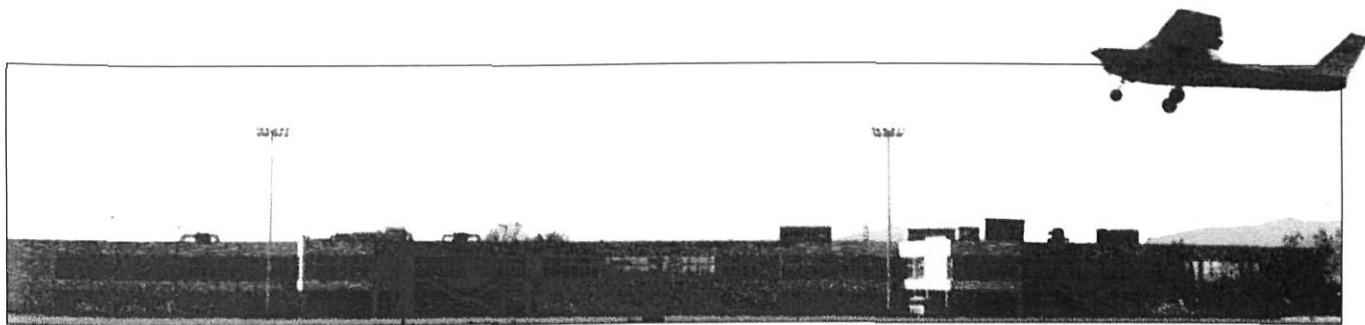


L'aeroport de Vilobí: reconvertir-se per aixecar el vol

En un moment que la crisi del turisme ha fet que el nombre de vols de l'aeroport Girona-Costa Brava s'hagi reduït gairebé en un vint per cent respecte dels mateixos mesos de l'any passat, l'aeròrom de Vilobí cerca solucions desesperades per trencar el cicle que el condemna a ser una instal·lació de temporada, on es treballa molt a l'estiu i a l'hivern s'ha de tancar. L'èxit del vol Girona-París, i les noves perspectives que s'obren amb el Mercat Únic i la liberalització del tràfic aeri, poden ajudar a la reconversió i a que l'aeroport de Vilobí aixequi, definitivament, el vol.

Pau Lanao / Carme Vinyoles / Miquel Torns



Treball a marxes forçades a l'estiu, infrautilització a l'hivern, intent de potenciació, reconversió. Les paraules s'han repetit any darrere any i podrien ser la crònica d'un despropòsit, però tan sols són la síntesi telegràfica de la història i l'existència de l'aeroport Girona-Costa Brava.

Nascut de la pressió dels empresaris turístics i dels grups industrials de les nostres comarques, l'aeròdrom de Vilobí jugà un important paper en la consolidació de les marines de la Selva i l'Empordà com a potència turística mundial. El fet, però, marcà la vida i l'existència d'una infraestructura que fins ara mai no ha pogut superar la síndrome estacional.

Ple a l'estiu, buit a l'hivern

Inaugurat el primer d'abril de l'any 1967 després d'una inversió que en aquell moment pujà a 328.500.000 pessetes, el camp d'aterratge disposa d'una pista llarga de 2.400 metres amb una capacitat per a 20 avions a l'hangar, i les seves instal·lacions de 25.000 me-

tres quadrats, a més d'estar dotades amb el material adequat, tenen capacitat per rebre quatre milions de passatgers l'any. La xifra no s'ha complert, ni de lluny: el 1973, el nombre de passatgers va ser de 1.100.000, en tant que l'any passat —1989— tan sols n'arribaren

acotada per la temporada d'esbarjo, o sigui, reduïda als mesos d'abril a octubre, l'aeroport de Girona, podria remuntar el vol si, com diu el seu actual director, Manuel José Ruiz Domènec, s'aconsegueix establir-hi un trànsit comercial. «Es tractaria de fer que l'aeroport actués com el que en realitat és, o sigui, el segon de Catalunya i servis per descongestionar les instal·lacions del Prat».

