

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD Y LA POTENCIACION DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS COMO ATRACTORAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA

EL AVE EN GIRONA



ALUMNA: Pamela Castillo Becker, Arquitecta (Pontificia Universidad Católica de Chile), Máster de Desarrollo Urbano (Pontificia Universidad Católica de Chile)

TUTOR: Carlos Marmolejo Duarte

FECHA PRESENTACIÓN: 15/04/2011

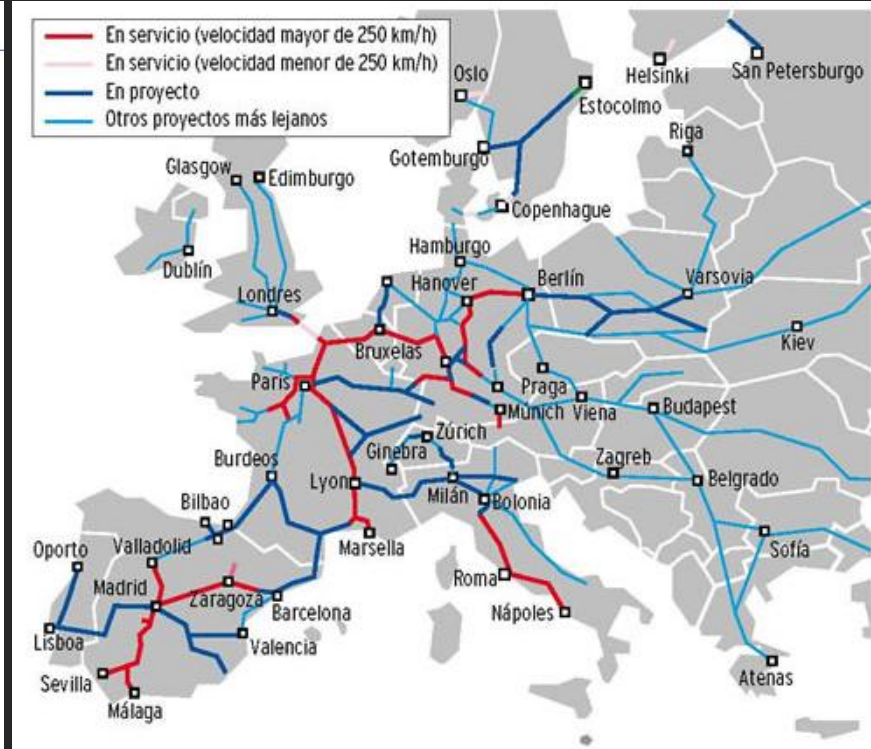
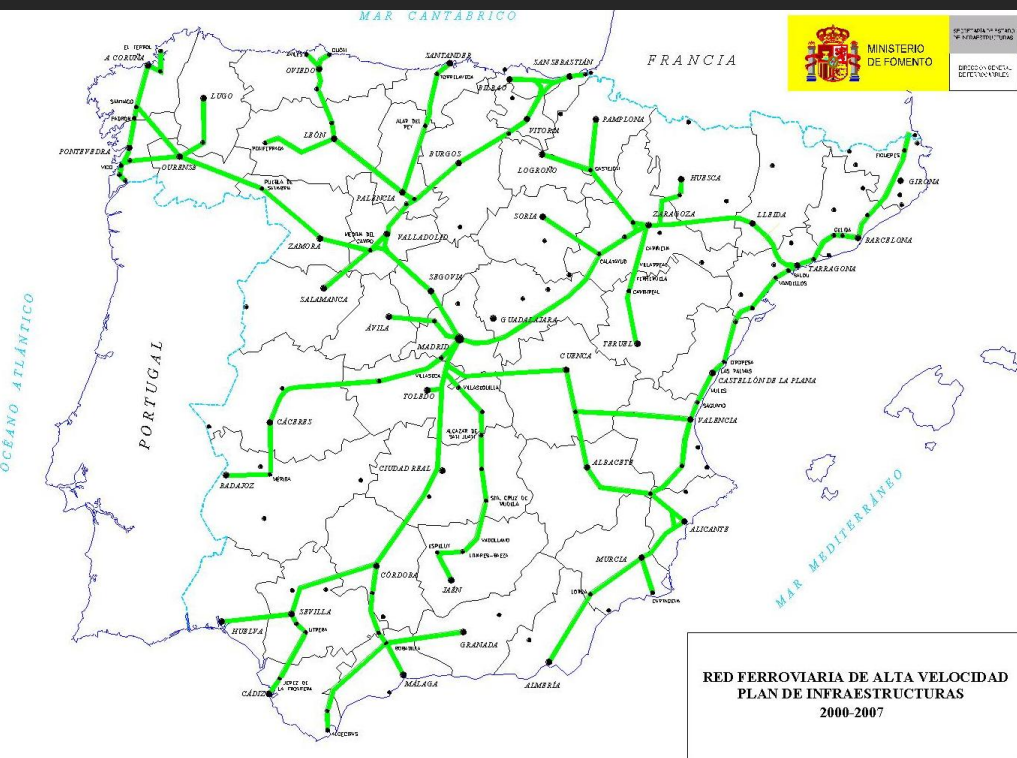
EL TREN DE ALTA VELOCIDAD Y LA POTENCIACION DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS COMO ATRACTORAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA EL AVE EN GIRONA

