

Un esbós polític i econòmic de l'espai transfronterer català

Teresa Riba

Ben d'hora al matí, la família Martí decideix agafar els esquís i anar a passar la jornada a La Molina. Vénen del seu apartament de Palau de Cerdanya. Al vespre van haver de passar una estona per l'hospital de Cerdanya perquè el petit havia tingut febre, però ara ja tot va bé. Bé, de l'hospital en diuen el «transfronterer». A La Molina enceten el seu esport favorit, l'esquí, i ho fan amb un forfait de temporada que van adquirir fa uns dies. Estan força contents perquè han pogut llogar un apartament que els permet aprofitar aquest forfait, ja que, per fi, des de fa un parell d'anys, el forfait és comú a totes les estacions de la Cerdanya –i no pas puntuals–, i així poden gaudir tant de les pistes de Font Romeu com de les de la Molina. Quan acabin els dies de vacances, portaran de nou la mainada a l'escola comuna, on els nens aprenen gràcies a un currículum fet principalment en català, i també en francès i castellà...

Aquesta situació descriu la tendència i la lògica territorial d'un espai encara anomenat transfronterer i que, per aquesta mateixa concepció, pot i ha començat a gaudir d'unes inversions europees que han de permetre potenciar espais pirinencs a partir dels seus lligams històrics, socials i culturals. I també econòmics, ben segur. La situació descrita vindria a ser un calc de les parròquies andorranes i la concentració d'interessos de les seves estacions d'esquí, de la sanitat o de qualsevol altre element per al cas de la Cerdanya, per exemple.

El cas cerdà no és únic a europa. No és únic pel que fa a les seves característiques oficialment transfrontereres; ho és, això sí, pel que fa a

l'orografia i els canals històrics i físics de la zona. Tot plegat ha de ser vist de manera positiva, siguin quins siguin els cops del passat.¹ De fet, el Tractat de Lisboa (2009) preveu entre altres coses la cohesió econòmica, social i territorial i de cooperació administrativa. I això hauria de ser aplicat de manera eficient en l'Espai Català Transfronterer.²

Ara bé, és cert, però, que la rigidesa dels estats que comparteixen la frontera oficial intraeuropea en aquesta zona, així com la superposició d'administracions reàcies a la seva desaparició per privilegis lligats als mateixos centres de poder, fan que la tendència sigui més lenta del que hauria de ser. Tanmateix, la tendència existeix. I tot i la lentitud d'aquesta, tot i la complexitat en la fusió de les frontisses estatals per a funcionar com a motors a escala regional, Europa afegeix dia a dia una nova pedra en aquest escenari. Un escenari que, al marge de raons socioculturals, és eminentment econòmic. Doncs si és econòmic, aprofitem-lo.

Si analitzem els casos més pertinents per les seves característiques i per l'èxit de desenvolupament econòmic a escala europea i provem de projectar-ho sobre l'espai pirinenc català, o com ara mateix s'anomena l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer, podem obtenir algunes dades interessants i algunes idees en vistes a ser tingudes en compte per les administracions locals i la seva societat. Evidentment, res de tot això no podrà ésser aplicat sense una aprovació política. Les declinacions administratives o les dificultats pràctiques només són –sovint, gairebé sempre– una excusa, un escut dels mateixos actors polítics. Les decisions per moure les coses i fer funcionar l'economia d'aquest espai és simplement política. La resta de problemes són petiteses si ho comparem amb les avançades polítiques verticals.

Els exemples preexistents dels eurodistrictes o àrees de cooperació transfronterera com Lille-Tournai, la Grande Région du Luxembourg, l'eurodistricte Trinacional de Basilea... o bé altres (vegeu Itàlia, País Basc, etc.), són models a tenir en compte. La construcció des del no-res no és mai un bon camí. Cal aprendre, apuntar, adaptar i copiar allò que sigui raonable, possible. Les característiques pròpies del territori pirinenc ja portaran una modificació dels models i àmbits que es volen adaptar, però només el fet que altres elements ja hagin estat desenvolupats i portats a terme dins la UE, en els seus espais fronterers, fa que sigui viable allà on sigui.

L'element comú als principals grups, àrees de cooperació o conglomeracions transfrontereres és sens dubte el motor econòmic comú. Si mirem i analitzem cadascuna d'aquestes regions veurem com en un moment o un altre es van posar sobre la taula les possibilitats de futur i la viabilitat d'elements econòmics que permetessin desenvolupar socioeconòmicament el territori. Les estructures socials, històriques o culturals han estat aprofitades per a consolidar aquest element motor. Per la natura mateixa de l'objectiu –creació de llocs de treball, enfortiment dels llaços econòmics i comercials,

1. Hi ha nombrosos articles i treballs adients sobre aquest tema. En citarem només alguns de mostra sobre les societats de muntanya a Catalunya, Europa, així com treballs transfronterers de desenvolupament econòmic: el recent simposi «Models de desenvolupament sostenible en països i regions de muntanya», Andorra, 11 i 12 de febrer de 2010; FLUVIÀ, Modest, *Economia de muntanya: la pluriactivitat com a estratègia de desenvolupament: aplicació a l'Alt Pirineu Català*, tesi doctoral, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1983, 2 vols.