Les paraules de Ruiz no són noves. Des de l'obertura de les instal·lacions, els responsables del seu funcionament, les institucions gironines, en especial la Diputació i la Cambra de Comerç, i diverses companyies aèries, s'han esforçat per relançar una de les instal·lacions més modernes i segures de l'Estat espanyol que, paradoxalment, a l'hivern pateix un baix índex d'utilització. Les fórmules emprades, des de la instauració i subvenció d'un vol regular amb la capital de



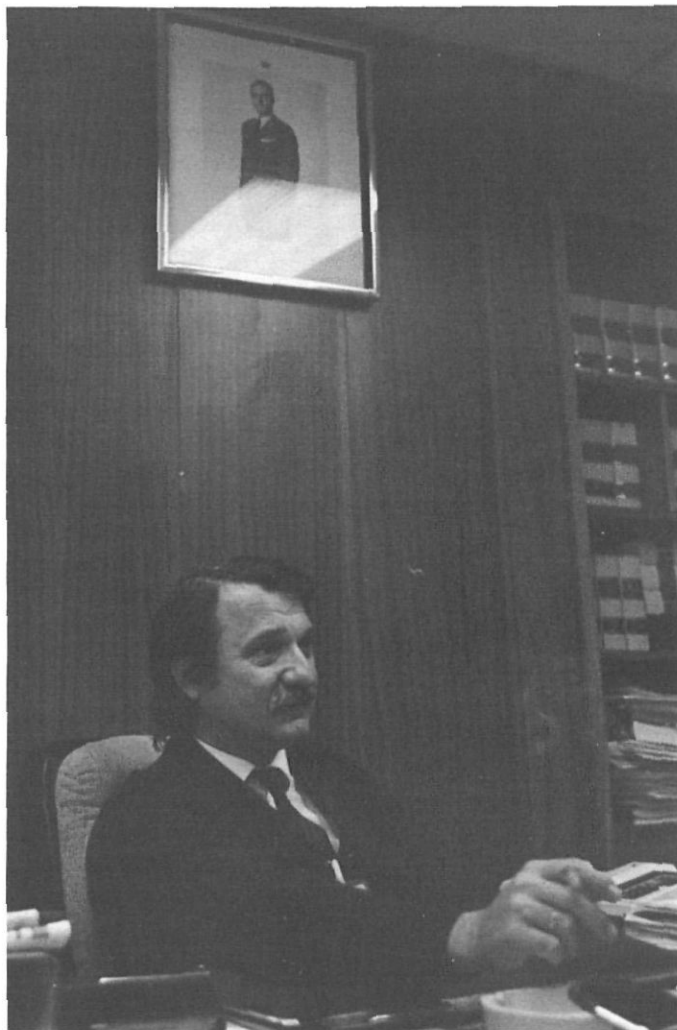
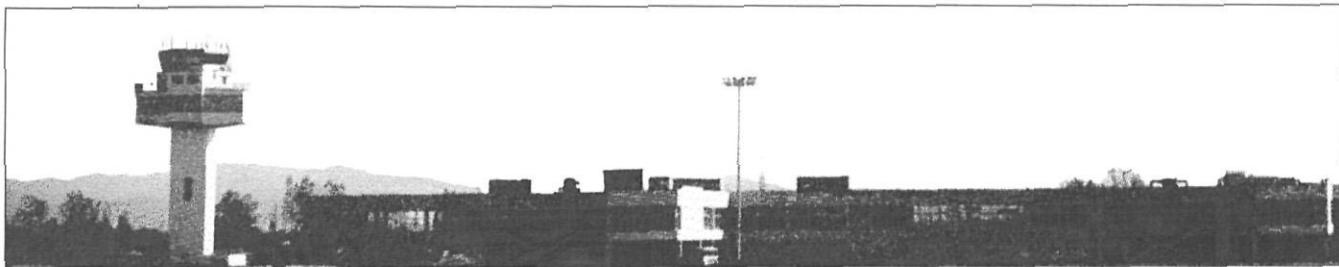
616.751. I sempre ha estat subjecte a les puges i baixes del turisme i a la disposició dels «tour operators», sobretot anglesos, per fer aterrar els seus xàrters a Vilobí.

Sobresaturat a l'estiu, infrautilitzat a l'hivern, depenent totalment del turisme, amb la màxima activitat

l'Estat, els intensos contactes mantinguts amb el ministeri de Transports i Comunicacions per transformar el camp de Vilobí en alternatiu al del Prat de Llobregat, o l'intent de convertir-lo en seu de fires i mercats fins ara no han estat sinó pàgines d'un mateix llibre titulat fracàs.