TEMA

- Alta velocidad en ciudades intermedias
- capitalizar oportunidad para potenciar las actividades económicas (localización de empresas)

JUSTIFICACION

- investigación en paralelo al desarrollo de la obra
- menor investigación del tema en ciudad intermedias



OBJETIVOS ESPECÍFICOS E ÍNDICE ESQUEMÁTICO

OBJETIVO

El objetivo principal de este estudio consiste en desarrollar un estudio prospectivo del impacto del tren de alta velocidad (AVE) en Girona, y su capacidad para atraer la actividad empresarial.



OBJETIVOS ESPECÍFICOS E ÍNDICE ESQUEMÁTICO

OBJETIVO

El objetivo principal de este estudio consiste en desarrollar un estudio prospectivo del impacto del tren de alta velocidad (AVE) en Girona, y su capacidad para atraer la actividad empresarial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- A. Definir un marco teórico y estado del arte en relación al tema de los efectos de la alta velocidad en las ciudades intermedias, que fundamente las estrategias que abordará la tesis.
- B. Desarrollar un estudio casos de ciudades intermedias, vinculadas con una metropoli a través de una infraestructura de alta velocidad.
- C. Identificar tanto las características del tramo de alta velocidad Barcelona-Figueroles (frecuencia, precio, paradas, tiempo de desplazamiento, número de plazas, tipos de servicios, entre otros aspectos), como las estrategias territoriales abordadas por la administración autonómica y local, para la planificación del AVE en este tramo.
- D. Establecer un diagnóstico de la capacidad de la ciudad de Girona para atraer y acoger nuevas empresas y servicios asociados a éstas, identificando sus carencias y potencialidades, en el marco de la teoría del desarrollo local.
- (E.) En el caso que este estudio se continuase en un doctorado, se buscaría proponer un modelo de gestión orientado a explotar las potencialidades y suplir las deficiencias detectadas a lo largo del trabajo.

1. INTRODUCCION

TEMA DE INVESTIGACION
INTRODUCCION DEL TEMA Y CONTEXTO TERRITORIAL DE GIRONA
ENFOQUE DE LA INVESTIGACION
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN
OBJETIVO DEL ESTUDIO
JUSTIFICACIÓN
METODOLOGÍA

2. MARCO TEORICO

2.1 TEORIA DEL DESARROLLO LOCAL
2.2 TEORIA DE LA LOCALIZACION

3. ESTADO DEL ARTE

3.1 LA ALTA VELOCIDAD EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS (ESTUDIO DE CASOS)
3.2 CARACTERIZACION DE LAS EMPRESAS DE CIUDADES INTERMEDIAS VINCULADAS AL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD

4. ESTADO DE LA CUESTION. INTRODUCCION AL CONTEXTO.

4.1 TREN DE ALTA VELOCIDAD BARCELONA-FRONTERA FRANCESA
4.2 POLITICAS Y ACCIONES EN RELACION AL AVE EN GIRONA

5. DIAGNOSTICO (CAPACIDAD DE GIRONA DE ATRAER Y ACOGER EMPRESAS)

5.1 IDENTIFICACION DEL AREA METROPOLTANA DE GIRONA
5.2 POTENCIAL URBANISTICO DE GIRONA
5.3 INFRAESTRUCTURAS
5.4 CAPITAL HUMANO Y ELEMENTOS NECESARIOS PARA SU POTENCIACION
5.5 ESTRUCTURA DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA
5.6 POTENCIALIDAD DE DESARROLLO ECONOMICO A RAIZ DE LA ALTA VELOCIDAD

6. CONSIDERACIONES FINALES

TEORIA DEL DESARROLLO LOCAL

“La perspectiva que pueda tener el desarrollo local de un área es el resultado de la voluntad de actores políticos, sociales y económicos de intervenir de manera activa en los procesos de desarrollo acaecientes en sus territorios”.
Klein (2005)

MARCO TEORICO

TEORIA DE LA LOCALIZACION

En la actualidad el factor transporte como determinante de localización industrial ha perdido relevancia entre otros factores, por cambios en la estructura industrial hacia grupos de alto valor agregado (Norcliffe, 1975), y el desarrollo de la tecnología de transporte como autopistas de alta velocidad, ferrocarril de alta velocidad y el avión, que permiten una contracción espacio-temporal, tendiendo a prevalecer la conectividad por sobre las relaciones de proximidad (Bellet, 2010).

Los avances técnicos hacen que la gente pueda viajar más lejos mientras que el tiempo de viaje se mantiene constante (Limtanakool, 2006).

LA ALTA VELOCIDAD EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS

“las infraestructuras de transporte de alta velocidad han revolucionado los conceptos de accesibilidad y movilidad. Es una cuestión de conectividad vs. contigüidad, que nos lleva a una concepción de un espacio dual” (Ureña, 2010).

“la accesibilidad ya no es medida solo por la distancia, sino por las características de los sistemas de transporte (velocidad, frecuencia, confiabilidad, etc.)”. (Ureña, 2010).

C. Bellet - Segovia, Ciudad Real, Lleida

J.M. Ureña – Madrid, Ciudad Real

Jornadas Europeas de Alta Velocidad

Alta Velocidad como potente instrumento de desarrollo territorial y local
(Mannone, 1995; Ureña, 2009)

LA ALTA VELOCIDAD EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Alta Velocidad como potente instrumento de desarrollo territorial y local
(Mannone, 1995; Ureña, 2009)

ESTADO DEL ARTE

Bellet y Logroño (2009) capacidad de que el tren pueda convertirse en un instrumento dinamizador, depende de los siguientes factores:

- Tipo de red y de la implantación de la infraestructura en el territorio.
- Del nivel y características del servicio (frecuencias, horarios y tipo de servicio), nuevas formas de relación territorial: metropolización, regionalización, etc. Articulación de mercados (González Yanci, M.P y otros, 2005).
- De las características socioeconómicas y del contexto territorial en el que se implanta.
- De las estrategias desarrolladas por los agentes del medio, es decir, la capacidad de los actores del territorio de interactuar con las oportunidades que introduce la alta velocidad y crear y gestionar acciones que sean coherentes con los proyectos urbanos y territoriales del lugar.

CARACTERIZACION DE LAS EMPRESAS DE CIUDADES INTERMEDIAS VINCULADAS AL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD

¿Qué empresas podrían desplazarse (deslocalizarse) desde el núcleo metropolitano a una ciudad intermedia conectada a través de la alta velocidad?, y ¿si esta disminución en el tiempo de desplazamiento no convierte a la ciudad intermedia en parte del área metropolitana de la ciudad central?

