L´estació del TAV a l´aeroport de Girona costarà 13,2 milions

Ricard Font diu que l'estudi previ estima que 1,2 milions de passatgers faran servir l'estació anualment

XAVIER PI / TANIA TAPIA - ACN

La Generalitat calcula que aixecar l'estació del TAV a l'aeroport de Girona tindrà un cost global de 13,2 milions d'euros (MEUR). Per engegar-la, però, n'hi haurà prou amb una inversió inicial de 9 MEUR per fer la terminal i els aparcaments per a cotxes i autocars. El director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, ha concretat que l'estudi previ estima que 1,2 milions de passatgers faran servir l'estació anualment. L'estació es vol situar a l'espai per a l'avançament de trens (PAET) que hi ha a Vilobí. Des d'allà, uns autobusos cobriran els 2 quilòmetres que hi ha fins l'aeroport El Govern no demanarà diners a l'Estat per a l'obra i no descarta fer-la en col·laboració amb el sector privat.

Després que fa dos dies el conseller Recoder rescatés de l'oblit el projecte de l'estació del TAV a l'aeroport de Girona, avui el director general n'ha donat més detalls durant una conferència al Cercle d'Infraestructures. Ricard Font ha posat sobre la taula un estudi previ, que serà el que es portarà davant Foment en el termini d'un mes, per avalar la rendibilitat del nou equipament.

El Govern proposa que l'estació es construeixi a l'actual espai per a l'avançament i estacionament de trens (PAET) que la línia d'alta velocitat incorpora al seu pas per Vilobí d'Onyar (Selva). Tot i que el Pla Director del sistema urbà de Girona va proposar situar l'estació més al nord, el Departament de Territori i Sostenibilitat sosté que situar l'equipament al PAET és més avantatjós.

D'entrada, perquè en aquest espai gran part de l'obra ja està feta. I és que aquí ja s'han aixecat dues vies al costat de les principals, i hi ha també dues andanes d'ús tècnic, que es poden condicionar per a passatgers. A més, la Generalitat ressalta que l'emplaçament inicial es troba en una zona amb un fort pendent, mentre que el PAET s'ubica en un lloc pla.

Inversió inicial de 9 MEUR

Territori i Sostenibilitat diu que la nova estació del TAV tindrà un cost global de 13,5 MEUR. Per posar-la en marxa, però, n'hi haurà prou amb una inversió inicial de 9 MEUR. En aquesta primera fase, s'aixecaria a l'espai una terminal de 600 metres quadrats, un aparcament per a cotxes amb capacitat per a 200 vehicles privats i es condicionaria la part d'andanes.

Més endavant, Ricard Font ha avançat que l'estació es pot acabar de bastir construint una segona planta a la terminal -que doblaria la superfície-, ampliant l'aparcament perquè tingui cabuda per a 400 vehicles i construint un vial per millorar la connexió entre l'estació i l'aeroport. Això tindria un cost de 4,2 MEUR més, tenint en compte que l'aparcament es faria en règim de concessió.

La nova estació del TAV es trobaria a una distància d'uns dos quilòmetres de l'aeroport. Per connectar-la, la Generalitat ha previst un sistema d'autobusos llançadora, que cobririen el trajecte en un temps aproximat d'uns cinc minuts.

L'estudi previ que ha presentat el Govern preveu que per l'estació hi puguin passar fins a 1,2 milions de passatgers anuals. D'aquests, segons els càlculs del Departament, 965.000 serien viatgers de l'aeroport, i els 250.000 restants, gent que viu a la comarca i entorns.

Trens Avant per fer les connexions

La connexió ferroviària de la nova estació a l'aeroport, tant amb Barcelona com amb Girona, es farà mitjançant trens Avant. S'estima que els trens que s'aturin en aquesta estació del TAV tindran pèrdues de temps d'entre dos minuts i mig i tres minuts i mig en el seu recorregut, depenent a la velocitat a la qual vagin.

