

# VIVIR

EN GIRONA

LA VANGUARDIA  
MÉRCOLES, 24 SEPTIEMBRE 2003

**OPINIÓN**  
**Parámo** **defiende**  
el Medport  
El presidente de la  
Diputación,  
partidario de una  
gestión integrada  
de los aeropuertos  
catalanes  
**PÁGINA 3**

**INSEGURIDAD**  
Oleada de robos  
en La Celler  
Quince vehículos  
asaltados en una  
noche en Anglès  
y La Celler  
**PÁGINA 3**

**GIRONA**  
**Edificios más  
accesibles**  
Proyecto para  
eliminar barreras  
arquitectónicas  
en 65 inmuebles  
municipales  
**PÁGINA 4**



**FIESTAS**  
**Las presas  
celebran la Mercè**  
Las mujeres  
reclusas de la  
cárcel de Wad-Ras  
también celebran  
las fiestas de la  
Mercè  
**PÁGINA 6**

**BARCELONA**  
**El día Sin Coche**  
podrá suprimirse  
Los organizadores  
del día Sin Coche  
podrían decidir  
suprimirlo  
tras su fracaso  
**PÁGINA 7**

## Girona desde el aire

LOS AERÓDROMOS DE EMPURIABRAVA Y LA Cerdanya, REFERENTES DEPORTIVOS MUNDIALES

CARLES ARBOLÍ / ANTONI LÓPEZ  
CASTELLÓ D'EMPÚRIES / ALP

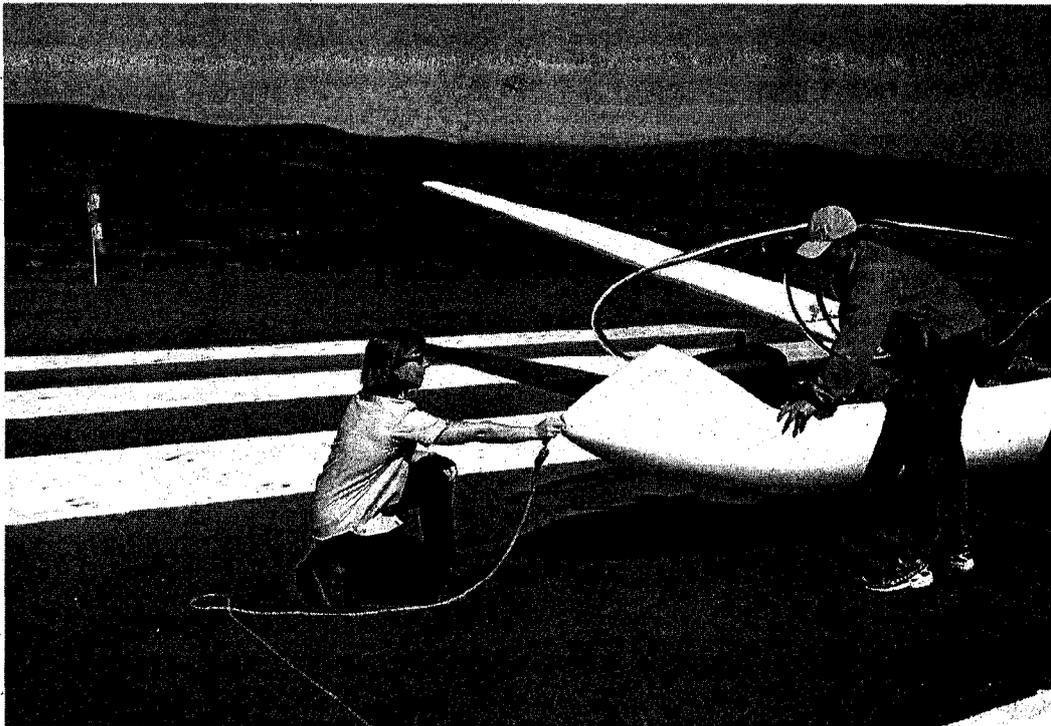
La actividad aeronáutica de Girona no se circunscribe al resucitado aeropuerto Girona-Costa Brava, por el que este año han pasado más de un millón de viajeros. Otras instalaciones, como los aeródromos de la Cerdanya y Empuriabrava, son mundialmente reconocidas, no por el tráfico de pasajeros, sino por sus condiciones idóneas para la práctica de distintos deportes aéreos. Empuriabrava se ha convertido en la meca del paracaidismo, en el lugar del mundo donde se registran más saltos al vacío desde un avión, en tanto el aeródromo situado en Alp comienza a despuntar como la instalación europea más apropiada para el vuelo a vela.