ESTADO DEL ARTE

Metrópolis discontinuas (Bellet, 2010)
1 hora o 100 km



**EL TREN DE ALTA VELOCIDAD Y LA POTENCIACION DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS COMO ATRACTORAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA
EL AVE EN GIRONA**

CAPITULO	SUBCAPITULO	METODOLOGIA	
1. INTRODUCCION	1.1 TEMA INVESTIGACION		
	1.2 INTRODUCCION AL TEMA Y CONTEXTO TERRITORIAL DE GIRONA		
	1.3 ENFOQUE INVESTIGACION		
2. MARCO TEORICO	2.1 TEORIA DEL DESARROLLO LOCAL	ESTUDIO Y ANALISIS	BUSQUEDA BIBLIOGRAFIA, FUENTE SECUNDARIA
	2.2 TEORIA DE LA LOCALIZACION	ESTUDIO Y ANALISIS	BUSQUEDA BIBLIOGRAFIA , FUENTE SECUNDARIA
3. ESTADO DEL ARTE	3.1 LA ALTA VELOCIDAD EN CIUDADES INTERMEDIAS	ESTUDIO DE CASOS	LILLE (EUROSTAR), MANNHEIM (ICE), SEGOVIA (TAV), CIUDAD REAL (HSR)
	3.2 CARACTERIZACION DE LAS EMPRESAS DE CIUDADES INTERMEDIAS VINCUADAS A LA ALTA VELOCIDAD	ESTUDIO Y ANALISIS	BUSQUEDA BIBLIOGRAFIA
4. ESTADO DE LA CUESTION	4.1 TREN A.V. BARCELONA-FRONTERA FRANCESA	ESTUDIO Y ANALISIS	INF. OFICINA ADIF GIRONA (FRECUENCIA, TIEMPO DESPLAZAMIENTO, PRECIO, ETC.)
	4.2 POLITICAS Y ACCIONES EN RELACION AL AVE EN GIRONA	ANALISIS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION	A NIVEL REGIONAL Y LOCAL
5. DIAGNOSTICO	5.1 IDENTIFICACION DEL AREA METROPOLITANA DE GIRONA	ESTUDIO Y ANALISIS	REVISION BIBLIOGRAFICA (ROCA Y DE MOIX 2004, BOIX, 2003)
	5.2 POTENCIAL URBANISTICO DE GIRONA	ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD (APARTADO CUALITATIVO)	SUELO INDUSTRIAL ACTUAL Y PROYECTADO
	5.3 INFRAESTRUCTURAS	ESTUDIO Y ANALISIS (APARTADO CUANTITATIVO)	ENTREVISTA A LOS SERVICIOS TECNICOS DE URBANISMO DE LOS AYUNTAMIENTOS DE GIRONA Y SU AREA METROPOLITANA
	5.4 CAPITAL HUMANO Y ELEMENTOS NECESARIOS PARA SU POTENCIACION	ESTUDIO Y ANALISIS	PLAN DE INFRAEST. DE LA GENERALITAT Y DE LOS MUNICIPIOS DEL A. M. DE GIRONA
	5.5 ESTRUCTURA DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA	ESTUDIO Y ANALISIS	DATOS INE (NIVEL DE FORMACION DE LAS PERSONAS)
	5.6 POTENCIALIDAD DE DESARROLLO ECONOMICO A RAIZ DE LA ALTA VELOCIDAD	ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD A LOS ACTORES RELEVANTES (APARTADO CUALITATIVO)	DATOS INE LTL CLASIFICACION NACIONAL ACTIVIDADES ECONOMICAS Y OCUPACION CAMARA COMERCIO DE GIRONA Y BARCELONA, ASOCIACIONES DE EMPRENDEDORES AUTONOMOS, SERVICIOS DE ASESORIA EMPRESARIAL, ORGANIZADORES DE FERIAS Y CONGRESOS, OF. DE PROMOCION TURISTICA
6. CONSIDERAC. FINALES			

METODOLOGIA DEL DIAGNOSTICO

ANALISIS CUANTITATIVO

-IDENTIFICACION DEL AREA METROPOLTANA DE GIRONA

El Área Metropolitana de Girona incluye en 1996 a 62 municipios, 191.000 habitantes y 77.000 empleos (Trulen, Boix 2003)

- INFRAESTRUCTURAS
- CAPITAL HUMANO Y ELEMENTOS NECESARIOS PARA SU POTENCIACION
- ESTRUCTURA DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA

ANALISIS CUALITATIVO

- POTENCIAL URBANISTICO DE GIRONA
- POTENCIALIDAD DE DESARROLLO ECONOMICO A RAZ DE LA ALTA VELOCIDAD

ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD

