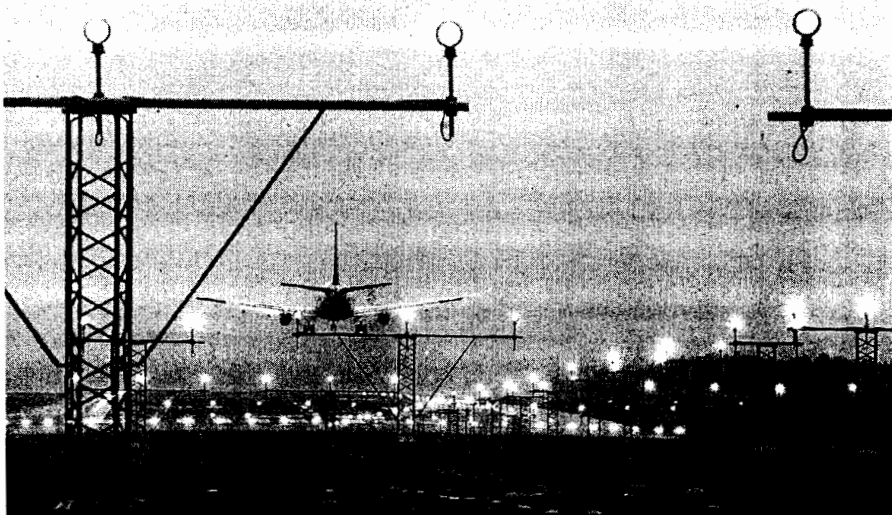


## LES INFRAESTRUCTURES A LES COMARQUES GIRONINES



Un avió aterrant a l'aeroport Girona Costa Brava, en una imatge d'arxiu. / MANEL LLADÓ.

## El futur pla d'aeroports qualificarà el de Girona com a comercial internacional i hi preveurà una estació del TGV

El conseller Nadal presenta al Parlament les línies generals de la nova política aeronàutica

PURI ABARCA / Girona

● El futur pla d'infraestructures aeronàutiques de Catalunya confirmarà la qualificació de l'aeroport de Girona com a comercial internacional

i hi preveurà una estació del TGV per a passatgers, segons va explicar ahir el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, al Parlament, on va presentar les lí-

nies generals de la política aeronàutica del govern. El pla proposarà la conversió dels camps d'ultralleugers de Pals i Viladamat en aeroports d'aviació general i esportiva.

El Girona Costa Brava és el principal aeroport de vols de baix cost de l'Europa continental —exceptuant les illes Britàniques—. La política aeronàutica del govern hi dibuixa un nou pla director, perquè el creixement del nombre de vols supera les previsions de l'actual planificació —un 432% des del 2002—, però no hi preveu, a curt o mitjà termini,

una segona pista, tot i que es recomana fer una reserva de sòl, per si cal més endavant. També es projecta un parc aeroportuari i logístic, que doni suport al desenvolupament de l'aeroport i que generi activitats econòmiques al seu entorn. El projecte del TGV ja hi preveu un punt d'avançament de trens, però el futur pla aeronàutic anirà més enllà i pro-

posarà que aquest punt pugui ser transformat en una estació de la línia de gran velocitat per a passatgers, compatible amb la de tren convencional del projecte de tren transversal.

### Xarxa aeronàutica

La xarxa d'instal·lacions aeronàutiques a les comarques gironines es completaria amb el manteniment de les activitats de l'aerò-

drom d'Empuriabrava i la transformació de camps d'ultralleugers privats ja existents i integrats en el territori en aeròdroms d'aviació general i esportiva. En aquest cas, els camps d'ultralleugers de Pals i Viladamat són considerats pel pla «especialment indicats». La reconversió comportaria l'ampliació i l'allargament de pistes, tot i que sense asfaltar-les.

## El document pot ser vigent a final del 2006

● Segons el govern de la Generalitat, el nou pla intentarà «re-soldre un greu dèficit d'infraestructures aeronàutiques» a Catalunya i substituirà el pla ara vigent del 2003, elaborat per CiU. El temps aproximat de tramitació, un cop el document estigui elaborat, serà de vuit mesos, de manera que el nou pla podria ser una realitat a final del 2006. Preveu un aeroport intercontinental, el de Barcelona; dos d'internacionals comercials, el de Girona i el de Reus; dos més de regionals comercials, el de la Seu d'Urgell i el de Lleida-Alguaire; dos d'aviació general i espor-

tiva, amb vocació de transformació en comercials regionals, a la Catalunya central i les Terres de l'Ebre; altres aeroports d'aviació general i esportiva, com el d'Empuriabrava o els d'ultralleugers que es reconverteixin.

Pel que fa a l'aeroport de Sabadell, el govern considera que tancar-lo «és un luxe que Catalunya no es pot permetre», tant pels llocs de treball que genera com per la base de formació aeronàutica que representa i la seva situació estratègica a prop de Barcelona, però estudiarà establir alguns límits a les operacions que

s'hi desenvolupen, després dels accidents aeris dels últims mesos a l'entorn de la instal·lació. La Generalitat i el Ministeri de Foment negocien ara el traspàs de la titularitat d'aquest aeroport al govern català i es calcula que es podrà fer efectiu en un any. La política del govern serà invertir en infraestructures aeroportuàries que justifiquin el seu interès públic, però també en aquelles en les quals hi hagi un gestor «adequat». El govern evitarà, però, les iniciatives que se sospiti que volen confondre un projecte aeroportuari amb un d'urbanització encoberta.