

## HISTÒRIA

# Figueres i el tren d'alta velocitat: oportunitats per al desenvolupament local dins l'espai català transfronterer

Per Javier Martín Uceda<sup>(\*)</sup>

### Resum

*En aquest article vol plantejar quines poden ser les oportunitats per al desenvolupament local de Figueres que sorgeixen a partir de l'arribada del tren d'alta velocitat (TAV). En primer lloc, en la introducció, es reflexiona la relació entre TAV i ciutat mitjana, i com una infraestructura com el tren d'alta velocitat pot influir en el desenvolupament local. I per últim, ja centrat en Figueres, veure quins poden ser els sectors econòmics més beneficiats pel TAV, com es poden desenvolupar en la ciutat i quin paper poden jugar els actors. Per concloure, unes breus reflexions amb algunes propostes de futur.*

### Abstract

*This article wants to present which opportunities for local development Figueres has from the advent of high-speed train (HST). First, in the introduction, we discuss the relationship between HST and medium cities, and how an infrastructure such as high-speed train can influence local development. Finally, with the focus on Figueres, we can see which economic sectors might be the most benefited by the HST, how can be developed in the city and what role can the actors play. Finally, some brief reflections and future proposals.*

### Paraules clau

Desenvolupament local, TAV, ciutats mitjanes, espai fronterer, agents locals

### Keywords

Local development, HST, medium cities, border space, stakeholders

Recepció: 20/03/2015 • Acceptació: 14/09/2015.

\* Llicenciat en Geografia per la Universitat de Girona, 2013. Màster en Estudis Territorials i de la Població, especialment en ordenació del territori i desenvolupament local. Universitat Autònoma de Barcelona, 2014. European Master in Planning and Policies for the City, Environment and Landscape. Universitat IUAV de Venècia. En curs. Previst per al 2015. [jmartinfgs@gmail.com](mailto:jmartinfgs@gmail.com)

DOI: 10.2436/20.8010.01.193

*Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, volum 46 (2015)  
Javier Martín Uceda



## INTRODUCCIÓ: EL TREN D'ALTA VELOCITAT EN CIUTATS MITJANES

El tren d'alta velocitat (TAV) s'ha convertit en un mitjà de transport utilitzat per articular el territori. A partir dels anys vuitanta, estats com Espanya o França, dins d'Europa, o Japó en una altra realitat, han fet del TAV una de les seves prioritats en infraestructures i com a mitjà de transport per connectar ciutats.

A causa de la seva gran inversió i envergadura, la planificació és llarga en el temps, i també les ciutats on hi haurà parada han pensat com rebre una infraestructura important. La localització de l'estació i el moviment dels agents locals que poden veure's beneficiats per l'arribada del tren són alguns elements importants a tenir present. Però n'hi ha d'altres, i cada ciutat té una realitat, per tant les reaccions són diverses. Tot i així, hi ha exemples que poden ser interessants a tenir present. Experts han reflexionat sobre el paper que grans infraestructures han tingut en les ciutats mitjanes.

La primera idea que no es pot perdre mai de vista és que una infraestructura, ja sigui ferroviària o altres, com un aeroport, pel simple fet d'estar construïda no aporta directament beneficis, ni suposa un canvi en positiu per al territori que l'acull. Per tant, tenint present aquest fet, les ciutats, els territoris, han de saber com aconseguir que aquesta infraestructura sigui un valor afegit, que aportí realment beneficis i es converteixi en una oportunitat per al seu desenvolupament socioeconòmic.

Els experts, després de l'estudi en diferents ciutats mitjanes amb estació de tren d'alta velocitat, especialment franceses, constaten algunes realitats. Segons Martí-Henneberg (2001), "el tren d'alta velocitat accelera processos ja en marxa, però no en crea de nous". Coincideix Bellet (2000) i ho reafirma

Feliu (2006), afirmant per altre costat que, en les ciutats mitjanes, l'arribada del tren només estimula els processos socioeconòmics ja iniciats en la ciutat, però no deixa de ser un element més en aquesta dinàmica.

Bellet (2000), per altra banda, recalca que a les ciutats grans els impactes del TAV són més palpables, mentre que a les ciutats mitjanes, perquè es produeixin efectes socioeconòmics i territorials positius per la ciutat, calen un seguit de condicionants importants, com el servei, en especial, les freqüències; o la localització de l'estació. Han de ser adients i accessibles per a la ciutat i el territori. També, i més important, les característiques del medi, el que Vidal diria *milieu*, remarcant la posició en el sistema urbà, la qualitat ambiental o característiques socioeconòmiques; i les estratègies desenvolupades pels agents locals i regionals. Martí-Henneberg fa especial èmfasi en aquest aspecte, tot ressaltant la importància del projecte de ciutat, ja que les estratègies de la ciutat i dels seus actors es veuran reforçades pel tren. Per tant, si no existeixen aquestes estratègies comunes, possiblement el tren no suposarà cap veritable aportació al territori.

