Ara Pirineus, 24/11/20

Xifren en 500 MEUR el cost d'unir ferroviàriament Andorra amb l'Alt Urgell i Cerdanya

El president del lobby ferroviari FERRMED afirma que el projecte podria estar fet el 2030



Debat organitzat per la CEA, aquest dimarts, sobre les infraestructures. / CEA

Una línia de tren que vertebrés el territori, anés d'Andorra a l'aeroport de la Seu d'Urgell i unís el Principat amb la resta del Pirineu, amb França i Barcelona. **Un projecte "viable" que costaria menys de 500 milions d'euros i que podria estar enllestit el 2030**, si "hi hagués voluntat política" i aquesta voluntat hauria de començar "pel Govern d'Andorra, que hauria de ser el primer a pressionar". El president del lobby ferroviari FERRMED, **Joan Amorós**

, ha exposat aquest dimarts, en el marc dels debats que organitza la Confederació Empresarial Andorrana (CEA), les línies mestres del seu pla d'infraestructures.

Andorra és dins una "gran regió" que va des de Lió i fins a Alacant. "Aquesta mega regió és una de les més dinàmiques del món. Així, el potencial és increïble, però el problema és que els estats no fan els deures", ha dit el president de FERRMED. "Podem anar a fer grans projectes, que no s'acaben mai. Fer túnels són projectes de molts anys i que no s'acaben fent perquè són molt cars". En canvi, ha assegurat que **es podria connectar Andorra, la Seu i l'aeroport amb la línia R3 de l'Hospitalet de Llobregat a la Tor de Querol a l'alçada d'Alp**, de manera que es pogués anar cap a Barcelona i cap a França. "El cost

és realment assumible, no passaria dels 500 milions d'euros, i seria una oportunitat molt gran per tota aquesta zona, per comunicar Catalunya i França amb Andorra", ha resumit Amorós.

"La més factible és la línia de ferrocarril de Barcelona a Puigcerdà, i que puguem anar sense problema de Barcelona a Andorra. Pot estar perfectament feta el 2030. Si prenem la decisió l'any vinent, el projecte estaria enllestit el 2030. Sense expropiacions, connectar aquest tren amb l'aeroport no costaria més de 300 milions, i després caldria afegir les expropiacions. A més, pots començar per fer aquesta línia per diverses bandes, d'Andorra a l'aeroport a la vegada que fas d'Alp a Bellver...", ha afegit Amorós, qui a més, veu una oportunitat per donar un impuls al projecte, en el reclam que suposaran **els JJOO d'Hivern**, si és que s'acaben celebrant.

Un altre dels dirigents que ha participat en el debat ha estat el president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, **Ricard Font**, qui ha frenat les aspiracions d'Amorós i ha preguntat "per què el volem aquest tren?" abans de començar a materialitzar el projecte. Font ha explicat que " **hi ha d'haver una coordinació global per avançar**, perquè, segons ha posat d'exemple, "la línia de Puigcerdà a Vic, que no està desdoblada, és molt lenta. **Trigaríem 4 hores** per anar d'Andorra a Barcelona. Aquella via s'ha de desdoblar des del 1996. Sense aquest desdoblament no podem rebaixar els temps de viatge", ha explicat.

"Parlar d'avions i trens és molt sexy i pot portar a fer política de campanar. L'enginyeria ho permet construir tot, però cal plantejar-nos si ens convé, si ho necessitem i quin cost tindria. **La pregunta és per què ho volem?**", ha reblat Font.

Rebuig unànime a un aeroport a Andorra

Cap dels tres intervinents al debat, que també ha comptat amb la participació de **Josep Maria Vila**, gerent de Suport EC, SAU, s'ha posicionat a favor de construir un aeroport a Andorra. Ans el contrari. Vila entén que "és molt complicat" i ha qüestionat que "si l'aeroport d'Andorra ha de ser igual que el de la Seu, potser ens haurem de preguntar per què en volem fer un altre". En la mateixa línia s'han expressat els altres dos ponents. " **Potenciar l'aeroport de la Seu a Andorra**, això és el que s'ha de fer, ja el tenim, doncs aprofitem-lo. Si ja en tenim un perquè en volem un altre?", ha conclòs Amorós.

Finalment, sobre la viabilitat –per rendiment econòmic– a l'hora d'establir un paràmetre per aquestes infraestructures, Font ha explicat que una línia d'autobús necessita entre 3.000 i 6.000 usuaris per hora i per sentit; i **entre 10.000 i 15.000 usuaris per hora i per sentit per al tren**. Una xifra que, segons Amorós, ja s'amortitzaria només amb els transfronterers que pugen cada dia des de l'Alt Urgell a treballar al Principat.