

Més val tard que mai

Tard i malament? No ben bé. En aquest cas el que s'hauria de dir és allò de «més val tard que mai». Perquè un any i mig després de l'arribada del tren d'alta velocitat a les comarques gironines, l'impacte econòmic per a la seva economia és gairebé indiscutible. I cal puntualitzar que «gairebé» perquè el balanç que es fa no és, de moment, sempre positiu. L'inici de la construcció del TAV, ara fa uns anys, va generar moltes expectatives per part de molts sectors econòmics. Per exemple, per part de l'immobiliari, que es fregava les mans comptant els pisos que vendrien a l'allau de famílies que es traslladarien a viure a Girona aprofitant la nova infraestructura. Segurament no cal dir que aquestes expectatives no s'han complert i tampoc no calen massa explicacions sobre el perquè. La crisi ha fet estralls, i fins i tot ha deixat en simples promeses els canvis urbanístics que havien d'acompanyar l'arribada de l'alta velocitat a Girona.

Però el que no es pot negar és que el TAV ha resultat un revulsiu per al sector turístic en general, i el comercial, hotelier i gastronòmic en particular. Això es pot comprovar no solament durant l'època

d'estiu que hem estrenat, sinó durant tot l'any. I és que des de l'any passat s'han disparat les consultes a les oficines de turisme de Girona i Figueres, i també ha augmentat l'activitat d'hoteles i restaurants. Que no es pot menysprear l'impacte econòmic de l'alta velocitat sobre el sector turístic de Girona i Figueres ho constata el fet que un de cada tres passatgers amb origen o destí a aquestes dues ciutats hi va en el seu temps d'oci. Si tenim en compte que el primer any van fer servir l'alta velocitat per fer aquest trajecte més d'un milió d'usuaris, estem parlant de com a mínim 300.000 turistes potencials. Uns turistes que arriben, passen, visiten i gasten a Figueres o Girona i als seus voltants. Per a molts, unes xifres que els costa creure. No fa gaire, un grup de periodistes desplaçats des de la capital d'Espanya a Catalunya en AVE, preguntaven mig escèptics com anava, si tenia èxit, si s'omplia... en definitiva, si tenia passatgers. Segurament estaven habituats a escoltar que al voltant de casa seva hi ha línies gairebé fantasma. Potser per això els costava creure que aquí els resultats han superat totes les expectatives, que la línia Barcelona-



Més consultes de turistes

L'any passat, el primer des de l'arribada del tren d'alta velocitat a Girona, les dues oficines de turisme de l'Ajuntament van rebre un 35 % més de consultes que l'any anterior. Segons el mateix Consistori, aquestes dades eren resultat, en part, de l'arribada de l'AVE. En el cas de Figueres, les xifres van ser més modestes però no menys importants. El nombre de consultes a les oficines de turisme va augmentar un 24 % respecte al 2012. A totes dues ciutats s'han impulsat ofertes turístiques lligades a l'alta velocitat.

Figueres és la més rendible de l'Estat, com han reconegut els mateixos responsables de Renfe. Un èxit que situa l'ús d'aquesta línia molt per sobre de trams molt més llargs i construïts molt abans, com els de Madrid-Sevilla, Madrid-València, Madrid-Màlaga, Madrid-Còrdova... per posar només alguns exemples. Sigui com sigui, el que importa aquí és que l'arribada de l'alta velocitat ja s'ha traduït en beneficis per als sectors hotelier, comercial i de la restauració, que han vist com han començat a rebre fora de temporada un perfil de turista que fins ara no es veia. És a dir, que fins i tot l'alta velocitat pot ajudar a la famosa i recurrent desestacionalització del turisme. Com diuen alguns, el tren ha ajudat a posar Girona i Figueres al mapa.