

JOAN VICENTE
Geògraf
Càtedra de Geografia i Pensament Territorial
Universitat de Girona

Papers, Regió Metropolitana de Barcelona
núm, 39, maig 2003, pàgs. 61-72

La Regió de Girona: un model territorial en transformació, amb potencial i fràgil¹

¹ Aquest text és la síntesi i conclusió dels sis informes de diagnòstic realitzats per encàrrec de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Els sis informes eren: Accessibilitat exterior, Vertebració interior, Competitivitat territorial, Territori i medi ambient, Cohesió social i, el darrer, Governabilitat.

1 Un model en transformació sense projecte.

Una diagnosi

2 Sis punts clau per al desenvolupament territorial de la Regió de Girona

2.1 La competitivitat territorial

2.2 L'accessibilitat exterior

2.3 La vertebració interior

2.4 La sostenibilitat ambiental

2.5 La cohesió social

2.6 La governabilitat

3 Un territori complex i fràgil. Un model

4 Quina estratègia d'escala regional?

Abstract

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 jerarquizada que comença a emergir. D'aquesta manera, Girona i la seva àrea urbana han guanyat una centralitat diversificada. Aquesta transformació, però, necessita d'un projecte clarament definit que, adaptat a l'actual dinamisme, expliciti i potencii o corregeixi el model territorial que en resulta per tal d'evitar dèficit infraestructurals, desequilibris territorials, malbaratament de recursos i impactes negatius sobre el medi.

A lo largo de los últimos años la Regió de Girona ha transformado claramente su modelo territorial sobreponiendo a una estructura policéntrica una claramente jerarquizada que empieza a emerger. De esta manera, Girona y su área urbana han ganado una centralidad diversificada. Esta transformación, necesita un proyecto claramente definido que, adaptado al actual dinamismo, explicito y potencie o corrija el modelo territorial resultante para evitar déficit infraestructurales, desequilibrios territoriales, despilfarro de recursos e impactos negativos sobre el medio.

During the most recent years the Regió de Girona has clearly transformed its territorial model, superimposing an emerging clearly hierarchic structure to a polycentric one. This way, Girona and its urban area has gained a diversified centrality. This transformation, though, needs a clearly defined project that, adapted to the current dynamism, makes explicit and supports or corrects the resultant territorial model in order to avoid infrastructural shortages, territorial imbalances, resource wasting and negative impact on the environment.

Au cours des dernières années la Regió de Girona a nettement changé son modèle territorial superposant à une structure polycentrique une autre nettement hiérarchisée qui commence à émerger. Ainsi Girona et son aire urbaine ont gagné une centralité diversifiée. Cette transformation nécessite un projet clairement défini qui, adapté à l'actuel dynamisme, explicite et accroît la puissance ou corrige le modèle territorial résultant pour éviter les déficits infrastructuraux, les déséquilibres territoriaux, le gaspillage des ressources et les impacts négatifs sur l'environnement.

La Regió de Girona: un model territorial en transformació, amb potencial i fràgil

L'article s'estructura en tres parts: una primera de definició del model territorial vigent i del proposat; una segona de breu síntesi dels punts més destacats per al desenvolupament territorial de la Regió de Girona; i una tercera en la qual s'apunten criteris i actuacions estratègiques per aquest model proposat.

1 Un model en transformació sense projecte. Una diagnosi

Una de les principals conclusions de l'anàlisi que s'ha fet en relació amb la Regió de Girona és la progressiva transformació del model territorial. En abstracte, aquesta transformació es concreta en l'emergència d'una estructura funcional jeràrquica que se sobreposa a una altra de policèntrica. No es tracta d'una afirmació banal: el policentrisme –un sistema amb moltes ciutats petites i mitjanes– ha estat un dels valors distintius i positius de la regió de Girona que, a diferència d'altres territoris del país, presenta encara un nombre de centres urbans important i ben distribuït, cadascun d'ells amb una àrea comarcal d'influència.

Més planerament, l'anàlisi sosté que des de fa una dècada, Girona i la seva àrea urbana han guanyat una centralitat creixent i diversificada, molt més enllà de la "simplement" política, que ha matisat el policentrisme sense trencar-lo. No s'està dient que el factor de capitalitat de Girona no existís fins ara, sinó que aquesta capitalitat es reduïa quasi únicament a la que es derivava del paper polític.

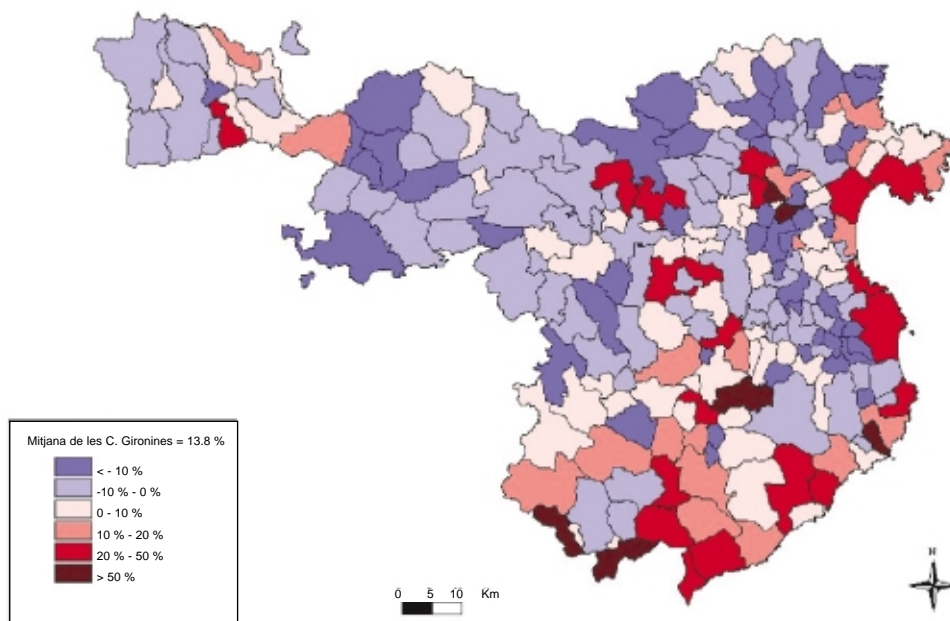
En efecte, el creixement quantitatiu i qualitatiu de l'àrea urbana de Girona ha estat notable, de manera

