El baixador del TAV a Vilobí és clau perquè l'aeroport sigui complementari al Prat

L'alta velocitat permetrà doblar l'àrea d'influència de la terminal i fer que 5,1 milions de persones hi puguin arribar en menys d'una hora



El baixador del TAV a Vilobí és clau perquè l'aeroport sigui complementari al Prat

L'estudi que l'Ajuntament de Girona [http://www.diaridegirona.cat/tags/ajuntament-de-girona.html] va encarregar sobre el futur de l'aeroport [http://www.diaridegirona.cat/tags/aeroport-de-girona.html] conclou que el baixador del TAV és clau perquè Vilobí d'Onyar (Selva) sigui complementari al Prat i s'impulsi com a quarta pista de Barcelona.

L'anàlisi, que ha portat a terme la universitat anglesa de Cranfield, subratlla que la connexió amb alta velocitat doblarà l'àrea d'influència de la terminal i farà que 5,1 milions de persones, quan hagin d'agafar un avió, hi puguin arribar com a màxim en una hora. L'estudi també alerta que cal buscar alternatives al Prat, perquè l'aeroport barceloní pot arribar en pocs anys al màxim de la seva capacitat. En canvi, el Girona-Costa Brava té camp per córrer, perquè perquè l'any passat va rebre 1,6 milions de passatgers i el seu topall es troba en 7,2.

El document encarregat a la universitat britànica analitza les potencialitats del Girona-Costa Brava i el seu encaix en el sistema aeroportuari català. Sobretot, es focalitza en determinar com la terminal de Vilobí pot ser complementària al Prat, i què cal fer per impulsar-la. Qui n'ha donat a conèixer les conclusions ha estat la mateixa alcaldessa de Girona, Marta Madrenas, durant una conferència al Cercle d'Infraestructures.

D'entrada, l'estudi ja alerta que l'aeroport del Prat està "aproximant-se a la seva capacitat màxima". L'any passat, per les terminals de Barcelona hi van passar 44,1 milions de passatgers, cosa que fa que es trobi tan sols a un 14% d'allò que pot absorbir (55 milions de passatgers).

Per contra, al Girona-Costa Brava, la situació és absolutament la contrària. Actualment, la terminal de Vilobí d'Onyar rep tan sols un 23% dels passatgers que podria arribar a tenir (perquè el 2016 es va tancar amb 1,6 milions i l'aeroport té capacitat per rebre'n fins a 7,2).

L'estudi també subratlla com, a Catalunya, el mercat aeri està "dominat" per les línies de baix cost i les rutes "de curta distància" (és a dir, amb Europa). A més, la universitat de Cranfield també posa de relleu que tan sols un 7% dels passatgers que passen pel Prat fan servir aquest aeroport com a 'hub' per a connexions internacionals.

"Considerant aquestes característiques, l'aeroport de Girona té l'oportunitat de contribuir de manera més important al sistema aeroportuari català", diu l'anàlisi. Però perquè això passi, Cranfield ja avança que cal millorar-ne l'accessibilitat. I aquí és on l'estudi assegura que el baixador del TAV és clau perquè Vilobí d'Onyar sigui complementari al Prat.

L'alcaldessa de Girona, Marta Madrenas, ha assegurat que la connexió amb alta velocitat serà "un revulsiu" per a l'aeroport de Girona. Sobretot, perquè el TAV afavorirà que molta més gent pugui desplaçar-se amb menys temps. "Els quilòmetres entre casa seva i l'aeroport ja no són una barrera mental per als passatgers, ara ho és l'estona que triguen fins arribar a la terminal", ha dit l'alcaldessa.

Per això, l'estudi de Cranfield analitza –i posa xifres- a l'àrea d'influència de l'aeroport de Girona. Primer, sense alta velocitat; i després, un cop s'hagi fet el baixador del TAV. Actualment, hi ha 2,52 milions de persones que, com a màxim en una hora, poden arribar a Vilobí d'Onyar per agafar un avió.

"Amb el baixador de l'alta velocitat, aquesta xifra es duplica i s'arriba als 5,1 milions de persones", ha avançat Marta Madrenas. Sobretot, perquè com que el TAV escurça el trajecte entre Girona i Barcelona, això permet abraçar també els residents a la Ciutat Comtal.

"Realment, el baixador del TAV permetrà sens dubte que l'aeroport de Girona es converteixi en complementari al de Barcelona", ha subratllat l'alcaldessa, referint-se a l'estudi. Madrenas també ha dit que això afavorirà que la terminal de Vilobí d'Onyar pugui impulsar-se com la quarta pista del Prat, i més tenint en compte "que l'opció que es planteja de construir-la sobre el mar no és la idònia, ni econòmicament ni ambiental".

Madrenas ja ha avançat que l'estudi de la universitat de Cranfield s'enviarà ara al director de l'aeroport, a la Generalitat, a l'AGI i a la Cambra de Comerç. Precisament, a la conferència del Cercle d'Infraestructures també hi ha assistit el secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font.

Font també ha volgut posar de relleu la necessitat que el baixador del TAV pugui ser una realitat al 2018. "Després d'uns anys negres, tenim el vistiplau del ministre de Foment per tirar-lo endavant; confiem que aquest 2017 sigui l'any definitiu per al projecte i que ja tinguem baixador de cara al vinent", ha conclòs.

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/girona/2017/06/23/baixador-del-tav-vilobi-clau/853161.html?utm_source=rss