

Alta velocitat, alta activitat?.

Ignasi Aldomà, Pere Enciso

Ressò de Ponent: revista de l'Ateneu Popular de Ponent, ISSN 2254-0946,
Nº 190, 2003, págs. 52-54.

Sembla que anant més ràpid es fa més feina; però anant més ràpid en tren qui treballa més ràpid?. El TGV representa una nova infraestructura de transport, que ha de tenir els efectes generals d'aquest tipus d'infraestructures més altres efectes singulars que cal imaginar a la llum d'experiències exteriors. Heus aquí les conclusions dels treball realitzat (Pla Estratègic AVE Lleida).

- De manera general, les infraestructures no tenen com a efecte induït el desenvolupament d'un territori; constitueixen com a molt una ajuda per aquest desenvolupament. De la dinàmica pròpia de les ciutats o els territoris depèn que s'aprofiti la disponibilitat d'una nova infraestructura en un sentit o en un altre.
- Els efectes econòmics directes i indirectes d'una nova infraestructura es concentren en el moment de la seva construcció. En el cas del TGV la incidència en l'economia local resulta menor perquè els subministradors i muntadors són foranis i perquè els costos del personal ocupat a les obres (i els possibles efectes induïts sobre l'economia local) són relativament poc importants.
- El manteniment de la infraestructura i la gestió i organització dels fluxes que passen per aquesta poden arribar a tenir un valor elevat. Però, les seues direccionalitats i els centres logístics es troben força allunyats de Lleida, que juga únicament el paper de lloc de pas i d'estació de connexió.
- En el cas de Lleida, que no disposa d'aeroport, l'existència d'una estació TGV representa l'oportunitat d'un transport col·lectiu ràpid inexistent fins ara.
- En reduir-se la distància a 40 minuts (?), Lleida veu facilitades encara més les seves relacions amb Barcelona i la seva àrea metropolitana, que és la principal àrea econòmica de referència. Cal tenir en compte, en qualsevol cas, que l'acabament de l'autovia deixarà Barcelona per davall de l'hora i mitja i, a banda de mantenir la competència d'altres mitjans amb el TGV, ha de significar una millora d'accessibilitat important.
- Amb el TGV s'han de veure igualment facilitades les relacions amb Saragossa, la qual és una continuació sent també molt accessible en cotxe o autobús. Les facilitats d'accés a Madrid, que se situarà a menys de dues hores, seran segurament les més atractives si es compara el TGV amb

d'altres mitjans; es veuran, doncs, facilitades les relacions amb la capital política i econòmica de l'estat.

- Sigui perquè els trajectes augmenten molt per damunt de les dues hores, sigui perquè apareixen centres d'un gruix demogràfic i econòmic similar o inferior al de Lleida, sigui perquè pararan pocs trens a Lleida (quants?) l'interès del TGV per accedir a d'altres punts de la línia resulta molt menor. Es podria destacar el cas de València, en la mesura representa un centre amb afinitats econòmiques i amb la condició que es disposi de bones connexions.
- Un capítol a part mereix la possibilitat d'accedir directament amb el TGV a l'aeroport del Prat, que facilitaria enormement l'accés des de Lleida al transport internacional.

L'anàlisi de les oportunitats econòmiques obertes pel TGV no es pot deslligar dels canvis més generals que afecten la societat ponentina; canvis en les mateixes infraestructures, i en la mateixa activitat econòmica i la societat. El TGV s'afegeix a d'altres canvis en les infraestructures que reforcen els propis efectes en l'activitat i la societat:

- El TGV apareix com la revolució més important a nivell de reducció de distàncies en els pròxims anys; però la major part de les comunicacions continuaran fent-se per d'altres mitjans.
- Les facilitats d'accés i la intermodalitat han de facilitar l'ús del TGV; però aquest no deixarà de donar servei a un pocs llocs molt localitzats en el territori.
- La major part dels habitants de ponent, que no resideixen a la ciutat de Lleida, continuaran tenint en el transport per carretera la seva principal alternativa.
- La línia de TGV entre Barcelona i Madrid no sembla que finalment hagi de servir per al transport de mercaderies, de manera que aquestes continuaran per carretera.
- La millora de la infraestructura viària ha de continuar representant un paper decisiu en els pròxims anys i les noves infraestructures viàries han de marcar també el desenvolupament local.

A l'hora d'imaginar la societat i l'economia lleidatanes dels pròxims 10 o 20 anys s'ha de partir de les pistes que dona la realitat actual, que no s'han d'acomplir forçosament en el futur. Pel que fa a l'activitat econòmica i en relació, especialment a la regió de Lleida:

- Un estancament de l'agroindústria local com a actor beneficiari de la reconversió general del sector agrari, la qual continuarà apartant encara pagesos de l'activitat.