que es pot afirmar que després de moltes dècades està començant a aprofitar la seva renda de localització com a punt en un eix de comunicacions molt important, com a organitzadora de bona part de l'espai gironí i com a centre ben relacionat amb Barcelona. El resultat ha estat una transformació de la ciutat i de l'àrea urbana fins a una escala i lògica de sistema urbà. Per la seva banda, les àrees urbanes d'Olot, Figueres, la Costa Brava central i la Selva marítima han esdevingut realitats supramunicipals ben consolidades i dinàmiques, si bé totes elles han reforçat les relacions, de tota mena, amb l'àrea urbana central. Com a situacions singulars, les àrees del Ripollès, la Cerdanya i la Selva marítima han reforçat també les seves relacions amb la Regió Metropolitana de Barcelona, encara que en unes condicions ben diferents l'una de l'altra.

En definitiva, la Regió de Girona viu un molt notable dinamisme territorial –que s'expressa en el creixement econòmic, demogràfic, etc.– si bé no està repartit homogèniament. S'ha de tenir ben present que pràcticament un terç dels municipis gironins pateixen un progressiu envelliment i pèrdua d'activitat, amb totes les conseqüències socials, econòmiques, culturals i territorials que això suposa. És a dir, la Girona rural i de muntanya no participa de les dinàmiques de la resta del territori, malgrat la presència cada cop més important del turisme residencial.

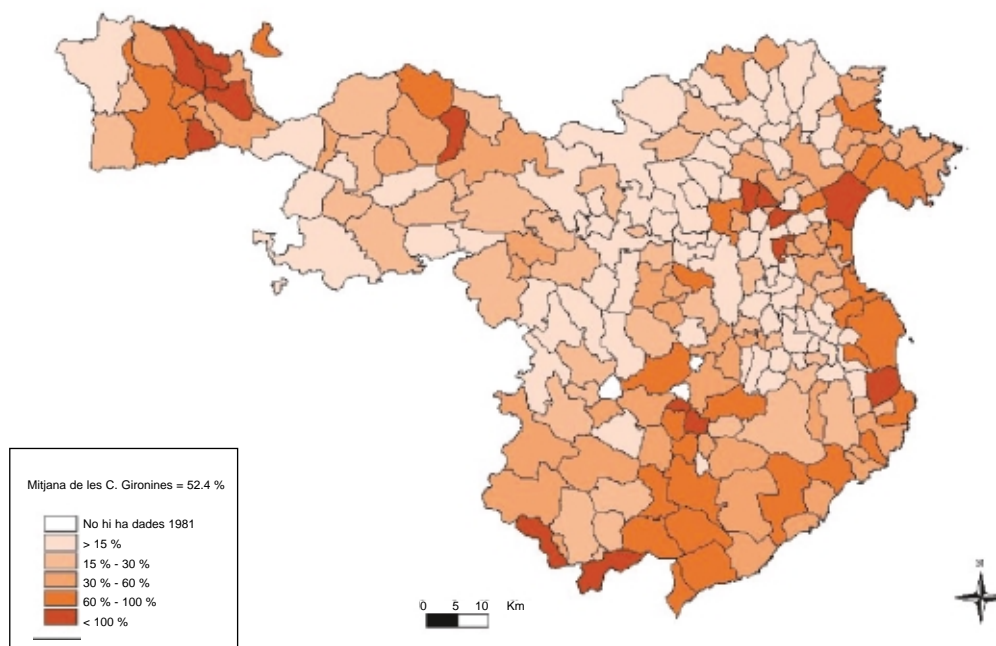
El problema d'aquest nou model rau que tant la transformació com la seva consolidació s'estan produint sense un projecte conjunt que l'expliciti, li doni suport o el corregeixi. Per això, els dèficit infraestructurals, el malbaratament de recursos i els impactes negatius damunt el territori són molts i importants.