Reportatge fotogràfic: MIQUEL TORRES





Manuel José Ruiz Domènec, actual director del camp de Vilobí

Un canvi: el vol Girona-París

Darrerament, però, quan tan sols manquen tres anys per a la liberalització del transport aeri, la situació ha canviat. Des del mes d'abril, la companyia nord-catalana Europe Aero Service ha iniciat un vol regular Girona-París. La nova ruta ha obert expectatives. A l'hivern, ha servit per reactivar la infraestructura fins ara limitada a rebre vols xàrter les temporades d'estiu, i ha animat altres possibles clients com les institucions que pretenen reinstaurar el desaparegut vol Girona-Madrid, o tres companyies internacionals.

En una temporada com la passada en què el nombre de vols xàrters es va reduir en un 20% respecte a l'any passat, el vol Girona-París semblava haver trencat amb el voluntarisme d'iniciatives anteriors. La companyia nord-catalana Europe-Aero-Service no s'aventurà a unir Girona amb la capital francesa fins que no tingué conclòs un acurat estudi de mercat, en el qual es demostrava que els resultats podien ser satisfactoris, ja que cada any eren 25.000 els gironins que agafaven l'avió a Perpinyà.

El bon sentit comercial d'un ex-

LA LLUITA PER SER EL SEGON

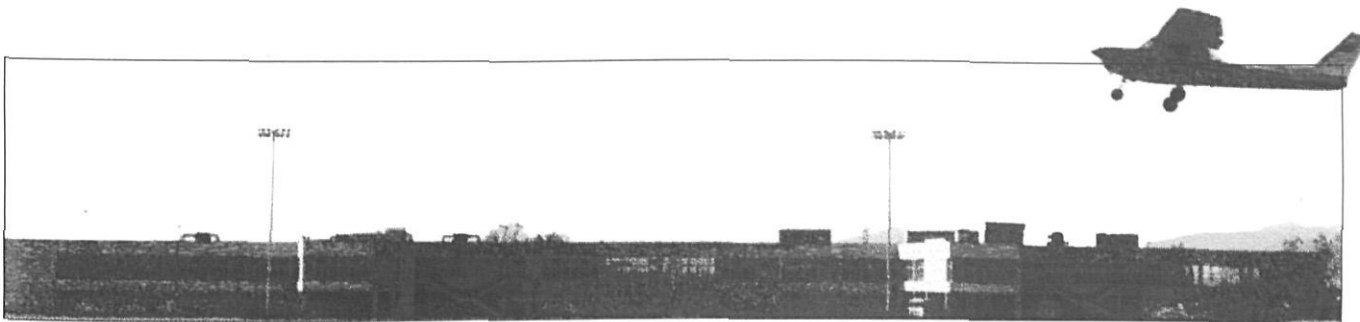
El dia 1 d'abril del 1982 fou qualificat d'històric per la premsa gironina. El motiu era la represa del vol Girona-Madrid. Finalment, i després de moltes gestions, cent deu passatgers entre polítics, autoritats i periodistes, ompliren el vol 527 que inaugurava el servei. La festa, que comptà amb l'assistència de noms tan rellevants com els aleshores president de la Diputació Arcadi Calzada, director general de Turisme de la Generalitat Ramon Bagó, president de la Cambra de Comerç de Girona Josep Maria Ginés, president del Patronat de Turisme Josep Ensesa, tingué tots els ingredients necessaris, des de la presència d'una tuna, fins a la visita a Tierno Galván, perquè el vol tantes vegades de-

sitjat es convertís en una realitat consistent. A Madrid, el propòsit era clar: posar el primer graó per treure l'aeroport de Vilobí de la parada hivernal i portar-lo a



aconseguir un moviment aeri d'acord amb les seves possibilitats reals. En aquell moment les instal·lacions de Vilobí eren les favorites dels xàrters, però mai no s'havia considerat com una alternativa al Prat. Dos mesos més tard, a final de juny, el vol regular a Madrid, el vaixell insígnia que

havia d'iniciar el rel·lancament de l'aeròdrom gironí, estava tocat de mort. La baixa ocupació i les denúncies dels pocs passatgers adduint irregularitats i poca seriositat converti-



aviador de les forces Aèries de la França Lliure, Georges Masurel, president i creador d'Europe Aero Service, permetia als viatgers sortir de la porta de casa a Girona i arribar al centre de París en dues hores i mitja. El fet que el trajecte es cobrés amb un aparell Boeing 737 de 130 places distribuïdes en 106 de classe turista i 24 de primera, que es pogués fer la reserva i embarcar fins a deu minuts abans de l'enlairament, que el vol fos de 90 minuts i l'accés al centre de la capital francesa es realitzés en menys de 30, la periodicitat de varis dies a la setmana i els preus molt ajustats convertiren l'oferta d'EAS en un èxit momentani. No en va es reduïen les distàncies i es guanyava temps. Fins el moment en què fou instaurat, els gironins que desitjaven arribar a París necessitaven almenys quatre hores en el millor dels casos. La modalitat més practicada passava per anar fins a l'aeroport d'El Prat, o bé a Perpinyà per agafar un dels avions diaris Air Inter o un dels Boeing que surten cada setmana de l'Europe Aero Service.

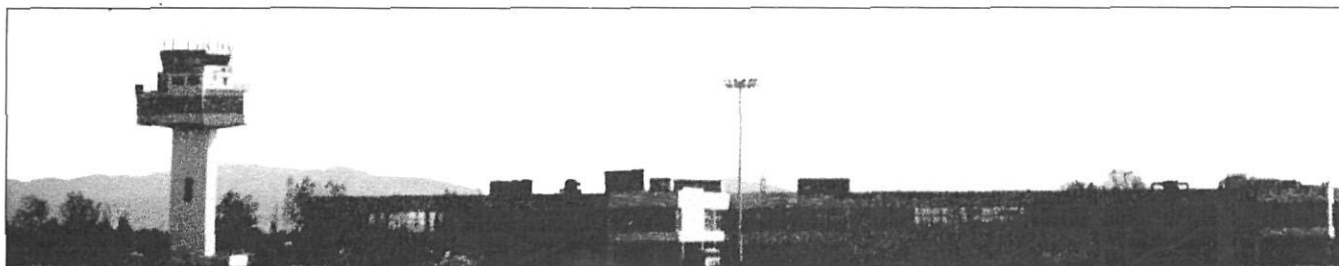
Sis mesos després de la inauguració, i coincidint amb l'eufòria generada a l'estiu, les previsions del

Dos intents de vols regulars: Girona-París (a dalt) i Girona-Florència



ren l'empresa en una missió impossible. Com deia Miquel Angel Prieto, director de la instal·lació en aquell moment, eel públic acostuma a prendre hàbits. En aquest cas s'han acostumat a prendre l'avió a Barcelona per anar a Madrid, encara que tinguin el de Girona que és molt més a prop. Malgrat tot hi ha un avantatge de Barcelona respecte a Girona i és que encara que arribin tard poden agafar el següent vol, perquè hi ha pont aeri. Nosaltres no hi podem fer res, no tenim possibilitats de portar-hi prou trànsit. Les paraules de Prieto es repeteixen a l'actualitat, i avui Ruiz Domènech no entén com funciona a la perfecció el vol a París i no hi ha manera d'enllaçar Girona amb Madrid. La història dels vols a la capital d'Espanya s'allargà fins l'any 84. En aquell moment el seu funcionament havia sofert nombrosos canvis. Inicialment era cobert per la companyia Iberia però va deixar de prestar-lo en el moment que

no li van lligar els números. Més tard fou la companyia Aviaco qui es féu càrrec d'unir diàriament els aeroports de Vilobí i Barajas. Del primitiu reactor es va passar a un Fokker d'hèlix amb molta menys capacitat; de l'horari irracional del principi —era obligat fer nit a la capital de l'Estat— es passà a una arribada i una sortida molt més adequades a les necessitats dels passatgers de les nostres comarques. A més es comptava amb la subvenció de la Diputació. Una esforç inútil, tenint en compte que en algun trajecte tot l'avió era per a una sola persona. Com és lògic, amb semblant panorama la línia no es va poder mantenir. Paral·lelament, però, el 29 de març del 1984 l'aeròdrom vilobinenc iniciava una sèrie d'activitats alternatives, que per alguns anys el convertiren en seu de fires i exposicions. Aquella vegada, amb el suport de la Cambra de Comerç i Indústria l'aeroport es convertí en un mercat d'avions de segona mà.



