

Ara ve el TAV!

Oportunitats i riscos de l'arribada del tren d'alta velocitat a Girona

L'arribada del tren d'alta velocitat (TAV) i les infraestructures ha centrat una bona part del discurs dels candidats a l'alcaldia de Girona en aquestes darreres eleccions municipals. La mobilitat és una qüestió que interessa els ciutadans i que no és de fàcil i ràpida solució. La nova infraestructura apareix com un catalitzador que accelerarà les dinàmiques existents. Però aquest moviment es pot donar en sentit positiu o negatiu: allò que vagi bé anirà millor i el que estigui malament potser s'afeblirà fins a esmorteir-se.

La revista *Engega* ha demanat a quatre professors de la Universitat de Girona que reflexionin sobre què pot representar l'arribada del TAV. Apostem per intentar conèixer quina és la situació actual en quatre fronts per entendre una mica millor allò que s'acosta: Jaume Feliu (professor de geografia) ofereix una guia per a navegants perduts que encara veuen el TAV com un manà que ve del cel; José Antonio Donaire, professor de turisme i comunicació, escriu sobre les repercussions, si les ha de tenir, en el turisme. Lluïsa Faxedas, que a més de professora de la UdG és regidora de Cultura i Educació de l'Ajuntament de Girona, valora les possibilitats culturals de la ciutat, i, a la fi, l'exrector Josep M. Nadal alerta dels riscos i de les oportunitats que un element nou com el TAV pot aportar a la mateixa Universitat de Girona.



El TAV a les ciutats mitjanes: una qüestió d'oportunitat

El tren d'alta velocitat (TAV) arribarà, tard o d'hora, a les comarques gironines, concretament a les ciutats de Girona i Figueres. La realització imminent d'una infraestructura llargament planificada i esperada per uns o reprovada per altres és una oportunitat adient perquè els ciutadans i les institucions reflexionin sobre les conseqüències que pot comportar aquest nou servei de transport al nostre territori.

Per tant, és convenient formular les preguntes adequades, ja que unes en són més que altres. Per exemple, una pregunta poc adient és "quins efectes econòmics tindrà el TAV a la nostra ciutat?" Pressuposa que podem predir un futur incert –qüestió impossible– i que podem aïllar concretament el efectes del TAV dins d'un sistema urbà dinàmic i complex –qüestió improbable. En canvi, pot ser més profitós i proactiu interrogar-se sobre com hauria de reaccionar la ciutat davant del nou servei o quines són les oportunitats i les amenaces que suposa el TAV per al nostre territori, urbà i no urbà. Són preguntes que es dirigeixen a l'acció, a emprendre polítiques i accions per incidir en el futur, modificar les tendències existents i aprofitar millor els recursos que tenim a l'abast.

El TAV és un invent pensat originalment per unir ciutats grans i relativament allunyades entre elles i per competir amb el transport aeri. Però darrerament s'ha demostrat també que és molt útil per unir ciutats mitjanes properes a ciutats grans i competir amb el cotxe com a mitjà de transport diari. I és precisament aquest darrer ús el que es perfila com a transcendent per a les ciutats mitjanes catalanes (incloent-hi Perpinyà) i la seva rela-

ció amb Barcelona. D'aquesta manera, Girona se situarà a 30 minuts del centre de Barcelona i Figueres a 45 minuts. Formaran part d'una nova regió urbana més integrada.

Tot fa suposar que, a curt termini, augmentarà la mobilitat per raons de treball i oci entre les ciutats gironines i Barcelona. El dubte es troba, però, en què succeirà a mitjà termini, en la dinàmica socioeconòmica. Seguint les experiències europees, els àmbits econòmics que són més sensibles a l'aparició del TAV són els relacionats amb la societat de la informació i l'entreteniment. Per aquesta raó, és convenient reflexionar sobre tres d'aquests àmbits crucials per al futur econòmic i social de les comarques de Girona: la Universitat, el turisme i la cultura i espectacles. La major integració que el TAV produirà en les ciutats catalanes comportarà, de ben segur, canvis en aquestes activitats. Els canvis es regiran per unes noves regles de competència, cooperació, especialització i màrqueting urbà, que poden comportar noves dinàmiques territorials que caldrà planificar.

Això ha de ser pres pels agents locals com un estímul per adaptar-se a la nova situació i no caure en una actitud únicament expectant dels beneficis que pugui portar la nova infraestructura. Perquè, com diuen a Lleida, el "TAV porta, però també s'emporta".

Jaume Feliu
Professor de Geografia de la UdG i autor de la tesi *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat mitjana. El tren d'alta velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara.*



L'impacte del TAV en la vida cultural

Des del punt de vista de l'activitat cultural, l'arribada del TAV a Girona només ens pot portar avantatges. Tenir Barcelona a mitja hora vol dir que tots els gironins i gironines que ho vulguin ho tindran més fàcil per accedir a la seva impressionant oferta cultural; però sobretot vol dir que tots els barcelonins i barcelonines (i la resta de catalans, és clar!) tindran menys excuses per no venir a Girona a gaudir de les nostres propostes: el barri vell i el patrimoni arquitectònic de Girona, la programació de Temporada Alta o la de l'Auditori, per exemple, també estaran "només" a mitja hora del centre de Barcelona. Certament, la possibilitat d'accedir a més oferta cultural pot generar una major competència; però això hauria de tenir només efectes positius, perquè ens obliga per una banda a esforçar-nos més encara a garantir la qualitat de les nostres activitats i béns culturals, i per l'altra a augmentar-ne la difusió i promoció per tal que es converteixin en referències ineludibles per a qualsevol que vulgui gaudir de l'oferta cultural del país.