Un altre element a tenir present és com s'entenen i es classifiquen les tipologies d'efectes que pot generar una infraestructura sobre les ciutats. Feliu (2006), després d'estudiar-los, realitza una síntesi dels principals efectes, directes i indirectes, que genera el TAV en les ciutats mitjanes. Així, l'autor recull quatre grans efectes:

- En la mobilitat: el TAV capta passatgers d'altres tipus de transport, pot alterar els hàbits de transport si hi ha una bona intermodalitat. Recalca que els passatgers solen ser professionals en activitats especialitzades.
- En la reestructuració urbana al voltant de l'estació: el TAV pot ser un revulsiu en transformació urbanística, i sembla que els impactes han estat més forts en estacions centrals.
- En els efectes econòmics: el TAV no implica noves localitzacions, sobretot industrials, però ajuda a millorar l'eficàcia en sectors altament qualificats. Estimula especialment sectors com el turisme o l'immobiliari, si ja existia la dinàmica en el territori.
- En el rol territorial de la ciutat: el TAV afavoreix la polaritat, en especial a les ciutats més grans, i es poden crear noves jerarquies territorials.

Depenent de com funcionin els agents del territori, els impactes seran uns o altres, tal com s'ha comentat amb anterioritat. Els experts coincideixen en la necessitat de vetllar perquè els actors, en els àmbits

que siguin, tinguin una relació el màxim de fluïdes possibles: l'èxit del projecte depèn en bona mesura d'aquest fet. Feliu també (2006) assegura que la relació vertical entre els actors en diversos àmbits administratius i escales de funcionament, ha de ser bona. Si és així, es permetrà reduir la conflictivitat i facilitarà el procés de desenvolupament local. Els interessos dels agents han de poder sumar amb el *milieu* existent, per així assegurar encara més l'èxit del projecte. Els agents poden ser públics, però també privats. El sector privat, en especial empresarial, té grans interessos, i per tant poden impulsar aliances molt importants. Hi ha doncs un aspecte de governança important, que cal saber gestionar entre tots aquests agents del territori, de la ciutat, per poder tenir alguna cosa a aportar en el desenvolupament econòmic, per poder assolir amb èxit els objectius.

Un altre aspecte a tenir present és definir com es vol aprofitar l'arribada del TAV. Pol (2003) diferencia dues tipologies d'efectes en l'economia local de les ciutats amb estació de TAV. Afirmar que poden tenir efecte:

- *Catalitzador*: la connexió d'alta velocitat ha d'ajudar a impulsar nova economia i noves activitats en l'espai urbà. Aquest fet succeeix en ciutats que tenen dificultats en aconseguir un desenvolupament econòmic sostingut. Els agents de la ciutat esperen poder desenvolupar el seu potencial amb el tren.
- *Facilitador*: en ciutats que ja tenen una economia dinàmica, i que poden aprofitar aquesta infraestructura per consolidar el procés, i guanyar pes respecte altres ciutats. Aquestes ciutats necessiten innovar i millorar de manera constant la seva connectivitat per mantenir el seu dinamisme econòmic. Al mateix temps, els actors i agents implicats han de continuar amb les seves inversions i millores per aconseguir encara més benefici gràcies a l'efecte del TAV.

Sens dubte el cas de Figueres és singular. Per la seva dimensió, uns 45.000 habitants; així com la seva situació, en un espai transfronterer on en poc més d'un centenar de quilòmetres hi ha tres estacions de TAV. S'intentarà doncs estudiar aquest fet, així com quines oportunitats es poden obtenir en la ciutat, intentant dibuixar algunes línies d'acció que podrien ser útils per aprofitar al màxim les possibilitats que un mitjà com el TAV genera en una ciutat com Figueres. Els efectes que han tingut les altres ciutats, així com els preceptes anteriorment aportats, han de ser tinguts en compte per poder anar dibuixant les línies que es poden anar seguint.

## FIGUERES I EL TREN D'ALTA VELOCITAT: EFECTES I OPORTUNITATS

### Figueres, ciutat de fluxos

Figueres té un important rol territorial. Rol marcat per la seva situació geogràfica privilegiada, a un pas de la frontera francesa, en el corredor natural nord-sud, però també com a punt d'unió entre aquest i l'eix est-oest paral·lel als Pirineus fins al mar Mediterrani (figura 1). Forma part del conjunt de ciutats mitjanes que estructuren el conjunt del territori català, fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.



Figura 1. Esquema del funcionament territorial de l'Espai Català Transfronterer.  
Font: Llibre Blanc de l'Eurodistricte (MOT i UdG, 2008).

Figueres és escenari, per la seva situació geogràfica, de fluxos de pas, en especial dels grans fluxos nord-sud, on té poca capacitat d'obtenir beneficis eclipsada per les grans urbs, com Barcelona o Montpeller. Però sí que té una especial rellevància en els fluxos generats en el conjunt de les comarques gironines, i en especial al seu territori més immediat, l'Empordà. Un territori que viu un procés on s'està estructurant una nova àrea urbana potent, que va més enllà de Figueres, i que suma el corredor Castelló

d'Empúries-Roses. Aquestes tres ciutats formen un espai potent, si es defineix un projecte comú, i poden tenir una potència important. (Castañer, 2013).

Però Figueres genera per si sola els seus fluxos al seu voltant, creant una àrea urbana. Un espai funcional de difícil delimitació, i amb diverses escales de funcionament.