secretari general de l'EAS Maurice Bernard semblava que caminaven amb pas ferm cap a l'èxit. Pel vol a París hi havien passat més de 8000 passatgers nous, la major part catalans. L'esclatxa oberta per la companyia francesa era vista pel director de l'aeroport com una bona possibilitat cap a la implantació dels vols regulars, els únics que permeten dissenyar una temporada completa i mantenir la continuïtat dels vols després del novembre, quan hi ha la gran davallada dels xàrters especialitzats. "Ha servit per atraure —diu Ruiz Domènec— altres empreses cap a l'aeroport de Girona en vistes al 1993".

Tot i l'eufòria, el vol d'EAS no ha pogut suportar la davallada invernal i així el quatre de desembre els seus responsables anunciaven que decidien suspendre temporalment la línia Girona París. Maurice Bernard, secretari de la companyia nord-catalana mostrava la seva estranyesa pel fet que els "gironins vagin a agafar l'avió a Perpinyà i no a casa seva", en tant que anunciava que EAS aprofitaria els dos mesos i mig de suspensió per fer un estudi de la demanda. "Més que un problema de publicitat, assegurava Bernard, el que fa falta és que els gironins

UNA TACA ENMIG DEL PAISATGE

A final de l'any 88, els responsables de Tosquija, la revista trimestral de Vilobí, Salitja i Sant Dalmau, organitzaren una exposició de fotografies de Joaquim Puigvert, mentre llencaven a l'aire la pregunta de com havia influït l'aeroport en la gent del poble. Les conclusions constaten que aquests anys «l'aeroport ha donat l'esquena a Vilobí i Vilobí a l'aeroport». L'afirmació, extremadament càustica, no és sinó el reflex de les no relacions que



utilitzin el seu propi aeroport".

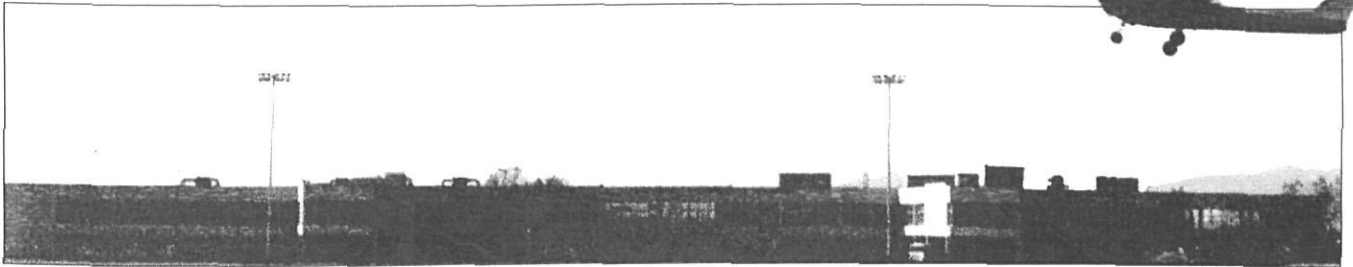
L'anunci de l'EAS tornava qüestionar el futur de la instal·lació vilabuena. Tan sols feia un mes que la terminal incorporaria un moll de càrrega i una oficina de duanes amb els quals es pensava aconseguir un canvi substancial en el funcionament de l'aeroport.

Ara s'ha llençat a l'aire una hipòtesi de difícil resposta. Com quedaran les expectatives que es començaven a materialitzar en nous projectes. Fins el moment de l'anunci de l'EAS, tres companyies internacionals una anglesa, una iugoslava i una altra txecoslovaca s'havien interessat en reutilitzar les instal·lacions de Vilobí. Les dues primeres estudiaven la possibilitat de realitzar vols regulars i l'altra faria xàrters portant turistes del seu país. En aquest sentit, la passada primavera la companyia iugoslava Yat féu diverses gestions amb el Patronat de turisme de la Costa Brava i els seus responsables es van entrevistar el mes de març amb el president de la Diputació, Josep Arnau, amb la intenció de programar un vol setmanal Belgrad-Girona-Palma, en tant que ampliaven els tour-operadors i la temporada a tot l'any.