2. Vegeu <http://europa.eu/lisbon_treaty> (vist el 06/2010). Sobre el nou eurodistricte català, es poden consultar els seus estatuts a l'enllaç següent: <http://www20.gencat.cat/docs/Departament_de_la_Vicepresidencia/Arees%20d%20actuacio/Territori/Eurodistricte/eurodistricte/actes_documents/estatuts_eurodistricte.pdf> (vist el 06/2010).

desenvolupament i creixement econòmic del territori...-, la UE dóna suport sempre a aquestes propostes. Cal, doncs, tenir clar quin o quins poden ser els elements econòmics impulsors, la seva viabilitat i la seva estabilitat al territori.

Sobre els motors de les cooperacions transfrontereres, destaca per exemple el cas de l'Eurodistricte Trinacional de Basilea: la cooperació transfronterera de l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB), o dita altrament associació de l'Eurodistricte Trinacional de Basilea, agrupa més de seixanta-quatre membres que provenen de quatre cantons suïssos, de dos *landkreise* alemanys i de tres comunitats de comunes franceses. El que s'ha fet en els darrers anys i els objectius generals es poden llegir en un document online.³ Resumint, aquest eurodistricte, que té ja molta història, troba el seu fonament en la posada en marxa d'un aeroport comú –i la seva gestió–, però també, amb el temps, en molts altres aspectes sòlids:

- Organització territorial: un grup de treball coordina el desenvolupament de l'espai de la regió urbana «trinacional» de Basilea. El projecte té el 2020 com a objectiu temporal en què han de quedar definides la cooperació tarifària comuna «per tal d'optimitzar l'ús dels transports transfronterers en comú». Aquest projecte es beneficia, i per tant l'eurodistricte encaixa dins el puzzle d'ajuts europeus, del programa INTERREG IV-Rin Superior (anàlisi de les estructures dels transports en comú a França, Alemanya i Suïssa; anàlisi de la situació i anàlisi de cooperacions tarifàries transfrontereres actuals per tal d'identificar els buits sobre la qüestió i fer propostes concretes per a millorar la oferta de tarifes de l'eurodistricte trinacional; màrqueting i comunicació, per tal de posar en marxa una plataforma que crearà una marca comuna per a comunicar i informar sobre les ofertes tarifàries, seguint el model de les Corporate Identity comunes, i, per últim, un horari electrònic transfronterer, emprant una mateixa marca, una xarxa comuna i una plataforma de comunicació única, tant físicament com a la xarxa virtual.
- Un projecte a favor del transport públic i de la mobilitat combinada. L'objectiu d'aquest procés és establir un pla d'accions per millorar l'oferta del transport col·lectiu i estudiar sobretot en detall el sector fronterer Basilea Oest-Allschwil – Hégenheim – Saint Louis. Aquest projecte també recau sobre l'Eurodistricte Trinacional, i compta amb una desena de socis entre Suïssa, França i Alemanya: intenta optimitzar la mobilitat gràcies a una bona xarxa de transports col·lectius segons les necessitats i en previsió de futur; s'insisteix en la mobilitat combinada (pàrquing-relleu, pàrquing de bicicletes); busos, tramvies, centres de transports col·lectius (estacions de busos o de mercaderies) són estudiats per tal de millorar al màxim i establir línies comunes entre els socis principals.
- Energia: tenint en compte la demanda dels tres membres de l'eurodistricte, el cantó de Basilea-ciutat, la ciutat de Lörrach i la ciutat de Riehen, es va

3. <http://www.eurodistrictbasel.eu/fileadmin/docs/1_Aktuell/Band%202_Internet.pdf> (vist el 08/2010).

realitzar un diagnòstic de les polítiques energètiques dels tres països a escala local, entre juny i setembre del 2009.

- Entre 2002 i 2006 es van desenvolupar dotze projectes clau dins l'eurodistricte, amb l'objectiu essencial de consolidar l'intercanvi transfronterer. Van servir per mostrar el camí d'un desenvolupament comú, tant a nivell econòmic com pel que fa a les infraestructures de transports, o també l'organització dels espais construïts i les zones no edificades. L'objectiu final és el d'una activitat laboral i econòmica òptima.

