

LA ALTA velocidad pone a Lleida en el mapa de la economía turística y del inmobiliario

De Lleida al cielo

LA VANGUARDIA - 03:16 horas - 15/11/2003

[TEXTO]

Nunca hasta hace poco más de un año el nombre de Lleida había figurado tanto en la prensa española como a raíz de la llegada del equivalente al TGV francés o al tren bala japonés, ambos ya con muchos kilómetros a cuestas. Más vale tarde que nunca. Aunque para la mayor parte de la población el proyecto no tiene grandes consecuencias, a nivel político e institucional hay una cierta excitación en sentido positivo.

La alta velocidad tiene la virtud de ser útil en los pocos puntos del territorio en que tiene parada (el resto lo ve pasar) y Lleida es uno de ellos. Una línea ferroviaria de alta velocidad conecta finalmente Madrid con la capital de la Terra Ferma, después de una magna inversión en 481 km de vías a razón de 10.000 euros el metro lineal, y de un rosario de incidencias que muestran una limitada capacidad de gestión de proyectos de envergadura. No obstante, con el paso de los años estas incidencias no dejarán de ser meras anécdotas en un proyecto que dejará otras huellas en las tierras de poniente.

Aunque el impacto del proyecto está por ver, en su fase actual, ya se apuntan consecuencias a distintos niveles: el ambiental y el económico. El impacto ambiental directo de la alta velocidad es relativamente leve hasta su llegada a Lleida, básicamente porque la ciudad está ubicada a la entrada de Catalunya. Lo más grave vendrá después, hasta Barcelona, como ya puede apreciarse en las obras que perforan la Conca de Barberà, o las que cruzan el Baix Penedès. Cual tornado desbocado, el trazo de la vía deja una huella imborrable sobre el frágil y maltratado territorio catalán. Costes del "progreso".

En lo económico, Lleida ha mejorado su posición como centro de negocios, congresual, nodal, turístico y comercial. La demanda de suelo y sus precios ya lo está notando; detrás vendrá la actividad constructiva y la consolidación de una capital que ya llevaba un rumbo ascendente. No en vano, Lleida es la provincia catalana que, con un 5,5% sobre la población activa, registra la menor tasa de paro, y la segunda más baja de España entre las provincias de más de 100.000 ocupados.

Lleida ha apostillado el nombre de su estación con el añadido Pirineus con el objeto de potenciar el turismo en lo que es un auténtico regalo de la naturaleza,... mientras no se estropee más de lo que está en curso. La incidencia del tren se derivará de que el Pirineo occidental catalán quedará equidistante en tiempo desde Madrid (tren más coche) y desde Barcelona (en coche). Y más cerca de Madrid, si se combina tren y helicóptero.

Las comarcas más afectadas, Val d'Aran, Alta Ribagorça y los dos

Pallars, adquieren ya ahora atractivo para segundas residencias y para el turismo del resto del año, pero particularmente por la nieve. El aumento de utilización de su capacidad se ve venir de inmediato. E igual que en su día la Costa Dorada ha captado turismo y segundas residencias de aragoneses en plazas como Salou o Cambrils, la presión sobre estas comarcas está a la vuelta de la esquina. Y en concreto, la probabilidad

de que la ya bastante desnaturalizada comarca de Val d'Aran se convierta en una segunda Andorra, es muy alta. De manera que de la Suiza catalana se puede pasar fácilmente al Benidorm madrileño.

MODEST GUINJOAN, Consulting Barcelona Economía y UPF

MODEST GUINJOAN