Ricard Font ha volgut també treure xifres per exemplificar que, amb el nou equipament, es reduirà notablement el temps de trajecte entre l'aeroport de Girona i Barcelona. Actualment, si s'agafa l'autobús, es triguen 78 minuts a fer el viatge; amb el tren, se'n trigaran 37 (comptant també el trajecte amb l'autobús llançadora des de l'aeroport fins a la nova estació).

A més, el preu tampoc serà problema. I és que, segons l'estudi previ, les tarifes que presten actualment els serveis Avant són semblants a les de l'autobús que cobreix el trajecte entre l'aeroport de Girona i Barcelona. En concret, el tren costa 0,16 euros per quilòmetre; l'autobús, 0,13 euros.

No demanar diners a l'Estat

El director general de Transports i Mobilitat ha explicat que la Generalitat preveu presentar el document davant Foment en el termini d'un mes. La intenció és que l'estat avali la proposta -les vies del TAV són titularitat seva- i permeti al Govern aixecar la nova estació del TAV a l'aeroport de Girona.

A partir d'aquí, caldrà redactar els estudis informatius i d'impacte ambiental, fer el projecte i ja es podrà engegar l'obra. Ricard Font ha precisat que els treballs els executarà el Govern, i que la Generalitat no demanarà diners a l'Estat. Segons el director, la intenció amb la qual es treballa és buscar col·laboracions amb el sector privat per poder aixecar l'estació.

Amb Ryanair, negociar any a any

Durant el torn de paraula després de la conferència de Font, el president de la patronal Foeg, Jordi Comas, ha demanat al director general l'estat en què es troben les converses amb Ryanair. Ricard Font no ha volgut entrar a rebatre les paraules del president de la companyia i s'ha limitat a dir: "Entenem que cadascú ha de fer el seu paper, i nosaltres farem el nostre".

El director general ha reiterat que ja s'ha anat a Dublín per trobar-se amb els responsables de l'aerolínia, i que el Govern ha fet "un esforç" per assegurar les inversions compromeses aquest 2011 amb Ryanair, tot i que incompleixi el conveni vigent. "La nostra estratègia és assegurar que a l'hivern del 2011 hi hagi sis avions amb base a l'aeroport de Girona", ha puntualitzat Font.

I en aquest punt, el director ha avançat que la intenció de la Generalitat a l'hora de negociar l'acord amb l'aerolínia és fer-ho any a any, i no mitjançant un document plurianual com s'ha vingut fent fins ara. "De cara al 2012 ja veurem la sortida que tenim; només el 2012, perquè nosaltres creiem que els contractes han de ser any a any i amb plantejaments seriosos", ha afirmat.

Font també ha avançat que en els propers dies preveu anar personalment a Dublín per trobar-se amb

responsables de Ryanair. Per la seva banda, el president de la Cambra de Comerç, Domènec Espadalé, ha valorat positivament que "com a mínim" ja hi hagi hagut contactes, tot i que ha lamentat les formes del president de Ryanair, Michael O'Leary.

Mirar a llarg termini

Durant la seva intervenció, el director general de Transports i Mobilitat també ha demanat que, en la planificació de les infraestructures, es miri a llarg termini. "Si ens obsessionem a mirar el curt termini, podem posar en perill el llarg termini", ha dit. Per això, ha avançat que l'aposta de Territori i Sostenibilitat és fer "coses senzilles però útils", algunes de les quals requeriran que la iniciativa privada "s'hagi de mullar".

Per últim, en referència a les infraestructures ferroviàries, Ricard Font ha anunciat que el Govern té intenció de presentar a finals d'any un sistema de rodalies que permeti connectar directament els corredors ferroviaris del Maresme i de les comarques gironines. Això permetrà, per exemple, enllaçar Girona i Blanes amb un sol trajecte.

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/girona/2011/04/29/lestacio-laeroport-girona-costara-milions/483100.html?utm_source=rss