Aquest no és més que un entre diversos exemples de cooperació transfronterera que, prenent o no en compte el bagatge històric i cultural dels territoris, aprofiten en tots els casos els elements motors, que no són altres que l'econòmic i l'humà. I, de manera privilegiada, perquè això arribi a bon port, els esforços se centren en la xarxa viària, l'optimització dels transports individuals i col·lectius comuns, així com en l'adequació dels horaris i la informació a escala local i regional. Aquest pal de paller que, en aparença, sembla evident i raonable és –i sembla que va per llarg– un dels dèficits majors de l'Eurodistricte Català Transfronterer. Només la voluntat política dels diferents membres pot incidir sobre aquest punt, sobretot tenint en compte que la regulació d'aquests elements pot ser un instrument molt valuós per a millorar els intercanvis comercials, consolidar llocs de treball i fer disminuir l'enorme taxa d'atur dels diferents territoris que la componen. Alhora, ben segur, cal incrementar els focus d'interès econòmics comuns: indústria del vi, gestió d'estacions de tren o aeroports internacionals, pols comercials o científics, són alguns d'aquests objectius.

Prenem sinó com a consideració alguna de les conclusions a les quals es va arribar durant la Segona Trobada Transfronterera (Second Cross-Border Meetings) que va tenir lloc a Kehl el 30 de novembre i l'1 de desembre de 2006.⁴ A les discussions-debats van sorgir temes similars per a àrees molt diferents i es va provar d'harmonitzar les possibilitats adaptant-les als llocs, tot trobant línies de desenvolupament prou transversals i fonamentals. En destacaré algunes per a tenir-les presents, ja que tot sovint allò que es realitza i porta a terme fora del nostre territori manca malauradament de projecció informativa. Michel Casteigts, professor de la Universitat de Pau, fa temps codirector de l'Agència transfronterera i director de la Communauté d'Agglomération de Baiona, Anglet, Biarritz... va esmentar que una de les característiques específiques dels projectes transfronterers és la «importància de les relacions interpersonals». I no precisament en un sentit positiu. Perquè si bé sembla bo que les persones que es coneixen de banda i banda puguin permetre la posada en marxa dels projectes, la seva desaparició o substitució al capdavant d'alguna de les institucions que representen pot suposar també l'aturada o el final del projecte mateix. Per tant, Casteigts considera aquest element com un dels pilars més fràgils de les relacions transfrontereres. És

4. Vegeu la informació i documentació continguda a: <<http://www.espaces-transfrontaliers.org>>.

una manera de dir que la «institucionalització de les relacions personals» pot ser un factor crucial, mentre que les societats han de ser construïdes de manera més sòlida fins que la cooperació transfronterera no depengui en cap cas només de persones concretes, d'actors individuals.

Per la seva banda, el geògraf François Moullé (Artois) destaca la «importància dels factors interculturals» en les relacions transfrontereres. En aquest sentit, el concepte de territorialitat pot ser que sigui definit o entès de manera diferent a Alemanya o França. A Alemanya, el territori s'entén com un espai *legal*. A França, el territori no deixa de ser percebut com un espai *polític*, en què les fronteres han anat variant per adaptar-se a les seves realitats territorials, és a dir, polítiques.

Franz Thedieck, en canvi, va compartir les experiències que havia tingut durant el temps en què havia estat immers en la cooperació entre el Fachhochschule de Kehl i la Universitat Robert Schumann (Estrasburg). Com a especialista en dret consitucional va evidenciar que, malgrat la proximitat geogràfica d'aquestes entitats, res no impedia la cooperació entre aquests dos models universitaris, tot i que una se centrava en les ciències aplicades i, l'altra, en una línia universitària més tradicional. Han estat necessaris més de vint anys per aconseguir trobar les formes adequades de cooperació. I és que aquesta es va fer lentament perquè va ser necessari construir prèviament una relació compartida de confiança entre els diferents membres.

També es va posar en relleu quina sortida haurien de tenir les micro-administracions o, dit altrament, les administracions locals de molts territoris fronterers. Així, mentre moltes àrees frontereres franceses tenen un cúmul d'administracions locals, existeixen alhora molts municipis petits, fins i tot deshabitats, sense cap tipus de xarxa administrativa, com seria el cas de Roine-Alps. Cal doncs tenir en compte també aquests pobles i zones sense realitat administrativa. Aquest seria el cas de molts pobles pirinencs per la banda sud-catalana, en què o bé han quedat englobats en municipis allunyats i dispersos o bé estan pràcticament despoblats del tot, essencialment al mitjà i alt Pirineu.