Figura 1 Dinàmica demogràfica de les comarques gironines. Període 1991-2001



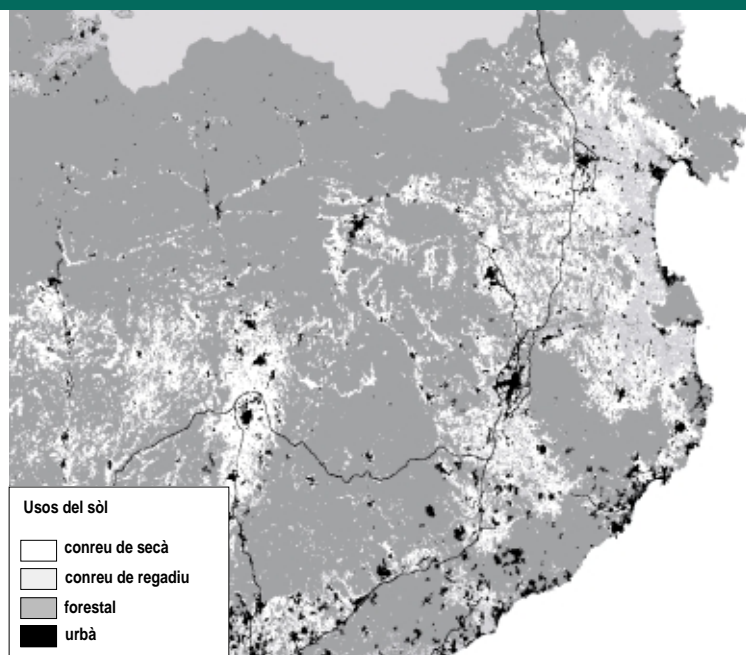
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 2 Increment del parc d'habitatges dels municipis de les comarques gironines. Període 1981-2001



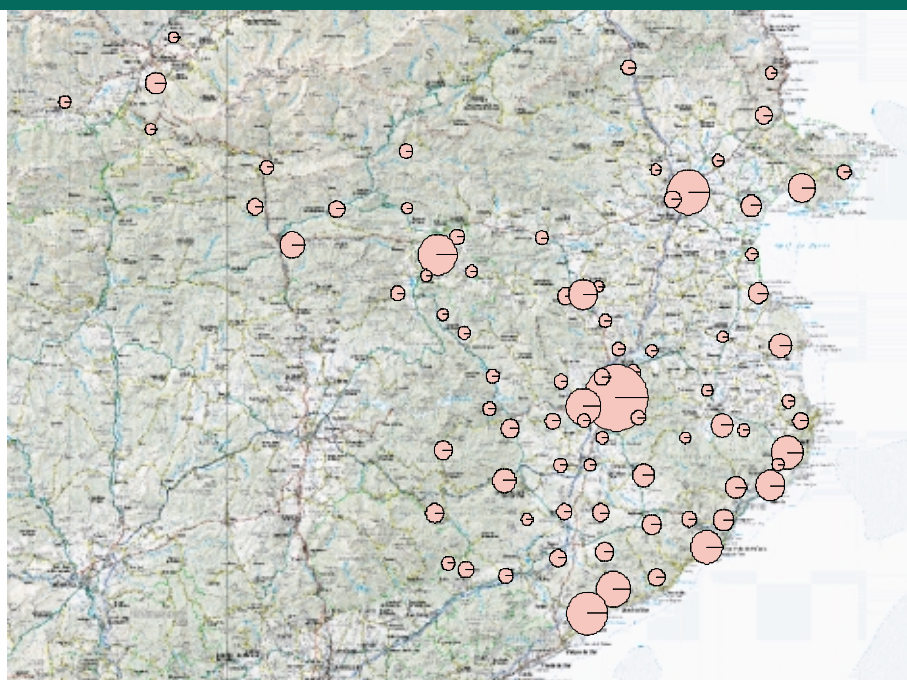
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 3 Usos del sòl, 1997



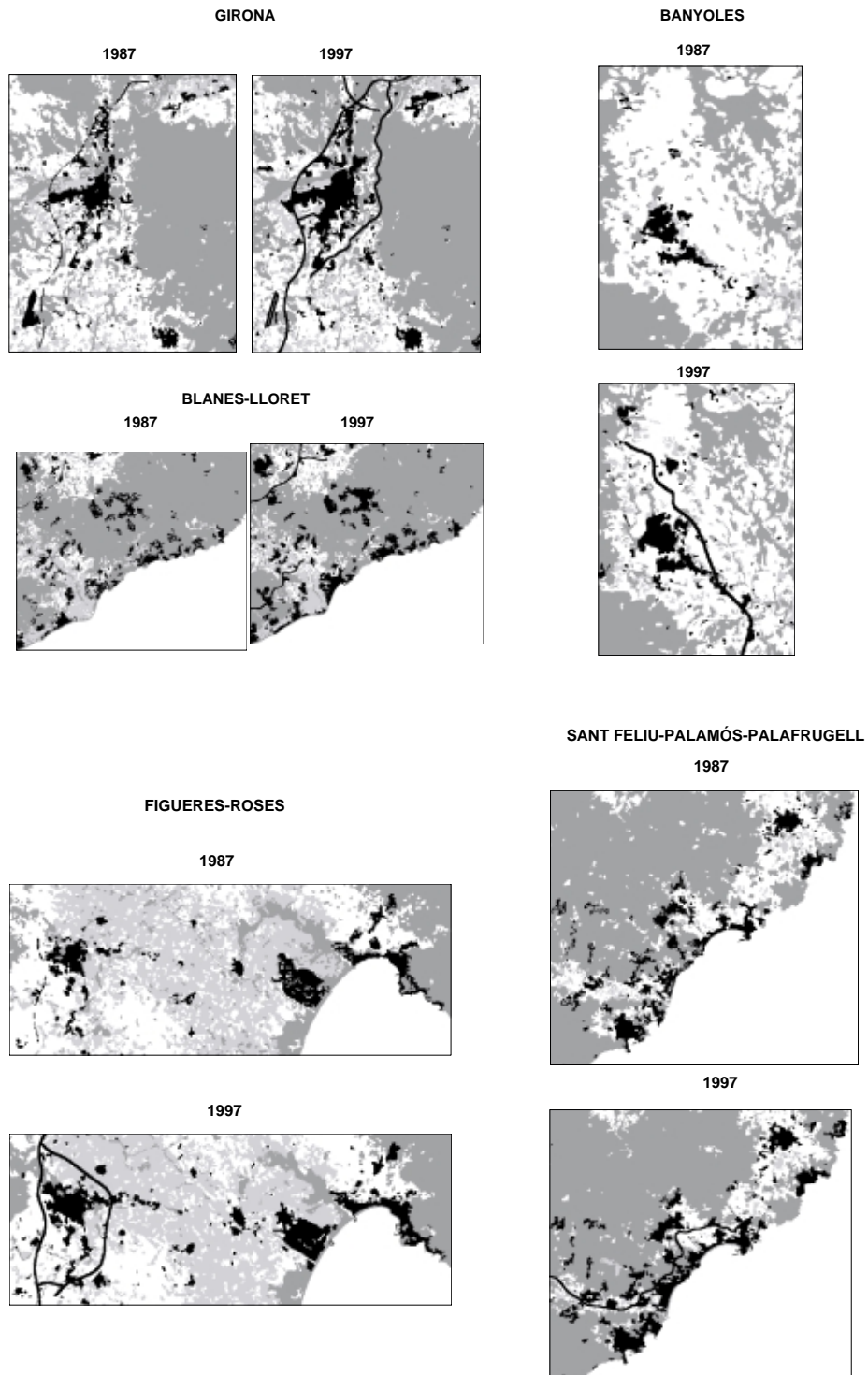
Font: Elaboració pròpia a partir de la web del Departament de Medi Ambient.