- La crisi dels sectors industrials basats en un ús intensiu de la mà d'obra; el tèxtil i la confecció en particular, indústria de maquinària agrícola a gran escala i altres muntatges relacionats amb la metal·lúrgia.
- Un futur crític per al sector de la construcció que veurà davallar de manera radical la demanda d'habitatge nou i s'haurà de concentrar en les operacions de renovació urbana.
- L'extraordinari augment de les activitats relacionades amb els serveis urbans i l'aparició de noves activitats en aquest àmbit: repartidors a domicili, empreses de neteja, guardes de seguretat, serveis veterinaris, botigues i serveis informàtics,
- L'augment de la precarietat laboral; facilitats d'acomiadament, contractes temporals, empreses de treball temporal.
- L'arribada d'immigrants del tercer món que passen a realitzar les feines temporeres i/o més mal remunerades.

Pel que fa a la mobilitat, relacionada amb la localització de l'activitat econòmica, tindran un pes important els canvis residencials i altres transformacions socials:

- L'èxode de les classes mitjanes urbanes cap a residències a l'horta i les promocions d'habitatges unifamiliars dels pobles dels encontorns.
- Un augment de la mobilitat als barris perifèrics de la ciutat i entre la ciutat i els pobles dels encontorns vinculada al fet anterior i a la ubicació de centres comercials i de serveis a la perifèria de la ciutat.
- L'extensió territorial dels mercats laborals que accentuaran l'especialització i la mobilitat en l'àmbit de la regió de Lleida (comarques de la Segarra, Urgell, Pla d'Urgell, Garrigues, Noguera i Segrià més la Llitera i Baix Cinca).
- L'ampliació dels mercats laborals cap a l'àrea metropolitana de Barcelona i la costa en general, les quals representen un potencial de demanda extraordinari per a les empreses locals.

Els possibles reptes i oportunitats que s'obren per a l'economia ponentina en relació al TGV es fan molt difícils de destriar dels que deriven de l'evolució general de la societat i l'economia, i dels canvis de la mobilitat en general. Les incidències del TGV s'haurien de situar més concretament en els guanys de mobilitat de determinats segments socials usuaris potencials del tren, a banda de la incidència concreta de l'operació de reforma urbana que es fa al voltant de l'estació.

En qualsevol cas, les repercussions del TGV a Lleida s'han d'inscriure en l'àmbit de les interrelacions i la competència de Lleida amb les grans ciutats dels encontorns. Parlar de "reptes" i "oportunitats" en aquest tipus de relacions queda de vegades fora de lloc; perquè no tot allò que significa una major atracció per part de la gran ciutat s'ha de considerar negatiu, ni tot

allò que signifiqui major atracció per part de Lleida ha de resultar forçosament positiu.

Reptes	Oportunitats
Desplaçament dels centres direccionals d'algunes grans empreses cap als centres més grans; Barcelona, Madrid o Saragossa.	Instal·lació de la unitat fabril d'alguna empresa multinacional de tamany mitjà o reduït atreta, entre d'altres elements, per les facilitats de comunicació.
Captació i/o trasllat dels serveis professionals i/o especialitzats de suport a les empreses (recursos humans, comptables, fiscals, legals, informàtics, tècnics de processos,...) per part dels centres més grans.	Facilitats per a les empreses locals de serveis empresarials de captar clients metropolitans sense necessitat d'instal·lar oficines.
Majors possibilitats d'instal·lació en el mercat local de professionals residents a les grans ciutats en l'àmbit dels serveis al consum; metges i diversos professionals sanitaris, advocats,..., i també major possibilitats de la clientela local per a desplaçar-se als consultoris i despatxos de la gran ciutat.	Possibilitats dels professionals locals de captar clientela dels centres urbans principals, amb o sense la creació d'una oficina a les grans ciutats.
Major captació de clients lleidatans per part de les grans ciutats en l'àmbit de: compres especialitzades, visites a museus i altres manifestacions culturals, ...	Majors possibilitats d'atracció de clientela turística de les grans ciutats per part de les manifestacions culturals i altres atractius locals.
	Atracció de nous clients per a les àrees turístiques del Pirineu (en particular esquí)
Captació de clients locals per part de les ofertes formatives especialitzades de la gran ciutat.	Possibilitats de captació de clientela urbana per part dels màsters i altres ofertes formatives especialitzades locals.
Majors possibilitats de captació de personal docent o investigador local d'alt nivell per part de les unitats de les grans ciutats.	Algunes possibilitats de captació de personal docent i investigador exterior d'alt nivell.