Els objectius que es dibuixaren a partir de 2006 foren els següents: la necessitat d'actors professionals, especialistes en diversos temes; la feina transfronterera no ha de ser vista com un treball de direcció sinó com una suma complexa d'elements a dirigir; caldria formar especialistes en treball transfronterer per adquirir coneixements compartits en les àrees que sigui necessari, amb habilitats lingüístiques i interculturals sòlides. És sabut com a la zona alta del Rin, el fet que es desconegués cada vegada més la llengua o les llengües compartides, va portar cap a la necessitat d'incidir en el coneixement d'habilitats interculturals, fins al punt de ser inclòs en els mateixos projectes transfronterers. Tanmateix, tal com remarcà Jacques Houbart, no es pot parlar ni cercar la creació de professions específicament transfrontereres.

Simplement cal posar en relació la feina d'especialistes en dret, geografia, història o economia entre altres, els quals, sumant les seves competències, poden comunicar-se i optimitzar el desenvolupament dels territoris inclosos en els projectes/àrees transfronterers.

Aquestes idees generals, i alhora comparatives, són una mena de quadre o esbós per mirar de cridar l'atenció sobre elements bàsics que poden ser utilitzats com a motors en el desenvolupament econòmic, social i territorial del nou Eurodistricte Català. Més enllà de les crítiques que es podrien fer sobre la necessitat equívoca d'haver estès l'espai transfronterer fins a superar-lo amb tota la «província» de Girona, obviant les necessitats dels veritables pobles i actors d'un espai transfronterer que difícilment aniria més enllà de l'Empordà pel sud, cal ara incitar a la participació: idees, actors polítics, societat civil... tots han de posar-se d'acord i treballar sobre la base de la confiança recíproca sabent que només pot ser en benefici de tothom. En això, la UE sempre donarà suport a les propostes que en sorgeixin, si són constructives i tenen punts forts de futur, per davant de les opinions que puguin ser emeses per governs estatals, massa sovint contraris a l'entesa entre les seves perifèries.

Per acabar, volem evocar alguns potencials econòmics compartits que podrien ser tinguts en compte per tal de desenvolupar-los en comú allà on fos viable, en un «costat» o a l'altre, a la Cerdanya o a l'Empordà, al Rosselló o al Vallespir: aeroport, estacions internacionals de tren, ports esportius o de càrrega, etc.; especialitzacions segons els recursos locals (turisme,⁵ fusta, aigua,...); centres de recerca compartits; pols econòmics i de comerç; institucions d'art i/o museístiques; institucions de cultura; cambres de comerç unificades; fires comercials com a punts de concentració o aparador internacional (vi, oliva, fruita, materials, serveis, etc.)...

Per tant, desenvolupament econòmic territorial transfronterer ha de significar també millora social, llocs de treball, comerç viu, implicació política i inversió en I+D, reforçada això sí amb una millora en la qualitat dels sistemes de transport local i regional, així com en les comunicacions viàries. Sigui com sigui, doncs, la necessitat d'una millora de la comunicació regional i de llarga distància implica per força una transparència viària, la posada en comú de les autoritats, facilitar els intercanvis a escala universitària per a la recerca, així com l'establiment d'horaris unificats de les comunicacions internacionals amb tarifes lògiques i locals per a afavorir el desenvolupament, etc. Lògicament, tot això ha d'anar acompanyat d'una aposta pel coneixement compartit que ha d'iniciar-se des de les escoles, tant pel que fa a la història i l'economia dels territoris, com també les llengües i cultures. La simple oficialització visual dels panells o informacions físiques o virtuals no serveixen per a normalitzar i optimitzar la intercomprensió. Cal una assimilació de la riquesa transfronterera i, evidentment, la formació de professionals i especialistes, tal

5. FLUVIÀ, Modest, «Impacte del turisme sobre el territori», *Anuari de la Societat Catalana d'Economia*, 18, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 2004, pp. 66-80.

com es recomanava al *meeting* del 2006, que siguin capaços de desenvolupar-se en qualsevol de les llengües emprades sobre els territoris de l'eurodistricte en qüestió.

Finalment, cal afegir com a bagatge en aquest nou Eurodistricte Català europeu la necessitat d'un desgreuge. Cal tenir en compte que alguna zona d'Europa, com és el cas de l'Empordà-Rosselló o la Cerdanya, no ha gaudit, per raons històriques i polítiques, de la possibilitat d'autogestionar-se i de poder practicar models econòmics comuns. En aquest sentit, seria bo que això fos explicat i defensat davant la UE per tal de rebre ajuts del tipus que siguin i així accelerar el posicionament de l'espai territorial en comparació a d'altres –sovint del nord d'Europa, Benelux, o zones germàniques– que, per aquestes mateixes raons politicoeconòmiques, han pogut tenir un enlairament comú sense traves. El futur, però, hauria de ser vist com un potencial a aprofitar des d'aquest i molts altres punts de vista. La perifèria econòmica dels espais transfronterers europeus estan esdevenint pals de paller del desenvolupament socioeconòmic en plena època de crisi.



Antiga trilladora reconvertida.