

OPINIÓ

Jordi Fabrellas Payret
Degà del Col·legi de Graduats i Enginyers Tècnics Industrials de Girona



La pista, torre de control i terminal de l'aeroport Girona-Costa Brava, a Vilobí d'Onyar ■ MANEL LLADÓ

Aeroport de Girona: passat i futur

Aquest abril fa cinquanta anys que Girona té aeroport. Les gestions per a la seva creació van començar l'any 1957 quan la Diputació de Girona va proposar situar aquesta infraestructura en uns terrenys situats als termes dels municipis d'Aiguaviva i de Vilobí d'Onyar.

Malgrat que la fita està ben documentada, és poc conegut que els diners per comprar els terrenys varen sorgir de la iniciativa d'una sèrie d'hostalers de la zona de la Costa Brava. I aquests pioners, que van portar l'aviació comercial a casa nostra, bé es mereixen un reconeixement. El 1965, l'aeroport encara no estava inaugurat, i comptava amb una pista de dos mil dos-cents metres de llarg per quaranta-cinc d'ample, i un estacionament per a nou aeronaus. El nom escollit va ser el d'Aeroport Girona-Costa Brava, i un any més tard es va aprovar l'ampliació de la pista en dos-cents metres. Finalment, l'any 1968 es va obrir al trànsit aeri civil, nacional i internacional, tant de passatgers com de mercaderies.

En la dècada dels setanta, gràcies als vols xàrters d'estiu es va arribar a més de mig milió de passatgers anuals, que ja van obligar a fer ampliacions, però que només eren utilitzades pocs mesos i per tant restaven desaprovechades. A partir de l'any

2002, l'arribada de Ryanair i d'alguna altra companyia *low cost*, va permetre superar els cinc milions de passatgers. Malauradament el 2006, amb la crisi econòmica i el trasllat progressiu de les operacions de Ryanair al Prat, el volum de passatgers es va reduir per sota els dos milions.

Actualment, però, l'aeroport de Barcelona està arribant al màxim de la seva capacitat. Segons AENA, durant el 2017 el Prat ha rebut més de quaranta-set milions de passatgers, més de tres-cents mil operacions, prop de cent cinquanta tones de càrrega, i creixements sostinguts en tots aquests paràmetres. La infraestructura ha comptat amb una elevada connectivitat aeroportuària amb un centenar de companyies, més de dues-centes destinacions, quaranta-cinc de les quals de caràcter internacional. Al Prat, els passatgers s'han més que duplicat en els darrers anys.

És de tots conegut que el transport aeri és un sector estratègic per al desenvolupament de Catalunya. Som el principal destí turístic de l'Estat espanyol. Si bé l'aeroport de Barcelona es va quedar petit i no es pot ampliar, degut a la situació geogràfica i demogràfica de l'entorn, hi ha dues solucions: o bé es construeix un nou aeroport o bé, per exemple, l'aeroport Girona-Costa Brava es converteix en

la quarta pista del de Barcelona.

Sembla que aquesta darrera opció serà l'escollida, si més no pel que es desprèn de les actuacions previstes d'AENA a Girona en un futur proper. L'operador aeroportuari preveu una pluja de milions en inversions: ampliació de la plataforma d'aeronaus en uns cinquanta-cinc mil metres quadrats més; ampliació de l'àrea de la terminal de passatgers amb setanta mil metres quadrats més i la construcció d'un baixador del TAV a només sis-cents metres de l'aeroport. Les inversions en el període 2017-2021 són de vint-i-tres milions d'euros i en el període 2022-2026, de tres-cents seixanta milions d'euros. La inversió per a l'estació del TAV està prevista a partir del 2022 amb una inversió de cinquanta-cinc milions d'euros.

Sens dubte seria una molt bona notícia per al territori gironí, i totes les entitats hem de vetllar perquè sigui una realitat. Si més no comptem amb una factor important, com és la saturació de l'aeroport de Barcelona, que obligarà a executar tots aquests projectes i inversions a mitjà termini. Almenys, si no podem gaudir del corredor mediterrani, que és una inversió necessària però que no és a la llista de prioritats del Ministeri, gaudirem de bones connexions aèries d'ací a una mica menys de deu anys.

El planter i les flors es remullen en les 20 parades de la fira de Salt

■ Pocs paradistes renuncien a muntar, però el plugim fa obrir els paraigües i redueix el nombre de clients i visitants



Els paraigües es van haver d'obrir per passejar, sense mullar-se, per la fira ■ JOAN SABATER

Joan Puntí
SALT

El planter i la flor de la fira especialitzada d'aquest sector, que enguany arribava a la desena edició, va revifar remullat pel plugim que va presidir el matí, al parc del Rec Monar de Salt. Només una tercera part dels paradistes previstos van renunciar a muntar les parades al parc Monar.

De visitants, n'hi van anar, tot i que van haver d'obrir els paraigües, i van poder comprar, triar i remenar entre els estands, la majoria situats sota veles, amb planter d'horta, fruiters, flors, llavors, plantes medicinals, aromàtiques, cosmètica natural i també eines de camp i càntrics de terrissa negra.

Sota les veles muntades per combatre el plugim des de primera hora del matí, es van fer també els tallers infantils per descobrir petits insectes, i durant el cap de setmana es van celebrar també activitats familiars educatives

noves, com ara la visita guiada per conèixer, de manera molt lúdica, el patrimoni natural de les deveses de Salt i tallers per a professionals, d'extractes naturals per a l'horta ecològica i d'esqueixos de plantes aromàtiques.

La novetat d'aquest any era la matinal d'intercanvi

La xifra

30

paradistes, només un terç dels que estava previst que visitessin la fira, van fallar finalment.

de llavors, una iniciativa plantejada amb el suport de l'Ateneu Popular de la Coma Cros, que es va celebrar, ahir, sota una de les parades de l'Ajuntament. Aquest mètode ancestral permet seleccionar i conservar aquelles llavors que donaran unes plantes sanes i que ajudaran a mantenir un ecosistema equilibrat i divers. ■