Las excepcionales características geográficas y climáticas permiten efectuar vuelos de larga distancia en planeadores, o veleros, desde la Cerdanya. Se trata de aeroplanos que son remolcados por un avión y que una vez en el cielo son capaces de volar durante horas sin necesidad de motor, aprovechando el viento y las corrientes térmicas. El de Alp es el único aeropuerto de Europa que permite las cuatro modalidades de vuelo sin motor existentes, según David Brendon, responsable del centro de vuelo a vela de la Cerdanya, adscrito al aeroclub Barcelona-Sabadell. El inglés Brian Spreckey, una de las figuras más carismáticas de la especialidad, forma parte de

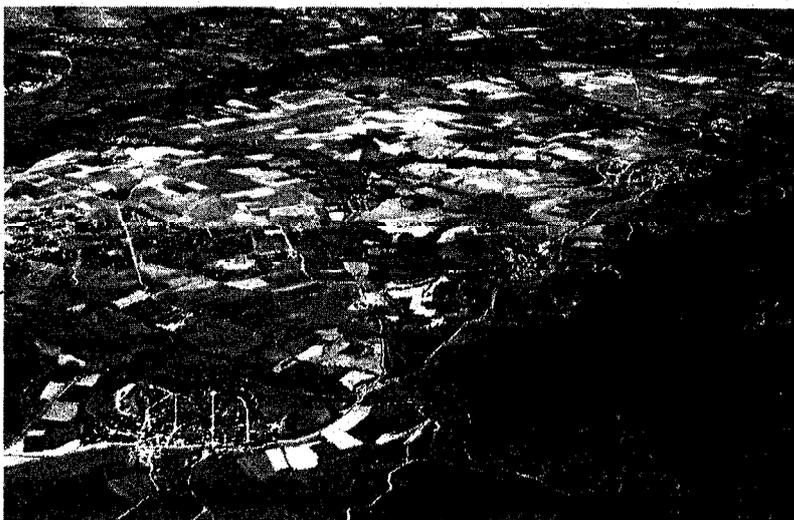
*Alp dispone del único aeródromo de Europa que admite todas las modalidades de vuelo sin motor*

los usuarios del aeródromo. El campeón de España, Pepe Gresa, también. Abordo de sus veleros son capaces de planear durante horas y horas, efectuando largas travesías por los Pirineos a altitudes que pueden alcanzar los 6.000 metros.

Según Brendon, el hecho de poder volar sobre las montañas contemplando espectaculares paisajes representa para el aeródromo de Alp, gestionado por el Consell Comarcal y la Generalitat, un valor añadido muy importante respecto a otras instalaciones de Catalunya. Además, en Alp se puede volar entre 9 y 10 meses al año. Todo ello representa un gran atractivo para los pilotos europeos. Ingleses, alemanes, franceses y andorranos se dan cita habitualmente en la Cerdanya, donde el centro de vuelo a vela ha experimentado una importante progresión en los últimos tres años. "Tenemos remolcadores -los aviones que hacen despegar los planeadores- muy buenos, en los que se han instalado unos tubos de escape muy especiales y muy caros para mitigar al



Dos aficionados preparan un Planeador para despegar desde el aeródromo de la Cerdanya



### El parapente también existe

Al margen de la actividad aeronáutica más o menos convencional, Girona presenta hasta siete zonas donde se practica el vuelo de parapente de forma habitual debido a sus buenas condiciones orográficas y meteorológicas. Se trata del Puig d'Afrou, en La Celler de Ter; Santa Eridia, en Amer; Sant Pere de Rodes, Sant Julia de Ramis, Ogass y Meranges. En estas áreas existen puntos de despegue y aterrizaje debidamente señalizados, así como algunos servicios para los parapentistas. Otras zonas, como la de Fontalba, en el municipio riollés de

# Empuriabrava quiere ampliar la pista para vuelos turísticos



Paracaidistas en Empuriabrava; el aeródromo calcula que este año acogerá más de 130.000 saltos

JORDI RIBOT/ARCHIVO

## VIENE DE LA PÁGINA 1

acompañantes de los pilotos. El centro de la Cerdanya ofrece bautizos de vuelo (20 minutos, 60 euros), vuelos avanzados (entre 45 y 60 minutos, de 80 a 120 euros) y una escuela de pilotos con cuatro instructores, reconocida por la dirección general de Aviación Civil.

## Salto y más saltos

El éxito del aeródromo de Empuriabrava y su consolidación como el principal centro de paracaidismo del mundo ha puesto sobre la mesa la necesidad de ampliar las instalaciones aeronáuticas. El volumen de saltos se ha disparado en los últimos años y se espera cerrar este ejercicio con cerca de 130.000, lo que representa el doble de saltos de los que se hacían hace apenas diez años.

El crecimiento de la actividad, pero, sobre todo, la posibilidad de abrir el aeródromo a avionetas y a reactores de mayor tamaño es el argumento que sus gestores, el Centro de Paracaidismo Costa Brava, de acuerdo con el Ayuntamiento de Castelló d'Empúries, utilizan para trabajar en la futura ampliación de la única pista que tiene en la actualidad.

Precisamente, esta previsto que la prolongación de la pista actual hasta los 1.500 metros se contemple en la revisión del plan general del municipio que se tiene que redactar durante este mandato, según han señalado fuentes municipales. Actualmente, la carretera G260 impide la ampliación de la pista, por lo que la solución que se propone pasa por

soterrar el tramo de carretera afectado, que tiene cuatro carriles.

El Ayuntamiento ya sondeó hace algunos meses ala Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques para conocer su opinión al respecto y, según las mismas fuentes, la respuesta fue positiva aunque su ejecución sería siempre a largo plazo.