- La més propera, l'àrea urbana formada pels setze municipis que identifica el Pla Director Urbanístic de l'Àrea Urbana de Figueres. Un espai de relació intensa, amb un creixement potent i continu, on les relacions són constants i molt denses.
- Una àrea urbana extensa, formada per una trentana de municipis, on es generen processos de complementarietat, amb Figueres com a gran espai emissor de serveis, però amb altres espais intermedis, com Roses o Castelló d'Empúries, on hi ha una gran mobilitat (Castañer, 2013) (Castañer, Gutiérrez, Vicente, 2009).
- Tota la comarca, l'àrea d'influència i funcional més extensa. Un espai que se situa en mig dels fluxos nord-sud que abans s'explicitaven. I com a espai funcional dins del conjunt de les comarques gironines. També, és l'espai que fa de connexió entre la Catalunya del Sud i la del Nord, on tenim uns fluxos constants i fins i tot, en alguns casos, de complementarietat. El comerç és el millor exemple.

Ara hi ha recentment el tren d'alta velocitat. Una nova infraestructura que pot influir en els fluxos explicats anteriorment. Se'n poden generar de nous o es poden modificar els actuals. Des del punt de vista transfronterer, el tren pot generar un nou flux, ja que escurça les distàncies entre les ciutats de Perpinyà, Figueres i Girona, generant un nou escenari en les relacions entre aquestes ciutats i els territoris que les envolten.

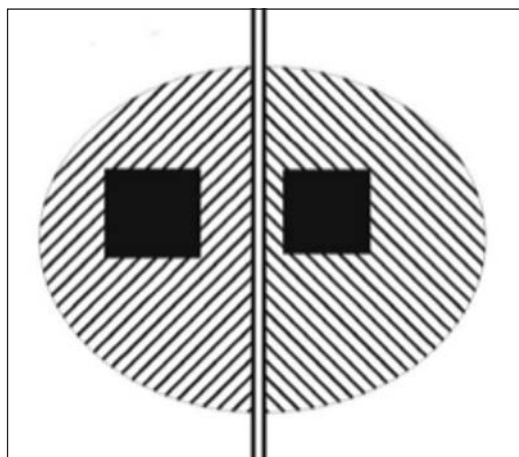
### **Figueres, una àrea funcional transfronterera**

Com s'ha comentat en l'aparat anterior, som davant d'un espai transfronterer. Un fet especialment visible en certs espais, com la Cerdanya o l'eix Perpinyà, el Portús-la Jonquera, Figueres. És aquest últim on els fluxos són més densos. Existeixen clars i consolidats intercanvis entre els dos costats dels Pirineus, entre l'àrea urbana de Figueres i la de Perpinyà. Els fluxos es produeixen per motius diversos, però en especial, comerç i turisme. Tot i la dificultat per quantificar els fluxos, només cal fer treball de camp, i passejar pels carrers de Figueres, per les botigues o els dies de mercat, per

sentir com es parla francès de manera majoritària. O veure les matrícules dels cotxes aparcats. Els intercanvis, de nord a sud, són els majoritaris. L'atractiu comercial del costat sud atrau milers de compradors de la Catalunya Nord.

Experts d'altres països han desenvolupat models per explicar com funcionen les ciutats transfrontereres i les seves àrees d'influència. Per exemple el belga Vandermotten (2007), en el seu estudi sobre àrees urbanes i funcionals transfrontereres, arriba a distingir quatre casos diferents, que al seu temps es poden subdividir en set tipus de ciutats. Analitza per exemple la proximitat de la ciutat a la frontera, si l'àrea de cohesió arriba fins a la frontera i queda limitada per l'efecte barrera, o si pel contrari aquest àrea ja s'ha integrat amb una altra de l'altre costat de frontera. També si les ciutats que es troben a banda i banda són igual de grans, o no, o si una exerceix més capacitat d'atracció que l'altra. En el cas de Figueres, el model set és el més adequat.

En aquest model, veiem com les dues ciutats, que no estan tocant la frontera, tenen la seva àrea funcional que, en canvi, sí que arriba fins a la frontera, essent aquesta el límit de cada una. Certament queden molt ben definides les dues àrees d'influència o funcionals. La plana del Rosselló i els Pirineus Orientals per a Perpinyà, al nord, i l'Empordà per a Figueres, al sud, per les raons abans esmentades. Les relacions entre nord i sud existeixen. Hi ha intercanvis molt importants. Com dèiem, el sector comercial, en especial a Figueres, el client francès és igual d'important que el client local. Càlculs estimatius d'associacions com Comerç Figueres situarien en més d'un milió els francesos que vénen a comprar a Figueres. Més els milions



*Figura 2. Model d'àrees funcionals transfrontereres. Vandermotten (2007).*



que paren a la Jonquera. Per tant som davant de dues àrees funcionals, la de Figueres i Perpinyà, certament separades per la frontera, però unides per fluxos concrets molt importants que fan de l'espai una àrea en procés d'integració, que amb el TAV pot tenir grans oportunitats de futur.

La distància entre Figueres i Perpinyà és de cinquanta quilòmetres. Mentre que entre les dues ciutats i la frontera són vint-i-cinc. Segons un estudi realitzat per l'*Agence d'Urbanisme Catalane* (2011), per realitzar el recorregut en cotxe entre les dues ciutats s'empren uns quaranta minuts. Amb el tren convencional, diverses hores, pel fet d'haver de canviar de tren a Portbou o a Cervera de la Marenda. No hi ha línia de bus entre les dues ciutats. Però ara hi ha un nou element que pot canviar la situació. El tren d'alta velocitat, inaugurat l'any 2012, permet la connexió entre les dues ciutats en poc més de vint minuts.