Figura 4 Municipis majors de 1000 habitants, 1999



Font: Elaboració pròpia a partir d'Idescat.

Figura 5 Evolució del procés d'urbanització en alguns sistemes urbans



Font: Elaboració pròpia a partir de la web del Departament de Medi Ambient.

2 Sis punts clau per al desenvolupament territorial de la Regió de Girona

2.1 La competitivitat territorial

Una idea de base que s'ha exposat en relació amb la competitivitat és el model territorial que s'està estructurant durant la darrera dècada a partir d'un mapa policèntric de ciutats que tendeix cap a un altre d'àrees urbanes i d'una àrea metropolitana central que comença a generar relacions jeràrquiques.

El problema d'aquesta transformació de model territorial és que s'està produint sense un projecte que o bé el matisi o bé el potenciï i, com a resultat, va acumulant disfuncions de tot tipus: infraestructurals, socials, ambientals, etc.

Per aquesta competitivitat una vegada s'opta per organitzar l'espai gironí des del seu policentrisme tot i reconeixent l'àrea metropolitana, els elements clau per a la competitivitat passen per –a més de les infraestructures ja esmentades–: una política que garanteixi pols de producció, de logística i de recerca d'escala regional i suprarregional; una gestió dels recursos naturals asenyada –que en bona part vol dir proteccionista–, des de l'aigua al paisatge, i una opció explícita per a la protecció i la gestió del patrimoni cultural

2.2 L'accessibilitat exterior

L'accessibilitat a les comarques de Girona, malgrat la seva posició geogràfica estratègica, presenta un seguit de debilitats que condiciona de manera notable tant la funcionalitat actual del territori com les perspectives de futur. Aquestes problemàtiques se centren en dos aspectes fonamentals, com són la fluïdesa de les connexions amb la regió metropolitana i dels recorreguts –tant ferroviaris com viaris– de més llarga distància tant cap a la resta d'Europa com als altres llocs de la Península.

Per estructurar mínimament aquests temes clau es pot fer una aproximació per mitjans de transport. Així, començant pel tren, la xarxa presenta dèficit importants quant a capacitat i, no tant, quant a freqüència a la línia Figueres-Barcelona, un eix de mobilitat laboral diària. D'altra banda, les línies des de Blanes cap a Barcelona i, sobretot, França-Puigcerdà-Ripoll-Barcelona presenten un servei que difícilment pot competir amb l'automòbil.

Respecte a línies de recorregut més llarg, la relació amb la resta d'Europa en aquests moments sembla suficient, però amb els altres llocs de la Península, pràcticament totes les connexions s'han de fer des de Barcelona.

Tot això, és clar, queda pendent de l'arribada de l'AVE –sense pressupost ni calendari creïble–, que hauria d'alterar tant les relacions amb Barcelona i amb la resta d'Europa com la pròpia dinàmica interior de les comarques.

En la mateixa imprecisió es mouen els dos centres logístics que han estat anunciats repetidament a la Selva i a l'Alt Empordà, que haurien de tenir una dimensió estratègica per a tot el país.

Quant a la xarxa viària, en aquests moments presenta una de les situacions pitjors del país, tant per congestió com per mal estat d'alguns eixos principals: la N-II amb dos carrils està saturada, l'Eix Transversal també està saturat i és insegur, els accessos a la Costa Brava es troben en la mateixa situació i l'eix Barcelona-Vic-Ter-Cerdanya té unes condicions que el limiten quasi a recorregut turístic en tot el seu pas gironí. D'altra banda, està a punt d'iniciar-se el túnel de Bracons sense haver aconseguit un consens sobre la seva necessitat.