Dades comparatives Girona-Reus (1980-1989)

Any	Avions		Viatgers		Mercaderies (KG)	
	Girona	Reus	Girona	Reus	Girona	Reus
1980	5.711	1.673	592.968	158.817	500.217	72.427
1981	5.690	1.495	684.350	149.508	196.896	38.844
1982	7.327	1.930	796.057	172.982	340.672	33.029
1983	7.150	2.072	829.692	195.304	146.126	25.539
1984	6.399	5.223	798.838	285.764	48.370	25.943
1985	3.918	1.987	494.268	174.157	—	18.540
1986	5.282	2.226	738.166	237.969	—	15.519
1987	5.464	2.966	774.679	340.756	—	2.261
1988	5.285	2.701	725.587	391.256	380	—
1989	4.302	2.336	616.751	276.473	144	—

Anex estadístic 1980-1989 Aeroports Espanyols. Memòria



Una altra companyia que estudiava la viabilitat d'un nou projecte, l'obertura d'una línia regular Londres-Girona-Palma, és l'anglesa Aerlines of Europe, que intenta reflatar la mateixa ruta aèria que havia explotat durant un temps la companyia British Airways que realitzava cinc vols setmanals. Posteriorment la línia es va reduir a tres vols i a causa de la insuficient demanda es va suprimir aproximadament fa cinc anys: "Estem pendents —continua Ruiz— que aquesta primavera es concretin les noves propostes com la d'Air Europa que intenta unir Londres-Girona-Palma, o una altra d'una companyia txecoslovaca interessada en fer xàrters".

Les expectatives de potenciació de l'aeroport de Vilobí permetrien obtenir beneficis en la seva explotació, i podria donar noves sortides a un mercat com el turístic que es veuria nodrit amb arribada contínua d'estrangers a la costa. A la vegada es pensa que una millor comunicació de l'aeroport i un bon servei de facturació internacional contribuirien a reobrir una via d'exportació i importació fonamental que facilitaria el creixement del volum comercial i econòmic de les comarques gironines.

s'han donat al llarg de dues dècades entre la gran infraestructura i els naturals.

Aixecat sobre l'expropiació de quinze masies, la majoria de les quals es dedicava a la fabricació de rajols, en terrenys molt adequats per a l'agricultura, l'aeroport ha portat pocs beneficis a l'àrea d'influència formada per Vilobí, Riudellots de la Selva i Sant Dalmai.

Avui els veïns ja no expliquen allò que deien quan es construïa, «que les vaques no farien llet i les gallines deixarien de pondre ous», però es queixen que s'han hagut d'acostumar a la fressa dels avions que els fa callar a mitja conversa telefònica i també que el camp ha produït una pèrdua de riquesa rústica i urbana.

Algú l'ha definit com «una taca enmig d'un paisatge que manté encara un aspecte rural»; d'altres l'acusen de font de molèsties i riscos, altres de no haver donat mai cap benefici al poble. Potser per això, ara que l'aeròdrom sembla tocar sostre pel que fa a l'activitat turística, el jovent de la contrada busca sortides professionals al marge del camp d'aviació.

El tràfic de mercaderies

Una ordre apareguda al BOE el 25 d'octubre del 1979 habilitava una delegació de la duana de la Jonquera a l'aeroport de Girona-Costa Brava per a despatxos i operacions corresponents al trànsit de passatgers i mercaderies. El camí obert aviat donà resultats i així, si a l'any 1980 a l'aeroport de Vilobí es facturaren 500.217 Kg de mercaderies, a partir d'aquell moment les xifres anaren caient progressivament: 146.126 el 1983, 48.370 l'any 1984, ni un els dos anys posteriors i tan sols 144 el 1989: «El cert —diu Ruiz Domènec— és que volem recuperar el tràfic de mercaderies. En aquest moment ja hi ha una empresa consignatària que està estudiant les possibilitats d'explotació i la duana tornarà a funcionar».

