El TAV encara no ha transformat Figueres

Un estudi conclou que el sector públic i privat haurien d'engegar projectes concrets per aprofitar-ne el potencial



Usuaris a l´estació del TAV de Figueres, que es va posar en servei el 2013.

FIGUERES | DDG

"El TAV no ha transformat la ciutat, però guanya usuaris mes rere mes". Ho diu l'anàlisi Figueres i el tren d'alta velocitat: oportunitats per al desenvolupament local dins l'espai català transfronterer, publicat als Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos del 2015. L'autor, el geògraf Javier Martín Uceda, conclou que a dia d'avui "els agents, tant públics com privats, no han desenvolupat les estratègies necessàries entre tots". Segons Martín Uceda, "calen projectes" que passarien per aprofitar el potencial del comerç i turisme i obrir nous mercats. Tot i això, les dades de Renfe revelen que les dues estacions gironines (Girona i Figueres) han crescut en tres anys en nombre de passatgers, tot arribant als 1.476.000.

El tren d'alta velocitat es va posar en servei fa tres anys amb dues estacions a les comarques gironines. I Figueres és l'única ciutat de Catalunya que no és capital de província amb estació. Per als més escèptics, el tren havia de passar de llarg, mentre que els més optimistes deien que havia de transformar la ciutat. Cap de les dues coses ha passat, diu el geògraf, sinó que hi ha un terme mig amb bones perspectives de futur perquè va guanyant nous usuaris.

L'estació manté els passatgers del 2013, a diferència de Girona, que guanya usuaris en el trajecte cap a Barcelona, amb un increment del 9,3% l'any passat. Aquestes són les darreres dades de Renfe facilitades a principi d'any. Malgrat estabilitzar-se, Figueres disposa d'una estació i és innegable que manté una situació geogràfica privilegiada a peu de la frontera que avui ja li reporta uns beneficis amb la presència de més d'un milió de compradors francesos l'any. Per a Martín Uceda, "la centralitat de Figueres respecte aquest gran espai transfronterer és una gran oportunitat" i el TAV el planteja com un element que pot unir i vertebrar els dos espais de frontera. Actualment hi ha uns fluxos que estan consolidats en temes com comerç i turisme, "amb un client francès igual d'important que el local".

Martín Uceda considera que Figueres, entre Perpinyà i Girona, hauria d'apostar fort per uns projectes que puguin complementar-se amb els que desenvolupin altres ciutats, a banda d'aprofitar els potencials consolidats. Segons el geògraf, a més, s'hauria de fer amb projectes que han de ser de tota la seva àrea funcional, l'Empordà. Per exemple, posa sobre la taula "l'espai potent" que representa l'eix Figueres-Castelló-Roses o l'àrea urbana de Figueres. Tot i això, alerta que que s'hi ha de treballar, perquè "una infraestructura, ja sigui ferroviària o un aeroport, pel simple fet d'estar construïda no aporta directament beneficis, ni suposa un canvi en positiu per al territori que l'acull".

Els reptes s'han d'abordar analitzant què ha passat a altres ciutats i les pròpies peculiaritats, perquè l'arribada del tren "és massa recent" i "no es poden fer, actualment, valoracions sobre els seus efectes socioeconòmics". La Figueres comercial i Dalí són dos sectors potents i consolidats a treballar; i apunta que cal sumar-ne de nous com la investigació i formació, per exemple, creant un centre de recerca vinculat a Girona i Perpinyà. La qüestió residencial per part de persones que ara viuen a les grans ciutats també s'apunta a tenir en compte. Per a l'autor de l'anàlisi, són oportunitats, i a més hi ha una altra realitat: "Els agents locals, tant públics com privats, no sembla que hagin vist encara les potencialitats del tren". Per això, creu que "les relacions entre tots ells són fonamentals per poder obtenir els beneficis esperats i explotar al màxim els beneficis".

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/alt-emporda/2016/07/24/tav-encara-no-ha-transformat/795638.html?utm_source=rss