Finalment, pel que fa a ports i aeroports, les qüestions es limiten a les possibilitats reals de mantenir una activitat comercial rellevant al port de Palamós –tenint en compte el context territorial on s'insereix– i a les perspectives de l'aeroport de Vilobí, difícils des de projectes endògens i complexos de moment, dins un projecte aeroportuari català.

2.3 La vertebració interior

La vertebració interior, des d'una perspectiva d'infraestructures, presenta disfuncions importants i una gran incògnita que pot alterar fortament la funcionalitat del territori. Les disfuncions, pel que fa al tren, són degudes a la ineficiència de les línies entre Blanes i Girona i entre Puigcerdà i Vic. Respecte a la xarxa viària, el problema a curt termini és de congestió, però a llarg termini és de sostenibilitat, especialment per a la mobilitat a la costa i entre aquesta i l'interior, ja que els desdoblaments tenen, o han de tenir, un límit.

La gran incògnita és la que genera la perspectiva de l'alta velocitat, que hauria d'originar dos pols d'activi-

tat i de connectivitat molt importants –a Girona i a Figueres– als quals s’hauria de vincular la resta de sistemes urbans gironins. D’altra banda, els problemes de congestió que poden patir els propis entorns de Girona i de Figueres també podrien esdevenir colls d’ampolla per a tot el sistema.

Tot això posa damunt de la taula una qüestió més àmplia, com és quina perspectiva té l’ampliació i millora del transport públic. I encara un assumpte més important i que significaria un real canvi de model de mobilitat: és possible la creació d’una nova xarxa ferroviària?

2.4 La sostenibilitat ambiental

La Regió de Girona té en la diversitat paisatgística un dels seus principals valors i elements d’identitat. Una diversitat que es configura a partir d’uns espais oberts costaners, agraris i boscosos molt antropitzats i d’unes lògiques d’assentaments humans de llarga construcció. Aquesta definició es veu ara, i des de fa anys, fortament qüestionada pel procés accelerat d’urbanització i de creació de xarxes de tota mena.

Partint de la consideració dels espais oberts com a determinants per a la definició del model territorial, els fenòmens que en aquests moments l’estan transformant són molts i molt diversos: la dispersió de la urbanització, la crisi de la societat rural, la sobre explotació i la degradació de recursos naturals, la fragmentació dels connectors ecològics, etc.

Front a tots aquests processos, l’anàlisi ha evidenciat que molts dels instruments de gestió dels recursos es mostren insuficients, ja sigui el planejament general, el PEIN o el pla de gestió de residus. Per tant, es defineixen com a claus unes polítiques de protecció eficients i de planificació creïbles, que no congelin el paisatge però que n’evitin la degradació.

2.5 La cohesió social

Com passava en el camp de la governació, les problemàtiques en relació amb la cohesió social que presenta el territori gironí no es diferencien massa de les que pateixen altres àrees del país. Per tant, polítiques generals en relació amb la sanitat, l’educació, la infantesa, la vellesa o l’ocupació hauran de marcar una

bona part de les accions necessàries per a la millora de la cohesió.

Això no treu que es puguin trobar algunes especificitats que apuntin accions concretes, fins i tot en un territori com aquest que gaudeix d’una imatge exterior de molta riquesa difusa. Segurament, una primera singularitat és la que deriva de les característiques econòmiques de Girona i el gran pes del turisme. Aquest pes és el que fa molt difícil, per exemple, definir unes dotacions d’equipaments socials suficients, que responguin tant a les necessitats continuades de la població estable com a les de la població flotant. Aquesta mateixa economia és la que també contribueix decisivament a una problemàtica del mercat de l’habitatge que s’expressa tant en un alt nivell de preus com en una especial dificultat per al mercat de lloguer.

D’altra banda, comença a ser perceptible que la sostinguda dinàmica de creixement econòmic ha comportat un augment demogràfic de determinades àrees –Girona, Selva marítima, plana de l’Alt Empordà, etc.– que generen nous dèficit socials, sobretot en escoles i centres sanitaris.

També cal destacar dos aspectes en els quals les comarques de Girona presenten dèficit i reptes més marcats que en altres territoris: les escoles bressol –per sota de la mitjana– i la presència d’immigració extracomunitària –per damunt de la mitjana–. Són dues temàtiques que posen en relleu una altra de les característiques de moltes polítiques socials: el problema de molts ajuntaments que han d’afrontar qüestions no competencials sense recursos.

Finalment, la creu en aquestes àrees és una bona part del territori gironí que ha accentuat la seva desconexió en relació amb el desenvolupament econòmic. És pràcticament el 30% de municipis de la demarcació que han caigut en la difícil lògica, que es retroalimenta, d’envelliment i manca de serveis bàsics.

2.6 La governabilitat

En relació amb la governació, es fa difícil definir tant un punt clau com accions que tinguin un abast i una repercussió estrictament gironina. El problema que s’observen són en gran mesura els mateixos que es poden trobar a altres territoris del país. De tota manera, això no treu que la complexa estructura territorial

d'aquest espai –de pobles, ciutats, àrees urbanes i sistemes urbans– posi en evidència la necessitat de trobar tant mecanismes de cooperació entre ajuntaments com d'ordenació que s'ajustin a la realitat funcional, ja sigui pel procés d'urbanització que supera límits administratius com per la pèrdua de població rural.