Pel que fa a altres models sobre espais urbans transfronterers, n'hi ha d'interessants, com el desenvolupat per Deconville i altres autors (2013). Els autors analitzen deu espais urbans transfronterers europeus i, en concret, a partir de tres factors diferents: el nombre de treballadors transfronterers o *commuters*, els diferencials de producte interior brut per càpita i el nombre de residents en la regió transfronterera amb la nacionalitat del país de l'altre costat de la frontera. Analitzant aquests tres elements, n'hi afegixen un altre, la cultura, en especial la llengua, per saber si és una barrera o no. En el cas de Figueres, és difícil d'aplicar per la manca de dades al respecte. Si bé algun d'aquests elements es poden interpretar a simple vista, com les diferències econòmiques, en especial els preus, però els altres són més difícils de quantificar, com els *commuters*, que creuen la frontera per treballar. Sens dubte seria de gran interès conèixer millor les dades per poder realitzar millors estudis.

### **Un nou mitjà de transport per a Figueres: una estació central dins l'Espai Català Transfronterer**

La ciutat de Figueres té una estació d'alta velocitat, anomenada Figueres-Vilafant, ja que aquesta es troba dins del terme municipal de Vilafant. Figueres compta també amb una altra estació, de tren convencional, al centre de la ciutat. L'estació de Figueres-Vilafant forma part de la línia Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, essent la primera ciutat de l'estat espanyol entrant per França i l'única ciutat no capital de província amb estació d'alta velocitat a Catalunya.

El primer tren d'alta velocitat amb passatgers va circular a finals del 2010, direcció París, ja que la part sud cap a Barcelona no estava acabada. No va ser fins al 2013 que es va poder completar la totalitat de la línia fins a Barcelona, que connecta amb la ja existent cap a Madrid. Així, les distàncies en temps queden de la següent manera:

Recorregut	Temps TAV	Temps tren convencional (MD)
Figueres-Perpinyà	23 min.	Sense connexió directa
Figueres-Girona	13 min.	38 min.
Figueres-Barcelona	55 min.	1h 50 min.
Figueres-Madrid	3h 46min.	Sense connexió directa
Figueres-París	5h 30 min.	Sense connexió directa

Figura 3. Font: RENFE/SNCF. Elaboració pròpia.

Els recorreguts, en temps, es revolucionen. Si per arribar a Barcelona amb el tren convencional des de Figueres eren unes dues hores, ara menys d'una. A la meitat també amb Girona, que connecta amb el centre de la ciutat en menys d'un quart d'hora, i especialment important amb Perpinyà. És el primer cop que hi ha connexió directa amb la ciutat rossellonesa, sense necessitat de prendre el tren regional fins a Cervera de la Marenda i canviar de comboi fins a Perpinyà.

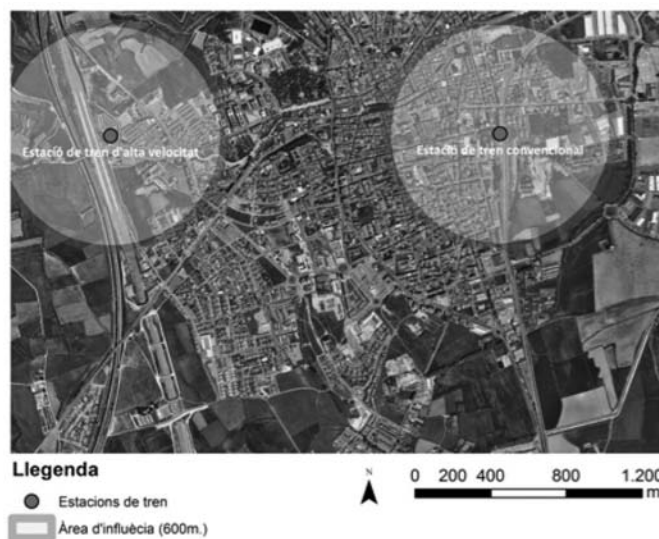


Figura 3. Situació de les dues estacions de tren a Figueres. Elaboració pròpia.

L'estació de Figueres es troba dins del municipi de Vilafant, just al límit amb Figueres, a l'oest. No és per tant una estació al centre de la ciutat, com seria el cas de Girona. L'estació es troba aproximadament a 1,5 km de la Rambla, centre neuràlgic de Figueres. En concret està situada al costat del barri de Sant Joan, conegut per ser on es troba la majoria de la comunitat d'ètnia gitana de la ciutat. Un barri amb importants deficiències, que des de fa molts anys es reflexiona sobre com es podria transformar-lo per superar les seves greus problemàtiques.

Cal diferenciar els serveis. Trobem els serveis d'alta velocitat de llarg recorregut (AVE/TGV) i els serveis d'alta velocitat regionals (AVANT). El primer fa referència als serveis entre els estats espanyol i francès, unint les seves capitals i fent parades intermèdies, com és el cas de Perpinyà, Figueres i Girona. Aquests són els que connecten Figueres amb Perpinyà, i sumen set trens per sentit i dia. Pel contrari, els regionals, que connecten amb Barcelona, són catorze per sentit i dia. A més aquests tenen un preu molt més assequible que els de llarga distància. Es dona, per tant, la circumstància que la connexió Figueres-Perpinyà només existeix amb trens de llarg recorregut (AVE/TGV), ja que es realitza parada amb els trens destinació a París, Marsella o Tolosa de Llenguadoc.

