

ACTE D'INAUGURACIÓ DE CURS 2022-2023

Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales, 27 d'octubre de 2022

Aula dones Nobel d'Economia

- Sr. Josep Calbó, vicerector de Projectes Estratègics i Internacionalització

- Sra. Anna Garriga, Degana Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales

- Sr. Israel Ruiz, ponent

Amb motiu de l'acte d'entrega del fons Jordi Nadal a la Biblioteca d'aquesta Facultat, vaig recordar una conversa que vaig tenir amb ell de l'any 1999, -quan el vàrem convidar de ponent a les I Jornades del Paper de Sarrià de Ter-, al voltant de la construcció de la línia de l'AVE, quan s'estava analitzant el traçat. Els que estàvem en contra del traçat Barcelona- França, argumentàvem que l'obra era massa costosa pel públic potencial i que no eren compatibles els usos projectats, un tren de velocitat a 350 Km/hora i el pas de mercaderies. A banda, que no estàvem d'acord amb el traçat en trinxera i viaducte previst en moltes poblacions gironines. Amb Jordi Nadal, vaig comentar-li que estàvem a punt de cometre el mateix error que ell explicava en el seu llibre "El fracàs de la revolució industrial" (ed. Ariel Història, 1975), quan explicava el deute que va deixar la construcció del ferrocarril, al seu pas per zones on no hi havia res per transportar i el guany de les constructores. "El negoci estava a construir", ens deia Jordi Nadal en el seu llibre, i no en fer una xarxa de transport eficient.

Com que el traçat de l'AVE, al seu pas per comarques gironines es va anar modificant, passant a ser soterrat en molts trams, l'interès dels grups contraris a la infraestructura va decaure, davant l'embranchida política per fer arribar el tren a la frontera. Els fets són tossuts, han donat la raó als grups contraris a l'AVE. El projecte era inviable econòmicament, mai es recuperarà la inversió, té greus mancances en cobrir el cost de manteniment, no hi ha prou públic pel trajecte fins a París, la societat TP Ferro del túnel del Pertús va fer fallida, els trens ja no circulen a velocitats gaire altes i l'únic positiu és que per la línia de l'AVE hi passen trens de mercaderies.

En aquell any 2000, els contraris demanaven una línia específica amb ample europeu per mercaderies i una millora de la línia convencional, així com l'extensió del tercer rail, tot utilitzant la xarxa actual d'ample ibèric. 20 anys més tard, estem igual. L'Estat Espanyol va decidir per una costosa infraestructura, sense invertir en la línia de mercaderies, deixant tot el transport en la xarxa de carreteres, amb el que això significa d'emissions de CO₂.

Les constructores, una vegada més, ho varen aprofitar.

El corredor mediterrani que ha d'enllaçar Algesires amb França, via Almeria, sembla té molts trams en construcció i, potser, 20 anys més tard, una altra vegada per l'impuls dels fons europeus, serà una línia d'ample europeu pel transport de mercaderies. Darrere aquest projecte hi ha el lobby valencià, liderat per Josep Vicenç Boira.

Als estats veïns, el transport de mercaderies per ferrocarril és molt més usual, utilitzant el transport mixt, de càrrega de camions dalt dels combois, amb una xarxa molt més extensa i aprofitada que l'espanyola, fins i tot amb túnels més alts que permeten el pas de combois amb doble pis, per tant, amb doble càrrega.

França no va ampliar la seva línia de TGV, adduint que ja n'hi havia prou amb la que tenien i Portugal encara no es planteja fer l'enllaç Lisboa-Madrid.

Aquest curs 2022-23 la UdG ha posat el focus en la sostenibilitat. Un dels grans reptes és com baixar l'emissió del CO₂ del transport de mercaderies, en particular dels camions. Surten exemples de camions elèctrics, alguns de reeixits per la distribució a les ciutats, però sobretot s'està desenvolupant l'ús del ferrocarril per les mercaderies.

En qualsevol cas, complir amb l'agenda 2030, amb els objectius de desenvolupament sostenible i en baixar les emissions de CO₂ per complir amb el protocol de Kioto demana el concurs de tota la comunitat científica, universitària i de la ciutadania.

En el discurs de l'inici de curs demanava a la comunitat universitària més contundència amb les mesures d'estalvi energètic, d'aigua, invertir en plaques fotovoltaïques i recollida pluvial d'aigües, ser exemple de sostenibilitat i comunicar a la ciutadania. Alhora, ser crítics, ja que tenim el coneixement per analitzar tots els projectes públics, siguin de transport, de mobilitat, d'habitatge, d'obra pública, en definitiva, de tot el que afecta el benestar de la gent i els pressupostos públics.

Amb l'exemple de la construcció de l'AVE he volgut mostrar com no es varen fer les coses basant-nos en termes mediambientals, ni tan sols amb una acurada anàlisi cost-benefici, sinó amb el perquè sí. Són 20 anys de retard, una obra infrautilitzada i moltes emissions de CO₂ que s'han produït per no tenir una lògica d'interès comú.

Benvolgudes i benvolguts estudiants. Aproveu les eines i els ensenyaments que us dona la Facultat, a més d'aprendre d'altres àrees, humanitats, política, ciència. Recordeu que la UdG és una universitat pública, amb pressupost públic i per tant, heu d'aprofitar al màxim els recursos disponibles. Aquest període de formació universitària serà un dels més preuats de la vostra vida, que recordareu amb enyorança, *tempus fugit*, però amb l'alegria d'haver fet noves coneixences, companys i professors, una amistat que segurament mantindreu en el futur.

Benvolgudes professores i benvolguts professors. Els nois i noies que accedeixen a la universitat han d'aprendre no només matèries específiques, sinó a desenvolupar un pensament crític per poder analitzar el seu entorn, econòmic i social. La rapidesa amb què tot està canviant, farà obsolets ben aviat alguns dels vostres ensenyaments, però si han cultivat la curiositat, el treball de camp, el mètode en l'anàlisi, el rigor en la recerca, estaran preparats per enfrontar-se a la incertesa i a la variabilitat.

Bon inici de curs 2022-2023

Assumpció Vila