De la mateixa manera, aquest territori és també un excel·lent exemple de la dificultat de mantenir uns determinants nivells de serveis en municipis que compten amb una població flotant que multiplica per molt l'estable.

3 Un territori complex i fràgil. Un model

El territori gironí es caracteritza per un paisatge de litoral, planes agràries, sistemes de muntanya i una densa xarxa fluvial fortament antropitzats des de fa molts de segles. Des de la perspectiva dels espais oberts, així com la costa en una bona part ja ha sofert un procés d'urbanització que delimita bastant què és el que cal protegir, les planes agràries i les serralades necessiten d'una avaluació real i d'un model de protecció i gestió que en garanteixin la pervivència, qualitat i connexió entre elles. El problema per assolir aquest objectiu rau en la molt forta presència d'infraestructures i en la pressió urbanitzadora que comporta un model econòmic en el qual els sectors de la construcció i de serveis turístics tenen un pes determinant. Així, la prioritat i l'estratègia en relació amb els espais oberts haurien d'anar lligades a la:

- Definició de polítiques que garanteixin l'activitat agrària i forestal.
- Consolidació i ampliació mesurada dels espais protegits: per garantir el denominat “arc perimetral” constituït per l'Albera, l'Alta Garrotxa, l'Alt Ripollès, la serralada Transversal, l'Ardenya i les Gavarres.
- Definició, protecció i restauració de connectors ecològics i paisatgístics.
- Ampliació de la protecció dels espais costaners no urbanitzats.
- Política de limitació de la urbanització difusa.
- Definició d'unes pautes per a la interacció entre les grans infraestructures i el paisatge.
- Política social i econòmica per als municipis rurals i de muntanya.

Partint d'aquesta lectura i model d'ordenació i connexió dels espais oberts, el territori gironí ha de ser un

sistema constituït per una xarxa d'àrees urbanes recolzades en les ciutats madures i en una àrea urbana central que marca una referència tant en relació amb la pròpia regió com en relació amb escales més allunyades. Per damunt de les àrees urbanes, s'ha de reconèixer l'existència de sistemes urbans emergents que tenen un gran potencial sempre que el seu desenvolupament s'ordeni: plana de la Tordera, Sant Feliu-Palafrugell, Figueres-Roses, i el sistema que gira a l'entorn de Girona amb vèrtexs a Banyoles, Santa Coloma de Farners, Cassà de la Selva i la Bisbal d'Empordà. En el mateix nivell d'aquests sistemes cal col·locar les àrees urbanes d'Olot i de Ripoll.

Aquest mapa d'espais oberts i de ciutats, àrees i sistemes urbans ha d'organitzar la seva funcionalitat en un sistema de comunicacions potent de manera que es garanteixin les següents lògiques:

- Com s'ha dit, definició d'un model per a la interacció entre les grans infraestructures i els espais oberts.
- Connexió eficient entre els diferents sistemes urbans i el central de Girona.
- Accés eficient des de tot el territori als dos futurs nusos logístic/productius i de comunicacions a les àrees urbanes de Girona i de Figueres.
- Previsió de connexió ferroviària entre tots els sistemes urbans i Girona.
- Polítiques conjuntes d'espais oberts, de sòl industrial i de transport públic a l'interior de cadascun dels sistemes urbans.
- Capil·laritat viària fins a arribar, en bones condicions, a tot el sistema de viles i pobles i com a alternativa a nous grans eixos viaris.

Aquest model territorial ha de basar-se en una estructura econòmica que mantingui i reforci la diversificació actual. Això vol dir que el sector turístic i d'oci en serà una referència fonamental –perdent pes relatiu en unes àrees i guanyant-ne en altres–; que les activitats agràries s'han de mantenir i millorar la seva relació amb la indústria alimentària; que la indústria ha de trobar condicions de sòl i d'infraestructures eficients; i que els serveis públics han de ser motor, també, per a la generació i millora de l'economia privada, tot tenint la universitat i la sanitat com a casos paradigmàtics.

La potenciació de la diversificació i la competitivitat s'ha d'expressar infraestructuralment en la definició de dos àmbits logístic/productius a la plana de la Selva i a l'Alt Empordà. D'altra banda, els sistemes urbans

emergents que s'han esmentat i les àrees de Ripoll i Olot també haurien de definir estratègies per a la potenciació de les seves bases econòmiques.

Una altra imatge tòpica en relació amb les comarques de Girona és la de l'alta qualitat de vida. Sense negar valors tant absoluts com relatius que avalen aquesta imatge, és cert que també aquest territori pateix d'alguns dels problemes generals en relació amb el benestar i la cohesió social i d'alguns d'específics, lligats a la seva estructura territorial, social i econòmica. Centrant-se en els problemes específics de l'equitat, la Regió de Girona presenta situacions força específiques d'importància de la immigració extracomunitària, de dificultats d'accés a l'habitatge a causa de la pressió de la segona residència, de suficiència dels serveis públics per la demanda estacional i d'accés a aquests serveis des d'una part important de l'espai rural i de muntanya. Aquestes necessitats també tenen a veure amb un altre aspecte que caldria millorar, no només a la Regió de Girona, com és la governació. Per tant, les prioritats del model territorial quant a l'equitat serien:

- Política d'habitatge protegit, especialment on el creixement demogràfic i la segona residència són rellevants.
- Replantejament dels models de definició de les necessitats de serveis i equipaments públics, atenent als creixements i canvis demogràfics i a la demanda estacional.
- Política social i econòmica per als municipis rurals i de muntanya.
- Foment dels mecanismes de cooperació intermunicipal, sobretot per a municipis petits.

