica abolicció de la competència entre empreses i territoris, sinó aprofitament de les sinergies, de les oportunitats legals i d'un mercat més ampli. Cada empresa pot tenir el seu negoci, però si vol internacionalitzar-se, se'n sortirà millor si té el coixí d'altres empresaris amb els mateixos objectius.

Inspirant-se en aquesta regla de joc, ja hi ha alguns acords en marxa que demostren que es pot guanyar. És el cas, per exemple, de Secartys-Solartys i Capenergies, dues empreses generadores d'energia fotovoltaica del Principat i de Catalunya Nord que van signar un acord de col·laboració pel setembre de 2009 per explorar a fons un mercat que registra creixements importants al mercat francès i, en canvi, té poca tirada al mercat català. Una empresa

del Principat especialitzada en energies renovables troba a pocs quilòmetres de casa un mercat encara verge, l'Estat francès, on, només instal·lant-hi una seu a Perpinyà o establint un acord de partenariat amb una empresa nord-catalana, obtindrà uns avantatges molt més importants que no a l'Estat espanyol i, naturalment, accedirà a un mercat molt més abellidor quant a negoci.

El potencial de l'Euram per situar-se en el mapa europeu de regions econòmiques i, per tant, de col·locar les empreses pròpies al mercat mundial, ha fet despertar molts empresaris que fins fa poc no hi creien. Aplega més de deu milions d'habitants i comptabilitza un milió llarg de petites i mitjanes empreses, que representen el 99,8% de les empreses amb seu al territori. En el cas de la Catalunya del sud i la del nord, la suma és també prou contundent: 700.000 empreses i 140.000 respectivament, i gairebé 8 milions d'habitants. L'Euram es configura com una de les grans àrees econòmiques europees amb un model de producció específic i amb un gran potencial per a fer de contrapès a la gran àrea del nord d'Europa.

**El tren dels negocis.** I és en aquest context on emergeixen noves oportunitats fruit de la posada en marxa del servei d'alta velocitat AVE-SNCF que, des del passat 15 de desembre, uneix sense interrupcions les capitals econòmiques de Catalunya i la Catalunya Nord, Barcelona i Perpinyà, en 1 hora i 19 minuts, i també Barcelona amb París en 6h i 20 minuts. Cal tenir en



Sant Carles és un mercat europeu de distribu-

compte que França és el principal soci comercial de Catalunya. Concentra el 17,2% de les exportacions catalanes fora de l'Estat espanyol. La proximitat cultural i geogràfica converteixen el mercat francès en un territori idoni per a moltes empreses catalanes que volen començar a exportar, i a la vegada, els costos competitiu fan de Catalunya un territori atractiu per a la inversió de les empreses franceses. De fet, grups francesos importants com Sanofi, Schneider Electric o Louis Vuitton han redoblat la seva aposta per Catalunya.

L'alta velocitat és el primer gran pas per a resoldre un dèficit històric de comunicacions entre Catalunya i la Catalunya Nord, si bé el canvi més radical en aquest sentit no es produirà fins que el corredor mediterrani sigui una realitat. Històricament, les relacions econòmiques i empresarials a banda i banda dels Pirineus han quedat tocades pel coll d'ampolla de la Jonquera i la inexistència de l'alta veloci-



ció de fruita i verdura amb nombroses instal·lacions frigorífiques als afores de Perpinyà.

tat de passatgers i de mercaderies, que han impedit, sobretot al Principat, de tenir una sortida directa cap a Europa. La història dels retards del TGV ha truncat moltes operacions transfrontereres i ha frenat iniciatives de tota mena. Ara, però, els agents econòmics de la Catalunya Nord confien que el

TGV canviarà totalment la visió que els empresaris de banda i banda tenen del sud i del nord, i que aquest canvi de xip obrirà les portes a una nova etapa de relacions econòmiques, culturals i socials intenses.

Sense alta velocitat, el viatge en cotxe entre Barcelona i Perpinyà s'allar-

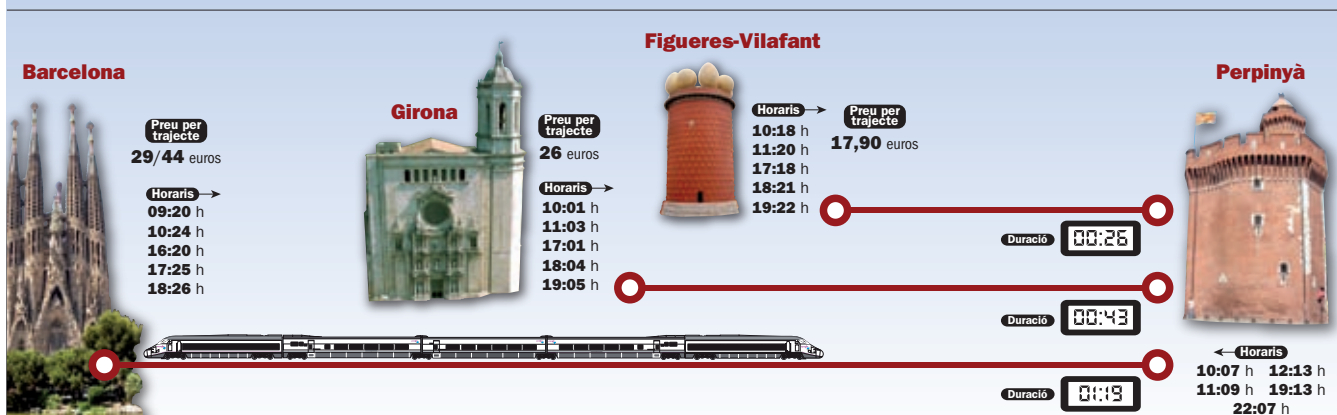
gava a gairebé tres hores per carretera, i fins a quatre si optava pel tren. Fer una gestió a Barcelona o a Perpinyà significava perdre tot el dia, i fins i tot haver de fer-hi nit. Ara, fer el viatge en una hora i escaig equival a allò que pot fer cada dia un empresari que vulgui entrar a Barcelona en cotxe provinent de l'Àrea Metropolitana en hora punta.

**Un mercat d'oportunitats.** L'economia de la Catalunya Nord, amb Perpinyà com a principal aglomeració urbana, es nodreix del sector agroalimentari, la logística, el turisme –disposa de vuit estacions d'esport d'hivern, vuit ports esportius, cinc estacions termals i un catàleg de patrimoni arquitectònic i cultural d'una riquesa remarcable– i la indústria, sobretot de les energies renovables i la nàutica i l'automoció.

L'àrea d'influència de Perpinyà, d'uns 200.000 habitants, 120.000 dels quals viuen a la ciutat, compta amb la plataforma multimodal d'interès europeu Pirineus-Mediterrània, composta per l'estació de Cervera, el port de Portvendres, el Distriport del Voló, l'aeroport de Perpinyà-Llavanera, l'espai Mediterrani-Empreses a Ribesaltes i el mercat de Sant Carles Internacional, un gran distribuïdor europeu de fruita i verdura fresca, amb les tecnologies de conservació més avançades.

Però si hi ha dos sectors de l'economia que ofereixen més oportunitats pel seu dinamisme al Rosselló, aquests són l'automoció i l'agroalimentari. HI ha dos grans centres de preparació i distribució de vehicles ubicats al

## Un tren que esborra fronteres





**Les energies renovables són un sector amb gran potencial de creixement a l'Estat francès, que les empreses del Principat podrien aprofitar en solitari o fent un partenariat amb nord-catalans.**

Parc Logístic de negocis Espai Mediterrani Ribesaltes i al mercat de Sant Carles Internacional. En els darrers dos anys, les exportacions de vehicles han crescut d'un 22%, una puixança que permet pensar en negocis per a les empreses auxiliars de l'automòbil del Principat. Una evolució semblant es produeix en la indústria del processament de productes agraris i aliments, equips mecànics, electrònica i informàtica, així com d'altres productes industrials com els teixits, la fusta, el paper o el cartró. Sectors en els quals les empreses catalanes, sobretot pimes, hi tenen una llarga tradició.

Precisament en el camp de l'agricultura s'obre una porta per a petits negocis provinents del sud. Les darreres dades publicades per l'Observatoire National de l'Agriculture Biologique situen la Catalunya Nord com el segon departament metropolità de l'Estat francès en percentatge de superfície dedicada a l'agricultura ecològica, amb més d'un 10%. Actualment hi treballen 344 productors en 1.700 hectàrees de vinyes i 900 de conreus dedicats a hortalisses i arbres fruiters. La demanda de productes ecològics no para de créixer, tant a Catalunya com al mercat internacional.

Pel que fa al sector turístic, el cert és que la Catalunya Nord, malgrat la seva gran oferta cultural i paisatgística, ha vist com el negoci turístic ha patit una frenada en sec, no només

conseqüència de la crisi econòmica global, sinó d'un cert estancament en els productes turístics oferts, que s'han vist desbordats per altres ofertes més adaptades als nous gustos del viatger. Hi ha camp per córrer, perquè els 36 milions de pernoctacions fetes pels 4 milions de turistes el 2012 no són, ni de bon tros, el sostre d'aquesta regió. En aquest sentit, serien ben rebudes les iniciatives relacionades amb el turisme i la gastronomia, els esports i les activitats d'aventura que ja tenen una bona sortida a Catalunya, i que, en canvi, podrien explotar-se molt bé a la Catalunya Nord aprofitant el paisatge i la proximitat cultural i històrica amb Catalunya, el País Valencià i les Illes.

I des de la Catalunya Nord també es fa pinya per reforçar l'economia de la regió i millorar les relacions comercials amb el sud. El juny de 2013, els agents econòmics de la zona, liderats per la Cambra de Comerç, van sindicar-se per potenciar l'arc mediterrani com a corredor de referència de les mercaderies provinents d'Àsia cap al nord

**L'alta velocitat pot obrir un nou ventall de relacions empresarials entre el sud i el nord**

d'Europa. Han impulsat un estudi per diagnosticar les deficiències de la seva xarxa de comunicacions i desenvolupar el potencial logístic de la regió. L'objectiu és aprofitar la puixança del port de Barcelona i fer de l'eix Barcelona-Lió el corredor ferroviari de referència en detriment del que actualment té Rotterdam, als Països Baixos, com a punt de partida. A parer dels impulsors, si el port de Barcelona ha de ser el punt d'arribada i de posterior distribució de gran part de les mercaderies provinents de l'Àsia, "les infraestructures que uneixen França amb Catalunya han de millorar perquè en aquests moments estan col·lapsades".

**Del port a Perpinyà.** Precisament, l'endemà de la inauguració de l'alta velocitat Barcelona-París, el port de Barcelona anunciava la posada en funcionament d'un nou servei de connexió ferroviària amb França, que amplia el que ofería des del 2009 connectant el port amb Lió. En col·laboració amb Renfe Mercaderies, la nova línia ferroviària oferirà a partir del 6 de gener quatre connexions setmanals des de les terminals de contenidors de Barcelona (TCB i Best) i l'estació del Morrot i l'estació de Tarragona, que enllaçaran amb Lió, Perpinyà, Tolosa, Bordeus, París i Lille. Una nova infraestructura que contribueix a reforçar encara més els ponts comercials bastits entre Catalunya i França.

Fa 350 anys, el 7 de novembre, representants de Felip IV de Castella i de Lluís XIV de França, a l'illa dels Faisans (al riu Bidasoa, al País Basc) posaven fi a la guerra dels Trenta Anys, amb la signatura del tractat dels Pirineus, de conseqüències nefastes per als catalans del sud i els del nord. Sense comunicar-ho a les autoritats catalanes, la corona castellana cedia a França el comtat del Rosselló i part del de la Cerdanya. Aquell desmembrament explica que avui la frontera estatal entre el Regne d'Espanya i la República de França parteixi Catalunya als Pirineus.

El tren no fa política, però ja ha aconseguit trencar una frontera mental. A partir d'ara, amb el compte enrere posat per al corredor mediterrani, les relacions comercials i socials entre el sud i el nord tenen un escull menys a superar.

*Gemma Aguilera*