Aquesta major proximitat física també haurà de facilitar que els creadors i agents culturals de Girona ho tinguem més fàcil per accedir a més oportunitats de formació i contacte amb persones i amb centres culturals d'arreu de Catalunya. Per tant, treballar a partir de l'establiment de xarxes, intercanvis i projectes de col·laboració s'anirà convertint en una dinàmica cada vegada més habitual, que ens permetrà a tots enriquir els propis discursos i connectar amb els dels altres.

Cal no oblidar, finalment, que el TAV també ens situarà a només mitja hora de Perpinyà; aquesta nova centralitat de Girona ens ha de servir per acabar-nos de projectar com a ciutat que, en matèria cultural, ha de ser referència d'un territori tan ampli com el de l'Euroregió, com a mínim. Ser capital no és un títol que es concedeixi, sinó que és un reconeixement que es guanya treballant; però sens dubte la situació geogràfica de Girona, juntament amb la proximitat que el TAV ens proporciona, ens han de facilitar convertir-nos en una ciutat que, més que mai, sigui punt de trobada de persones i projectes que tinguin la mirada posada molt més enllà dels nostres límits administratius.

Lluïsa Faxedas.

Professora de la Universitat de Girona i regidora de Cultura i Educació de l'Ajuntament de Girona.



El TAV i el turisme

El ferrocarril no ha assolit un paper rellevant en el joc dels desplaçaments turístics europeus. Només un 7,5% dels moviments turístics dels catalans es realitzen amb tren i aquest percentatge és inferior en aquelles comunitats on el tren d'alta velocitat està instal·lat des de fa anys, com Andalusia o Castella-la Manxa. La tradició dels desplaçaments amb automòbil, el baix cost unitari dels desplaçaments amb autobús i el fort creixement dels vols de baix cost fan pensar que la irrupció del tren d'alta velocitat no suposarà un canvi estructural del model turístic de la ciutat de Girona (ni el de les ciutats intermèdies, com Figueres).

Tanmateix, els estudis sobre el comportament dels turistes europeus mostra un increment exponencial de les estades curtes (*short breaks*). Aquests nous moviments es caracteritzen per un elevat grau d'espontaneïtat, una elevada despesa mitjana i una forta demanda de productes diversos i innovadors, des dels esdeveniments fins a les noves propostes culturals. L'emergència dels *short breaks* pot atorgar una nova funció al tren d'alta velocitat, per la seva competitivitat en l'accessibilitat *gate to gate* (de la "porta de casa" a la "porta de la destinació") que compensa el diferencial de preu. Els estudis també mostren una creixent utilització del tren d'alta velocitat en el mercat de les MICE (*meetings, incentives, congressos i exhibicions*), un mercat potencial a Girona per la renovació de la planta hotelera i l'obertura de l'Auditori de Girona.

José Antonio Donaire

Professor a la Facultat de Turisme i Comunicació.



El futur ja és aquí

La Universitat ben aviat canviarà. El món globalitzat introduirà elements nous que algunes vegades tot just comencem a intuir però que sovint encara no podem ni imaginar. Però els canvis hi seran i no tardaran pas gaire a fer-se presents. Els més impactants es relacionen amb la nova mobilitat dels estudiants. I el TAV en simbolitza el tret de sortida.

Un nou espai, una nova concurrència

L'espai global posarà la Universitat de Girona en concurrència amb totes les altres universitats catalanes (i europees). L'educació a distància, combinada sovint amb curts períodes presencials, permetrà que tots els estudiants puguin matricular-se a universitats d'altres territoris, especialment quan la tria de l'estudi sigui ja molt ferma (especialment en els postgraus). També els títols tindran la mateixa validesa, com a mínim a tota la UE, alhora que els idiomes de mica en mica deixaran de ser una barrera.



Uns nous estudiants, unes noves maneres d'ensenyar

De la mateixa manera que estudiants gironins podran estudiar a altres universitats de la UE, estudiants d'altres territoris podran matricular-se, i ho faran si som capaços d'atreure'ls, a la UdG. Cal, però, trobar quina "marca" d'universitat volem. L'atenció a l'estudiant, l'alta qualitat docent i la qualitat de vida són factors favorables importantíssims. Al mateix temps, la tipologia dels estudiants del propi territori canviarà quan el boom demogràfic provocat per la immigració actual arribi a l'edat d'entrar a la universitat i econòmicament pugui fer-ho. A més, els joves de l'Amèrica del Sud seran un important jaciment d'estudiants universitaris a l'Estat espanyol. De fet, avui ja hi ha un increment important d'estudiants sud-americans en els màsters i doctorats.

Ja ens ho hauríem d'estar preguntant: com podran afectar la nostra universitat aquests canvis, especialment aquesta nova tipologia d'estudiants? Quines mesures hauríem d'estar prenent per afrontar-los amb èxit? Més que discutir sobre reformes, ja hauríem d'estar canviant alguna cosa. Perquè el canvi començarà de seguida. El TAV situarà Girona a 30 minuts de Barcelona. I això ens pot dur a la mort. Però no hem d'oblidar, i massa sovint ho fem, que el TAV també situarà Barcelona a 25 minuts de Girona. I és que l'anada i la tornada duren el mateix. I Perpinyà o Montpeller també seran a tocar. Per tant, el TAV també pot representar una oportunitat esplèndida.

La por? Que tot depèn de nosaltres.

Josep M. Nadal
Catedràtic i exrector de la UdG.