4 Quina estratègia d'escala regional?

A partir d'aquest discurs aparentment "endogen" del model territorial es defineixen també els principals reptes de la Regió de Girona en relació amb la seva posició territorial, que serien:

- Rendibilització del pas del més important corredor econòmic entre la Península Ibèrica i la resta d'Europa.
- Definició d'una oferta territorial alternativa i complementària a la de la Regió Metropolitana de Barcelona i singular en el conjunt del país.

En relació amb el primer aspecte, la reflexió porta a avaluar com a gran potencial sense rendibilitzar el pas

i l'existència d'unes molt importants infraestructures d'escala europea: la carretera N-II, l'autopista A-7, el ferrocarril, l'Eix Transversal i l'aeroport. Com es veurà, pràcticament totes elles comparteixen uns trets: no haver estat pensades per al territori de Girona, tenir importants deficiències i no disposar de complements que n'afavoreixin la generació d'externalitats.

Amb més detall, únicament l'aeroport va ser resultat de la confluència de polítiques endògenes amb polítiques generals, en aquest cas en relació amb el turisme. Quant a l'eficiència, és evident que la carretera N-II és totalment obsoleta, que l'Eix Transversal, al marge de la seguretat i densitat de trànsit, no resol el seu acabament a Girona, i que l'aeroport no aconsegueix transcendir, de moment, aquest ús inicial turístic.

Pel que fa a les externalitats, només l'autopista i la N-II n'han generat, si bé sense cap mena de planificació prèvia. D'aquesta manera, s'ha tendit a generar activitat al llarg dels seus recorreguts amb uns efectes territorials, paisatgístics i, també, de competitivitat més aviat discutibles.

Cal tenir present, a més, que malgrat les òptimes condicions teòriques, no s'ha estat capaç de materialitzar cap mena de plataforma logística, centre intermodal, etc., i el més important és que hi ha sòl industrial de promoció pública que no està connectat directament amb les infraestructures esmentades. Tot això, o quasi tot, sí que es pot trobar al Rosselló.

En definitiva, el primer repte esmentat de rendibilització de la posició geogràfica en relació amb la Península i Europa passa per una millora substancial d'infraestructures que ja existeixen –i també una reconceptualització que les relacioni amb el territori– i per la creació de noves. No s'ha d'oblidar, d'altra banda, que el futur pas de l'alta velocitat ferroviària tant pot agreujar aquest problema d'alienació infraestructural com ser el revulsiu per resoldre'l. Aquesta mateixa infraestructura, l'alta velocitat, pot esdevenir un factor de dualització territorial dins de la pròpia regió.

Pel que fa a la relació de les comarques de Girona amb l'entorn metropolità de Barcelona, el model proposat passa pel paper que volen tenir aquestes comarques en el conjunt del país i, respecte als instruments, pel que s'acaba de dir en relació amb les infraestructures i els equipaments. És a dir, les comarques de Girona es plan-

tegen incrementar el seu paper en l'economia productiva i de serveis a la producció, de manera que s'esvaeixi el risc d'una progressiva residencialització i es matisi la important dependència dels sectors turístic i de la construcció, especialment en algunes comarques.

Dins d'aquesta lògica, s'ha de fer esment de les situacions particulars del Ripollès, la Cerdanya i el sud de la Selva que, per diferents motius, cada vegada queden més vinculades amb la regió metropolitana. En el cas del Ripollès, tant la pèrdua de base econòmica productiva com les infraestructures l'aboquen cap a la regió metropolitana, passant per Osona, sempre precàriament.

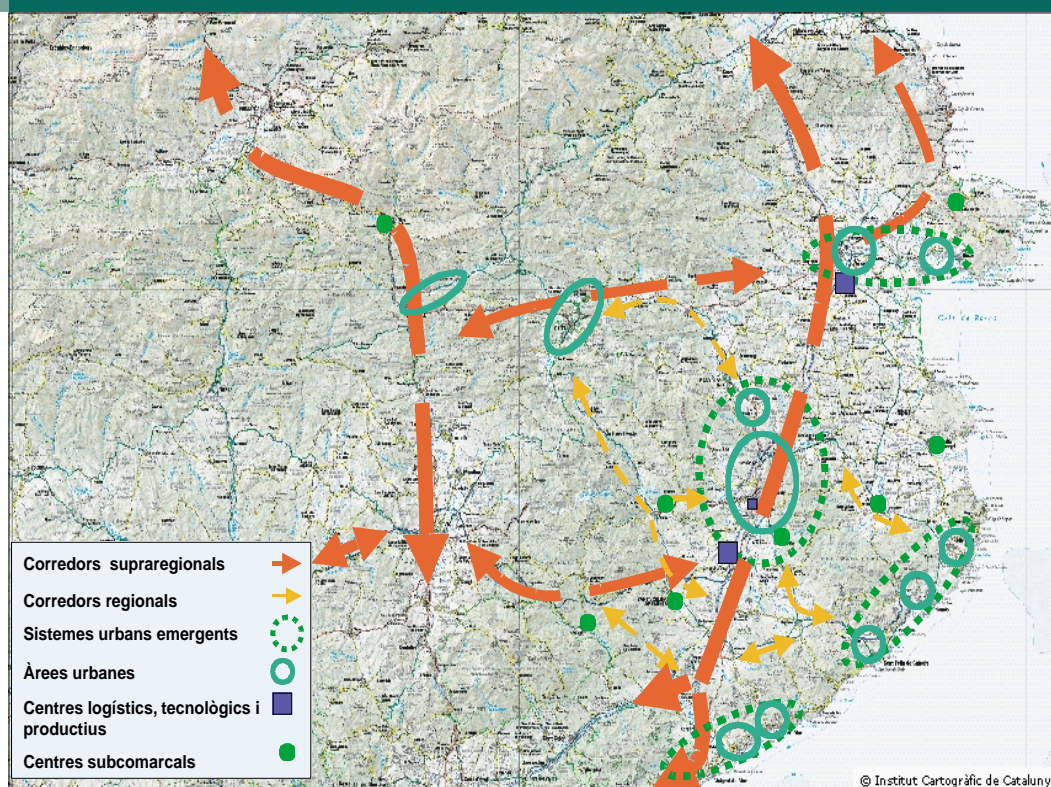
En el cas de la Selva, la progressiva integració d'alguns municipis en la dinàmica metropolitana es presenta problemàtica pel fet que es dona també amb una precarietat infraestructural molt greu i amb una desorganització territorial evident, quasi només regida per una lògica de mercat immobiliari.