La prolongación de la pista del aeródromo permitiría que pudieran aterrizar en dichas instalaciones aviones de mayor tamaño e incluir los vuelos de ne-

**El Alt Empordà dispone de otros dos aeródromos y también de varios proyectos contestados por las entidades conservacionistas**

gocios y turísticos entre su oferta.

El aeródromo de Empuriabrava no es, sin embargo, el único que hay en la comarca del Alt Empordà, ya que existen otros dos en los municipios de Viladamat y Ordis. En estos casos se trata de dos pequeños centros que se dedican exclusivamente a las actividades deportivas, como el parapente o los vuelos en ala delta.

Hace poco más de dos años una promotora privada intentó construir otro aeródromo en Peralada cuya peculiaridad era que el proyecto incluía una urba-

nización de lujo con hangares en las propias viviendas. La propuesta no llegó a prosperar por el fuerte rechazo que generó en los sectores ecologistas y conservacionistas de la comarca, que en su momento también se opusieron a la construcción de un aeródromo en el municipio de Garriguella.

## No al traspaso

Por otra parte, el grupo del PP en el Conareso imidió ayer en solitario la toma de consideración de una propuesta de CiU en la que se reclama el traspaso de la gestión de los aeropuertos catalanes a la Generalitat. El Govern estima que la asunción de las competencias de AENA es fundamental para optimizar la gestión del aeropuerto de Girona. El resto de los grupos parlamentarios apoyaron la iniciativa, al entender que la descentralización aeroportuaria puede ser extensible al resto de las comunidades autónomas.

El diputado del PP Andres Jose Ayala, justificó su voto en contra a la propuesta alegando que su exposición de motivos era "gratuita" y guardaba un "deseo de acaparar competencias en contra de los principios de solidaridad". Afirmó que el traspaso de tales competencias no tendría justificación material, ni aportaría soluciones, considerando un "disparatado" que la gestión de AENA suponga un freno económico para Catalunya. Asimismo, recordó que el PSOE había mantenido una postura similar a ésta en anteriores ocasiones.\*

## TRIBUNA

# L'aeroport que voler

CARLES PÀRAMO I PONSSETÍ

En el butlletí número 13 dels "Papers d'In" de BCN Traction Group es planteja el de el model d'infraestructures que ha de tat de Barcelona en els propers anys, i es remper de l'aeroport com un dels eixos bàsics de competitivitat de la ciutat.

La pregunta que es fa des de BCN Traction si l'aeroport del Prat ha de créixer físicament i tiva per donar resposta a les previsions d'au passatgers en els propers anys o si aquest creix de ser més aviat qualitatiu i amb algun valor i resposta que ens donen és una aposta clara i con per un model que té una doble direcció: d'un tothom coincideix en ampliar l'aeroport perquè la seva capacitat actual és del tot insuf fa inviable continuar amb les instal·lacions a l'altra, es proposa cercar fórmules més imr que supleixin la manca de capacitat del Prat.

Des d'AENA es defensa la construcció d'un roport en la conurbació de Barcelona, mentr de BCN Traction Group es proposa u d'aeroport diferent, territorialment més ex abasti els actuals aeroports de Girona i de l inclogui unes magnífiques connexions entre t roports i que conlloguin una sola oferta denominació de Medport, l'Aeroport Interna la Mediterrània, i un sol model de gestió, on tingui unes funcions molt clares i definides. El configuraria la xarxa aeroportuària catalana influència directa sobre un mercat de 18 milio sones, entre Alacant i Montpeller. En aquest m rona i Reus assumirien el paper d'aeroport d'àmbit regional entre Hamburg i Casablanc que Barcelona acolliria els vols més especiali major valor, com és el cas dels transoceànics.

No cal dir que des de Girona aplaudim aqü posta sorgida des de Barcelona, perquè enten tracta d'una oportunitat de dinamitzar l'aer no es diferencia gaire d'allò queja hem apur munt d'anteriors ocasions, posant com a exen altres sistemes de gestió d'aeroports inter d'altres ciutats europees.

La majoria dels gironins tenim clar quin aer

"Des de sempre ,

hem defensat un

aeroport integrat

sota el paraigua

del de Barcelona"

sigui un eix del nostre propi dinamisme econòmic i tant i apropant el moviment de milers de Des de sempre hem defensat un aeroport int el paraigua del gran aeroport de Barcelona i, així hi ha una proposta: Medport.

Calen decisions polítiques i tècniques qu aquest desenvolupament. Fins ara, des del G Generalitat, i amb la col·laboració de les inst de la societat gironina, s'han activat tots els mes possibles per fer de l'aeroport de Giron referent que tots pretenem, sense que els res de la gestió aeroportuària hagin facilitat la q de cap de les pretensions que tenim com a ter vol seguir avançant.

El mercat ja ha assimilat aquests conceptes Ryanair comercialitza els vols amb el nom de Barcelona-Girona i l'experiència és tot un èxat estat necessari cap debat artificial sobre e l'aeroport. Allò que importa és trobar una fó funcioni.●

CARLES PÀRAMO I PONSSETÍ, president de la