## **EL TAV i el seu encaix a Figueres: oportunitats per al teixit social i econòmic**

### **Escenaris actuals i elements a tenir presents**

Com que l'arribada del tren d'alta velocitat a Figueres és massa recent, no es poden fer, actualment, encara valoracions sobre els seus efectes socioeconòmics. Per tant, aquest treball vol proposar per al futur algunes línies, estratègies o accions que es podrien desenvolupar des de Figueres, en especial, amb aquells agents que poden prendre part en accions on el tren d'alta velocitat i les relacions transfrontereres poden ser factors claus per al desenvolupament econòmic. Per fer-ho, cal recuperar idees que han sorgit anteriorment, però que són fonamentals per poder construir les estratègies per Figueres.

- Figueres no és una ciutat que arribi fins a la frontera, ni tampoc la ciutat de Perpinyà. Però sí que ho fan les seves àrees d'influència. Tenim una àrea transfronterera que ja funciona perquè els intercanvis entre una i altra són una realitat.
- La ciutat està situada en una posició geogràfica privilegiada, en el pas natural entre França i la península Ibèrica, i entre els Pirineus i la

Mediterrània. En un espai per on transcorren les principals vies de comunicació. Es troba en un punt central de l'espai conegut com a Espai Català Transfronterer (ECT).

- Ha aparegut un nou mitjà de transport que uneix Figueres, Perpinyà i Girona: el TAV. Les tres ciutats tenen estació d'alta velocitat, i queden connectades en poc més de mitja hora. Però només en serveis AVE/TGV, amb menys connexió i preu menys competitiu que l'Avant.
- L'estació del tren d'alta velocitat de Figueres-Vilafant es troba a l'oest de la ciutat. No és una estació central, mentre que els serveis de tren convencional o l'estació d'autobusos sí que es troben al centre, al costat l'una de l'altra. S'ha assegurat una connexió entre les dues estacions passant pel centre de la ciutat, quedant connectat en pocs minuts de manera relativament ràpida i fàcil. Tot i això, no permet la connectivitat als diversos sistemes de transport com ho permet l'estació de Girona, tots en un únic espai.
- Hi ha un fet clau que els experts han constatat: afirmen que el TAV en les ciutats mitjanes provoca una "acceleració dels processos ja en marxa, no en crea de nous". Per tant només tenim dues possibilitats: o bé fomentem aquells processos ja en marxa, perquè es puguin veure beneficiats per l'efecte del tren, o bé en creem de nous, pensant que el tren d'alta velocitat els pot afavorir. Caldria també tenir present que el TAV pot afectar l'economia local de dues maneres diferents, ja que pot actuar com a *catalitzador* i com a *facilitador*, o intentar aconseguir que es juguin els dos al mateix temps.
- Els agents locals, tant públics com privats, no sembla que hagin vist encara les potencialitats del tren. Les relacions entre tots ells és fonamental per poder obtenir els beneficis esperats i explotar al màxim els beneficis.

Partint d'aquests elements, cal estructurar els escenaris i propostes.

## Escenaris de futur: cap a l'Eurociutat catalana?

L'espai format per l'Empordà i la plana del Rosselló, i per extensió les comarques gironines i tot el Departament dels Pirineu Orientals, articula l'Espai Català Transfronterer (ECT). Un espai que té en les ciutats de Perpinyà, Figueres i Girona els grans espais urbans d'articulació. Les administracions públiques de tot l'espai han tingut la voluntat de fomentar les relacions i, fins i tot, institucionalitzar-les. El millor exemple és la

voluntat d'impulsar l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer (EECT) (Castañer, Gutiérrez i Feliu, 2010). Si bé és cert que el seu desplegament és lent o fins i tot es troba aturat, mostra la voluntat de les administracions per establir vincles permanents, que facilitin els intercanvis entre diversos agents i àmbits. També a escala municipal els ajuntaments realitzen aliances amb altres. Per exemple, acords en intercanvis culturals, educatius o de transports (Castañer i Feliu, 2012). I el mateix per a altres institucions intermèdies, com els consells comarcals. Per tant tenim uns agents públics que ja han vist en aquest espai possibilitats per treballar de manera comuna per aconseguir un espai cohesionat i que treballi en una mateixa línia.

Figueres i Perpinyà són les dues ciutats referents en l'espai més pròxim a la frontera, a banda i banda dels Pirineus. Les dues tenen estació d'alta velocitat i, per tant, el tren pot fer alterar les característiques d'aquelles dues àrees de cohesió que tenien en la frontera el seu límit com s'ha explicat anteriorment. Els fluxos que hi havia fins ara es podien modificar, en especial, per la reducció de temps. Si els agents veuen les potencialitats de treballar de manera conjunta a banda i banda, aquestes àrees de cohesió es poden anar fusionant en una sola. El tren podria actuar de "metro" entre les dues ciutats, i integrar les dues àrees funcionals en especial en certs aspectes. Un d'ells el dels treballadors, *commuters*. Una bona connexió podria facilitar als treballadors anar a treballar a un costat de la frontera i residir a l'altre. Aquest fet pot augmentar si, especialment en el cas de Figueres, la nova estació té unes bones connexions amb la seva àrea urbana. L'activitat econòmica pot tendir a dispersar-se, a situar-se on pugui ser més beneficiosa en especial per a l'empresari o emprenedor que la vulgui desenvolupar, pensant en quin tipus de client voldrà, tot sabent que la mobilitat ja no serà un problema.