En definitiva, les dues estratègies territorials d'escala regional, com no podia ser d'altra manera, es retroalimenten: esdevenir un nus en unes xarxes en les quals ara s'és gairebé exclusivament espectador i resoldre problemes de compensació entre sectors econòmics. Per tant, aquesta estratègia passa per:

- Millora de les infraestructures existents i redisseny en funció del territori que les acull.
- Creació de noves infraestructures i equipaments.
- Garantir l'accés de tot el territori a aquestes infraestructures i equipaments.

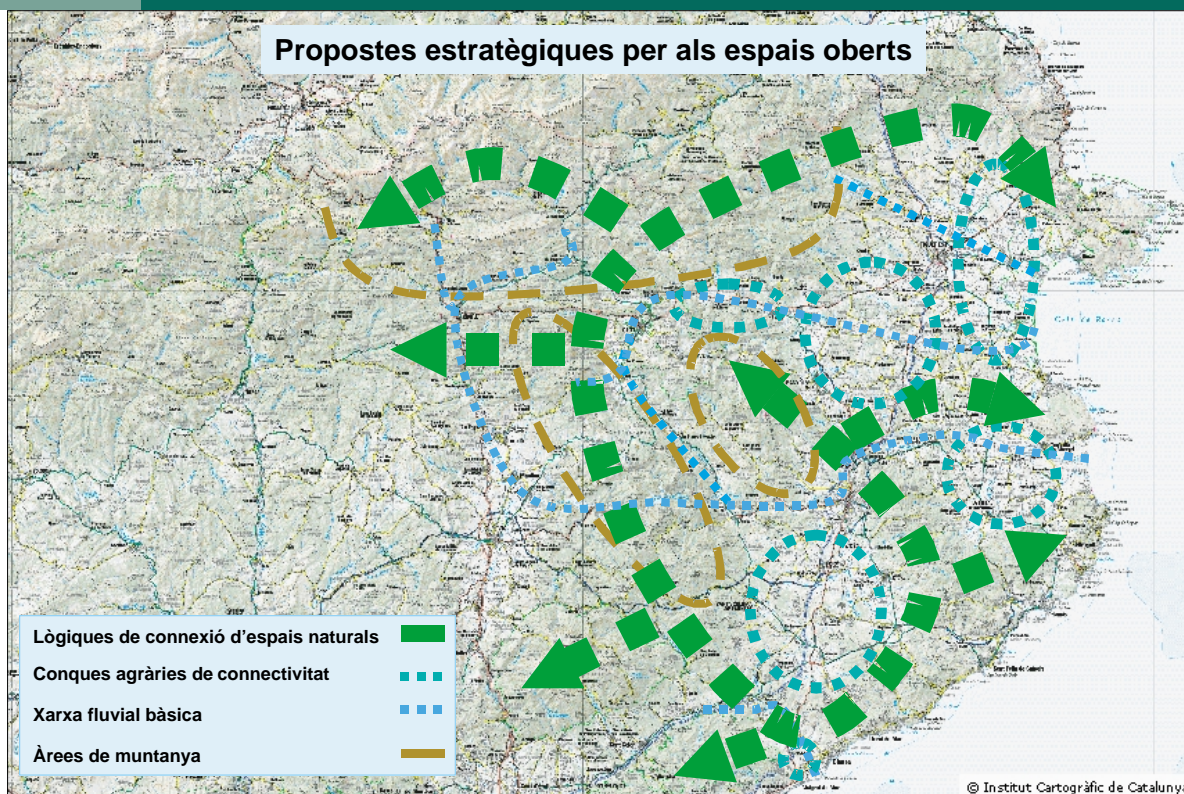
El marc de tot això, cal insistir-hi, ha de ser el d'un territori capaç de mantenir i millorar la diversitat paisatgística –urbana, agrària, forestal, costanera– i la integració territorial, sens dubte un altre dels elements que marquen la identitat territorial, i la competitivitat, de la Regió de Girona.

Figura 6 Mapa de síntesi. Model territorial proposat de la regió de Girona



Font: Elaboració pròpia.

Figura 7 Estratègia ambiental



Font: Elaboració pròpia.