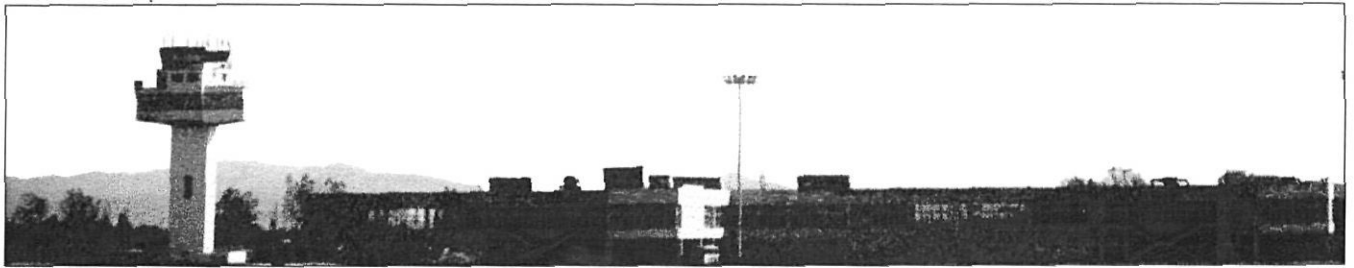
Pel funcionari, l'aeròdrom està en immillorable situació, tant físicament com estratègicament, i pot treballar com una fonamental infraestructura comercial, propera a la frontera i Barcelona, oberta al mar, envoltada com està d'unes comarques amb fort desenvolupament industrial: «Hem rebut trucades —assegura— demanant informació per a transportar des de pinsos compostos, fins a maquinària o el



L'aeroport sempre ha estat subjecte a les pujades i baixes del turisme...



...i a la bona o mala disposició dels "tour operators"



peix fresc que vindria del nord a Mercabarna». L'estratègia de Ruiz passa per lluitar en dos fronts clars de batalla: si per una banda la intenció és aconseguir més vols regulars, els únics capaços d'omplir el buit de l'hivern, per l'altra s'intenta potenciar el transport de mercaderies com una sortida vàlida per a rendibilitzar els viatges dels avions: «Un aparell que surti mig carregat de mercaderies i mig carregat de passatgers, mai no perdrà tants diners com un altre que vagi tan sols carregat amb

persones; per això —puntualitza— intentarem que el tràfic de mercaderies sigui estable i un servei més que ens ajudi a presentar l'aeroport com una immillorable instal·lació per a tot tipus de vols comercials».

Categoria 2 de la CEE

A més, hi ha una altra data important. El mes de juliol la Comunitat Europea ha atorgat a l'aeròdrom de Vilobí la categoria 2, fet que l'equipara al de Barcelona, Ei-

vissa, Alacant i Tenerife Sud i li permet intercanviar passatgers i línies regulars amb altres aeroports dels països comunitaris de la mateixa o inferior categoria entre els quals hi ha, per exemple, els d'Hamburg-Fuhlsbuttel i Colònia-Bonn a Alemanya, els de Marsella, Niça i Lió a França, els de Nàpols i Venècia a Itàlia, o els de Manchester i Glasgow a la Gran Bretanya.

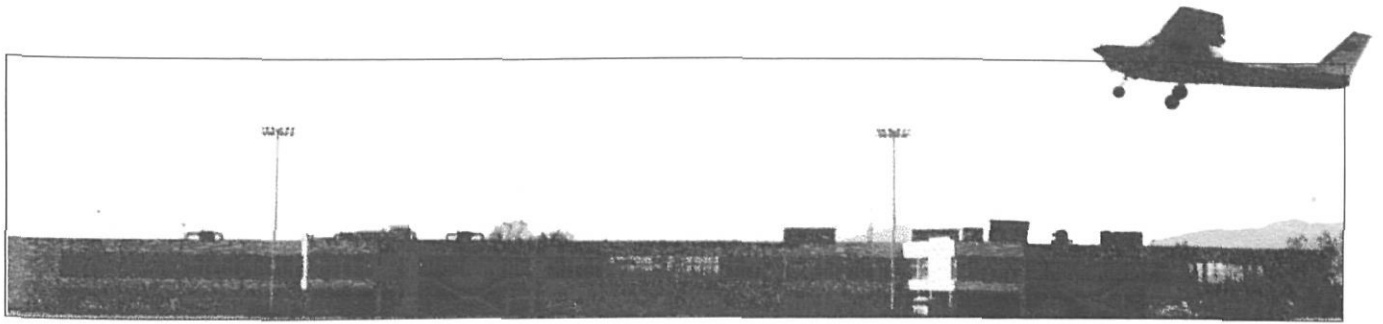
El director de l'aeroport qualifica aquesta classificació de molt positiva: «Això farà més fàcil obrir nous mercats». Suposarà un canvi