Hi ha però una realitat que no es pot obviar. Si bé és cert que Figueres i Perpinyà són les ciutats més properes a la frontera, hi ha una altra ciutat que juga un paper important en aquest espai: Girona. La ciutat de Girona és capital de província, i juga un paper administratiu important, tot i ser més llunyana de la frontera. Aquesta llunyania és la que permet a Figueres jugar una posició central de l'espai. Però tot i això no podem obviar el rol de Girona com la tercera ciutat d'aquest pol urbà connectat amb TAV. Per tant, aquesta suposada "eurociutat catalana" ha d'incloure sense cap dubte Girona en el seu esquema de funcionament, tot sabent que Girona té també una vocació important cap a Barcelona. Té un risc més elevat de caure dins de la influència de Barcelona, si no fa estratègies per diferenciar-se.

Segurament aquesta “eurociutat catalana” pot ajudar les tres ciutats a posicionar-se en conjunt com alternativa en el triangle Barcelona-Tolosa de Llenguadoc- Montpeller.

Un últim element és el lingüístic. El desconeixement del català al nord, i del francès al sud, en especial en els més joves, pot suposar una barrera. Per tant calen estratègies per poder, tant a un costat com a l'altre, facilitar l'enteniment mutu en les dues llengües.

En un escenari de cohesió de les àrees d'influència, de major mobilitat, i de col·laboració entre agents, sembla més lògic que les ciutats no optin per competir, sinó per complementar-se, per oferir una oferta de conjunt molt més potent i articulada. Per tant Figueres ha de saber trobar quins poden ser els sectors en els quals pot ser més competitiva, i dels quals en pot treure benefici més gran per al seu desenvolupament urbà i socioeconòmic. Recuperem altre cop la idea que el TAV no aporta nous processos per si sol en ciutats mitjanes, sinó que accelera aquells que hi ha presents. Per tant, davant d'aquesta idea, en la qual la majoria dels experts coincideixen, només hi ha dues alternatives: o bé s'impulsen els processos socioeconòmics avui ja vigents, o s'impulsen de nous.

Sabem però, tal com afirma Feliu (2006) a *Estrategias de desarrollo del Tren de Alta Velocidad: experiencias en la ciudad intermedia*, que hi ha certs sectors econòmics que es veuen més beneficiats pel TAV. En concret el sector terciari, en sentit ampli, que aporta molt valor afegit. En concret, l'estudi tracta els sectors següents, que són els que qualifica de “més dinamitzats” pel TAV: celebració de congressos i fires, sector terciari avançat i finances, comerç i oci, investigació i formació, turisme i cultura, i logística. Alguns autors, Feliu (2007), ho resumeixen en “*infotainment*”, com la unió de “*information*”, “*comunication*” i “*entertainment*”. Per tant les estratègies per al desenvolupament econòmic han de passar en especial per aquests sectors.

## Els sectors tradicionals

Si féssim una anàlisi profunda de la realitat socioeconòmica de Figueres, el sector terciari és el predominant, en especial els sectors turístic i comercial. Dos sectors que es veuen especialment dinamitzats per una infraestructura com el TAV, però que a Figueres ja estan implantats. Per tant cal veure quines estratègies es poden seguir amb aquests dos sectors ja tradicionals a la ciutat:

- **Figueres, ciutat de comerç:** El sector comercial, potser el més tradicional de la ciutat, té al mateix temps diverses perspectives en relació amb el tren d'alta velocitat i si l'emmarquem dins de l'ECT. Com s'ha repetit té un sector comercial molt consolidat, per als empordanesos i també per als francesos. Tot i que no hi ha xifres oficials, sembla que algunes estimacions xifren en més d'un milió dos-cents mil francesos que compren a la ciutat cada any, que arriben majoritàriament amb vehicle privat. El comerç a la ciutat es troba bàsicament al centre històric, llevat d'algunes grans superfícies que es troben a l'est de la ciutat. En relació amb el tren, sembla que, almenys a mitjà termini, no s'alterarà aquesta distribució. El centre urbà continuarà concentrant el comerç, tot i les possibilitats de generar nova oferta entorn a l'estació, com Perpinyà. Competidors com Girona i Barcelona són ara també més pròximes, per tant calen estratègies que facin de la seva oferta quelcom diferent de les altres. I també per als figuerencs, ja que ara tenen un mercat més gran, ja que les seves comunicacions amb les altres ciutats fa que tinguin més possibilitats per escollir.
- **Figueres, ciutat de Dalí i molt més:** El sector turístic gira entorn del Museu Dalí. És un recurs turístic del tot consolidat, que per si sol té una força d'atracció molt gran. Cal aprofitar-ho perquè reverteixi en el conjunt de la ciutat, valorant els altres recursos turístics de gran potencial. Amb el tren, el mercat potencial de clients és més gran. El treball *Estrategias de desarrollo del Tren de Alta Velocidad: experiencias en la ciudad intermedia* afirma que, amb el tren, les ciutats observen un augment de visitants, però poden disminuir les pernoctacions, ja que pot ser un turisme només de poques hores. Cal continuar treballant per atraure a la ciutat un turisme diversificat, que pugui anar més enllà del Museu Dalí i oferir una experiència àmplia, més enllà fins i tot de Figueres, integrant el conjunt del territori, involucrant el conjunt de recursos, com el paisatge, la cuina o el patrimoni natural i cultural.

