El Govern critica Foment per aturar el projecte del baixador del TAV a l'Aeroport de Girona

Ricard Font recorda que l'obra la paga la Generalitat i que és viable, ja que tindria una demanda estimada de 950.000 viatgers anuals



Ricard Font, en un acte recent Foto: ACN.

El febrer de 2015 el conseller Santi Vila (llavors al front de Territori i Sostenibilitat) anunciava que hi havia acord amb el Ministeri de Foment per fer el baixador del TAV a l'Aeroport de Girona. L'últim escull que calia superar era la signatura d'un conveni entre les dues administracions, que s'havia de formalitzar en poques setmanes. Des d'aquell anunci ha passat més d'un any i la situació continua encallada. El secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font, assegura que estan "sorpresos" davant del silenci del govern espanyol i lamenta que "s'ha perdut un any" per poder avançar en la tramitació administrativa, ja que estava previst que les obres comencessin al llarg del 2016. Font recorda que l'obra la paga la Generalitat (costaria uns 9 milions d'euros) i defensa que és "un bon negoci" tant per a Adif com per a Aena, ja que Girona es convertirà en el primer aeroport de l'Estat connectat amb alta velocitat. Un estudi intern calcula que la demanda estimada de la nova estació serà d'uns 950.000 passatgers anuals.

La creació d'una nova estació d'alta velocitat a l'Aeroport de Girona és una de les obres incloses en l'agenda catalana del Corredor Mediterrani. El Govern fa anys que hi va al darrere perquè creu que és una aposta important per rellançar l'aeroport gironí, que seria el primer de tot l'Estat espanyol connectat amb l'alta velocitat. Aquest baixador, a més, situaria l'aeroport en un lloc estratègic: a només 30 minuts de Barcelona i a 50 minuts de la Catalunya del Nord. Malgrat tot, el projecte està sobre la taula del Ministeri de Foment des de fa més d'un any pendent de la signatura d'un conveni.

Des de la Generalitat sempre han defensat que és una obra viable i que és de fàcil execució ja que aprofita l'actual PAET (Punt d'Avançament i Estacionament de Trens) per fer l'estació, que estarà situada a només 2 quilòmetres de l'aeroport. En aquest punt, les vies ja estan construïdes i només cal adequar l'espai construint els edificis per a serveis, l'aparcament (amb unes 500 places), adequar les dues andanes laterals i fer els accessos (amb un pas inferior sota les vies, escales i dos ascensors). La connexió entre l'estació i la terminal aèria es farà mitjançant autobusos llançadora, que trigaran només cinc minuts. Tot plegat, té un cost d'uns 9 milions d'euros que aportarà íntegrament la Generalitat.

Argument per defensar la viabilitat de l'obra

El Govern ja té pràcticament acabat l'estudi informatiu de l'obra i també té sobre la taula un estudi de demanda. El secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font, ha defensat que l'obra és viable ja que es preveu que tingui una demanda estimada de 950.000 passatgers anuals. D'aquests, 726.000 serien usuaris de l'aeroport i, la resta, viatgers d'alta velocitat que s'aturarien o agafarien el tren en aquest estació.

A més, Font ha destacat que l'obra tindrà un alt retorn econòmic i social per al territori. En el sector de les infraestructures, aquest retorn es calcula a través d'una taxa: la Taxa Interna de Retorn (TIR). En el cas del

baixador, l'estudi de demanda fixa aquesta TIR en un 11%. Segons Font, aquesta és una dada molt elevada i que cal tenir en compte per defensar la infraestructura. Per exemple, la TIR més alta del Pla director d'infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona és la Línia 8 del Metro, que és d'un 8%.Crítiques a FomentEl secretari d'Infraestructures i Mobilitat ha recordat que la Generalitat s'ha compromès a pagar el cost de tots els estudis, l'execució dels treballs i també els costos d'explotació. Com que les vies de l'alta velocitat són titularitat d'Adif, l'únic pas que falta és la signatura d'un protocol per deixar per escrit aquestes condicions. La Generalitat va enviar al ministeri un primer esborrany d'aquest conveni el 2013 perquè l'esmenés i li retornés. Un pas que mai s'ha fet. “El febrer del 2015 ens van dir que només calia que el consell d'administració d'Adif aprovés la proposta i que ho faria en poques setmanes, però han anat passat els mesos i no hem obtingut cap resposta positiva”, ha lamentat.

Un altre problema afegit és que l'Estat espanyol és qui ha de tramitar tots els projectes per fer realitat l'estació. Mentre no ho faci, el projecte continuarà aturat. “Hem perdut més d'un any per poder avançar en la tramitació administrativa, la idea era poder començar obres al llarg del 2016”, ha reivindicat Font. Per això, des de la conselleria es mostren perplexos i es resignen a pensar que, a les portes de les eleccions espanyoles, el projecte ja no s'abordarà fins que estigui constituït el nou executiu.

Font defensa que el baixador és “un bon negoci” tant per a Adif com per a Aena, que no hauran d'invertir “ni un euro” i disposaran d'una nova infraestructura. En el cas d'Aena, el secretari defensa que l'Aeroport de Girona serà intermodal i, per tant, més atractiu per a noves companyies. A més, puntualitza que no tots els trens de la línia Barcelona-Girona-Figueres s'aturaran a l'estació de l'aeroport, sinó que hi haurà uns serveis “dimensionats”. “El baixador suposa una inversió important però des de tots els punts de vista genera expectatives positives per a l'aeroport i per a l'operativa ferroviària”, ha sentenciat.

Publicat a:

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/societat/article/5-societat/974646-el-govern-critica-foment-per-aturar-el-projecte-del-baixador-del-tav-a-l-aeroport-de-girona.html