Aquests són els dos sectors econòmics més potents ja consolidats. Cal però ser conscients d'alguns aspectes. Són dos sectors que es poden veure afectats i afeblits en els pròxims anys. Hem vist com, amb la crisi econòmica actual, el comerç és un dels sectors econòmics més afectats, en especial per la baixada del consum de les famílies. El mateix passa per al turisme. Continuant amb el consum, en especial si fem referència al conjunt de l'ECT, el diferencial de preus, que ha fet molt competitiva Figueres respecte al nord dels Pirineus, és cada vegada més petit (Armangué, 2011). Per tant caldria trobar altres sectors econòmics que no

es veiessin tan afectats pels moviments cíclics de l'economia, sense oblidar aquests que ja funcionen i que han de continuar formant part de l'estructura socioeconòmica de la ciutat.

## Els nous sectors econòmics

A més de comerç, turisme i cultura, que ja estan consolidats, fires, terciari avançat i finances, investigació, desenvolupament i logística poden ser nous sectors econòmics.

- Aquest últim, tot i que no directament vinculat amb la via actual d'alta velocitat, té el seu propi camí amb el desenvolupament del corredor mediterrani d'alta velocitat. I el polígon industrial de Vilamalla i el futur Logis Empordà tindran un paper protagonista, juntament amb la plataforma de Sant Carles a Perpinyà (Castañer i Feliu, 2012). Els dos espais, si es complementen, poden esdevenir un dels pols logístics més grans de l'Arc Mediterrani, sobretot per la seva bona posició geogràfica.
- Pel que fa a les fires, Figueres no disposa de grans espais de congressos, com sí que en tenen Girona i Perpinyà, per tant, tot i no renunciar-hi a escala més petita, en l'ECT aquesta necessitat ja està coberta. Per tant, cal saber quin esdeveniment pot tenir un millor impacte en la ciutat, i pensar-ne d'altres, més enllà de les fires. Un bon exemple és el Festival del Circ.
- El terciari avançat té poc pes a la realitat econòmica de la ciutat, més enllà de la seu o les oficines de les empreses locals. Figueres podria aprofitar les seves característiques geogràfiques, urbanes, socials i econòmiques per intentar atraure empreses que, per exemple, vulguin sortir de l'atapeïda àrea urbana de Barcelona, però amb una connexió ràpida amb la gran ciutat. Per altra banda, caldria també millorar l'oferta pública i privada d'elements com oficines, impulsar viviers d'empreses, parcs tecnològics o facilitats com fibra òptica. (Méndez, 2013). Aquest sector es podria lligar directament a la investigació i formació, sectors que s'exposen a continuació.
- La investigació i la formació són sectors que tenen encara una presència escassa a la ciutat de Figueres, i en general a l'Alt Empordà, més enllà de la formació secundària. Si bé és cert que la formació professional s'amplien els estudis en certs sectors, no ha estat així en



la recerca. El Pla Estratègic de Formació de l'Alt Empordà 2012-2017 recull la necessitat d'impulsar els estudis formatius especialitzats a la comarca, i es recullen nous sectors econòmics que poden tenir una presència important en el teixit econòmic de Figueres. La formació professional és molt important, i cal continuar impulsant-la, però també es pot fer un salt més i desenvolupar estudis superiors. En concret, a part dels tradicionals comerç, turisme o serveis a les persones, apunta d'altres, com les energies renovables i la sostenibilitat, les noves tecnologies o la innovació del sector agroalimentari. Però segurament caldria fer un pas més enllà, aprofitant l'impuls del TAV. Els experts situen la investigació i la recerca com a futurs motors de l'economia. Aquests sectors són presents en l'ECT, a Girona i Perpinyà. Ambdues ciutats tenen universitats, a més de parcs tecnològics. Per tant, Figueres podria aprofitar aquest fet i la seva situació central (Armangué, 2011). Per exemple, situar a la ciutat algun centre de recerca que podria ser creat en col·laboració entre les universitats de Girona i Perpinyà, i estudis de tercer cicle. Aquest centre es veuria impulsat pel tren d'alta velocitat, ja que ajudaria els intercanvis entre les tres ciutats. Els aspectes que podrien ser tractats en els espais de recerca poden girar entorn a aquells que tenen un paper destacat en la realitat socioeconòmica de Figueres, amb agents que podrien implicar-se, com el turisme o el patrimoni. També aprofitant espais ja creats, com reforçar el paper de l'Escola d'Hostaleria, oferint especialitzacions universitàries de tercer cicle, o ampliant els estudis que ara es poden cursar, en especial la formació professional.

Hi ha altres processos que es poden veure impulsats a Figueres gràcies al TAV, però que no tenen a veure amb aquesta nova economia, i potser una repercussió important amb un dels puntals del treball, les relacions transfrontereres i amb l'ECT. Destaca el residencialisme. Aquest procés es pot veure impulsat en especial en relació amb Barcelona. La qualitat de vida de Figueres, l'entorn i els preus poden fer atractiu l'espai, en especial amb la rapidesa per desplaçar-se amb el TAV.

Veiem doncs com el TAV pot tenir una repercussió directa amb el teixit econòmic de la ciutat. Cal tenir en compte els processos ja presents i els que es podrien impulsar, sabent que el TAV pot ser un element que ajudi, sense oblidar quins són els sectors que es veuen més beneficiats per la seva existència. Aquestes són algunes idees que poden ajudar a articular aquests nous sectors i processos econòmics.

## A mode de conclusió

El 2013 es completa la línia de TAV fins a Barcelona, la qual cosa permet completar tota la línia connectada amb Europa. I Figueres, per primer cop, queda connectada directament tant amb el conjunt de la península com, de manera especial, amb França i Europa. Es pot arribar a París, Montpeller o Perpinyà en poques hores amb ferrocarril. Un tren que, després d'anys de comentaris, parava a Figueres i que semblava, per a alguns, que havia de transformar la ciutat; per a altres, més escèptics, passaria de llarg o, en tot cas, no aportaria gaire res. La situació actual, tot i ser recent l'arribada, és intermèdia. El TAV no ha transformat la ciutat, però guanya usuaris mes reres, i sembla ser cada cop més una nova porta d'entrada de la ciutat també per a turistes. La crisi econòmica potser ha afectat, però també és cert que els agents, tant públics com privats, no han desenvolupat les estratègies necessàries entre tots. La governança, que en tants altres casos és un problema, segurament aquí també falla. Cal tenir clar quina ciutat i quin territori es volen, per poder projectar les línies d'actuació a seguir. Sabem també quins sectors són els més beneficiats, i quins poden tenir un impacte més gran a Figueres. Calen projectes concrets per poder obtenir els beneficis més elevats possibles per al teixit social i econòmic.

Uns projectes que es poden veure afectats, positivament, pel factor geogràfic. La centralitat de Figueres respecte a aquest gran espai transfronterer és una gran oportunitat. I el TAV sembla que pot ser l'element que ens vertebrí i uneixi els dos espais de frontera. Figueres, com a ciutat central entre Perpinyà i Girona, ha d'apostar fort per uns projectes que puguin complementar-se amb els que desenvolupin aquestes altres ciutats. I perquè la ciutat guanyi força, sens dubte els projectes han de ser de tota la seva àrea funcional, l'Empordà. Les estratègies de Figueres han de ser també de l'Empordà, per guanyar pes respecte als altres espais.

## BIBLIOGRAFIA

- Anàlisi de l'activitat econòmica a l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer* (2011). Agence d'Urbanisme Catalan.
- ARMANGUÉ, J., "L'Empordà dins l'espai català transfronterer. Reflexions de desenvolupament territorial en el marc euroregional". *Institut d'Estudis Empordanesos*, (2011), p. 531-557.
- BELLET, C., (coord.), *Les oportunitats del tren d'alta velocitat a Lleida*, Lleida: Pagès Editors, 2000.

- CASTAÑER, M., "Figueres, un node de diverses xarxes de ciutats". *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, vol. 44, (2013).
- CASTAÑER, M.; FELIU, J., "L'eurodistricte català transfronterer. Un espai emergent sense marc administratiu". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, (2012), p. 41-58.
- CASTAÑER, M.; GUTIÉRREZ, O.; VICENTE, J., "Mobilitat laboral, àrees de cohesió i àrees de planificació a Catalunya". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 67-68, (2009), p. 61-86.
- DECOVILLE, A.; DURAND, F.; SOHN, C.; WALTHER, O., "Comparing Cross-border Metropolitan Integration in Europe: Towards a Functional Typology". *Journal of Borderlands Studies*, 28:2, (2013), 221-237.
- EUROPE HIGH SPEED, *Comissionat de Transports*. Comissió Europea, 2010.
- FELIU, J., *El tren d'alta velocitat. Desenvolupament local a Lleida, Avinyó i Novara*. Cambra de Comerç de Girona. Girona, 2006.
- FELIU, J., "Tren d'alta velocitat i desenvolupament local urbà. Aportacions a una nova base teòrica." *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, (2006), p. 17-33.
- FELIU, J., "El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos de T.A.V.". *Estudios Geográficos*, LXVIII, 262, (2007), p. 65-90.
- FELIU, J., "La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia". *Investigaciones Geográficas*. Universidad de Alicante, 43, (2007), p.97-120.
- MARTÍ-HENNERBERG, J., *El tren d'alta velocitat i el teixit industrial de la regió de Lleida. Anàlisi de clústers*. Direcció General d'Ordenació del Territori, Generalitat de Catalunya. 41-56, 2001.
- MÉNDEZ, R., "Estrategias de innovación para el desarrollo y la resiliencia de ciudades medias". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 59/3, (2013), p. 481-499.
- PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA URBA DE FIGUERES, Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya, 2010.
- POL, P.M.J., "The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions". *European Regional Science Association, Econ Papers*, (2003).
- TURRÓ, X.; FELIU, J., (coord.), *Estrategias de desarrollo del tren de alta velocidad: experiencias en la ciudad intermedia. Evaluación del impacto socioeconómico del TAV en el espacio transfronterizo 2003-2006*. INTERREG III A, 2006.
- VANDERMOTTEN, C., *Panorama et typologie des aires urbaines transfrontalières en Europe*, 2007, (presentació de Power Point). Recuperat a: [http://www1.univ-metz.fr/recherche/labos/cegum/Colloque\\_Frontiere\\_Amenagement/Vandermotten\\_typologie.pdf](http://www1.univ-metz.fr/recherche/labos/cegum/Colloque_Frontiere_Amenagement/Vandermotten_typologie.pdf)