La mesura que —segons els organitzadors— anava enfocada a conèixer les instal·lacions, a promocionar-les, fou ornada amb activitats diverses com eren baptismes d'aire, amb avionetes i helicòpters, vols de pràctiques i una exhibició de vol sense motor. Un any més tard, a la festa de la patrona de l'aviació, el celebrant de la missa, Tomàs Pons, demanava a la Mare de Déu de Loreto que intercedís perquè s'aconguessin vols regulars tot l'any, mentre que l'encara director, Miquel Prieto, mostrava el més absolut pessimisme respecte a una ràpida inauguració dels vols regulars per a viatgers. En canvi, anunciava l'elaboració d'un estudi per part de la Cambra de Comerç per determinar les possibilitats d'organitzar els vols de transport de mercaderies amb avions capaços per a dos mil quilos de pes. Per la seva banda, el mateix dia Joan Coromines, director del saló Internacional i Ae-

roespacial i de la Defensa, Cosmo, anunciava que la fira se celebraria a Vilobí i que per primera vegada es podria veure a Espanya l'avió de combat F-18, peça estrella del programa FACA.

Del 22 al 27 d'abril del 1986, Vilobí visqué dies especials. La demostració d'armes de guerra, les protestes dels pacifistes i les fortes mesures de seguretat, acompanyaren la presència del rei Juan Carlos que hi feu una estada de quatre hores per pilotar el modern Airbus-310. Fou un miratge. Ni la presència del monarca, ni de les primeres autoritats civils i militars de l'Estat, ni la massiva afluència de mitjans de comunicació aconseguiren rellançar l'aeroport de Vilobí d'Onyar. Un any més tard, les instal·lacions es trobaven sota mínims. L'impàs era tan gran i els projectes de rellançament tan descabdellats —en un determinat moment es



en el funcionament de la instal·lació. Si fins al moment, establir línies regulars amb aeroports europeus implicava subscriure acords bilaterals, ja que els serveis aeris internacionals no estaven regulats, a partir d'ara els aeroports estaran sotmesos a la nova legislació que regula l'autorització de serveis aeris de passatgers, correu i càrrega, de caràcter internacional entre l'Estat espanyol i els països de la CEE.

Potser per això Ruiz espera amb candeletes el 1993. En aquella

data entrarà en vigor la liberalització de línies aèries, la qual cosa permetrà a qualsevol companyia realitzar vols regionals d'estat i trencar així la rígida normativa de «cabotatge interior» que actualment dóna l'exclusivitat dels vols a les companyies espanyoles. Aquest fet, i els 445 milions de pessetes que el Ministeri de Transport ha previst destinar a l'aeroport Girona-Costa Brava «per descongestionar el transport aeri de Barcelona amb vistes als jocs del 1992», fa que la reconversió es vegi amb una

certa esperança. En principi, el projecte de remodelació de les instal·lacions, encarregat a un bufet d'arquitectes de Girona —Fina i Segura— recull la modernització i reutilització de les actuals instal·lacions, la recuperació i posada en marxa de la vella terminal, la col·locació de teleindicadors electrònics, la total automatització de les bàscules de facturació: en definitiva, l'aposta final per convertir, d'una vegada per totes, l'aeroport de Vilobí en competitiu a nivell tant nacional com internacional.



parlà que s'aprofitarien les instal·lacions per fer-hi una fàbrica d'avions— que el juliol del 1989, la patronal catalana Foment del Treball i la Cambra de Comerç de Girona decidiren crear una comissió mixta enfocada a potenciar l'aeroport de Girona-Costa Brava, però amb l'objectiu final que l'administració els cedís la gestió. L'intent de privatització passava pel fet de convertir la instal·lació de Vilobí en complementària a la de Barcelona. El dos de setembre d'aquell any, una proposta de la companyia italiana Avianova unia provisionalment Girona i Florència com a mesura per desaturar El Prat. L'experiència, del tot efímera, semblava confirmar la poca sort de la instal·lació gironina, i més si es té present que, a la primavera del 1990, el grup parlamentari socialista al congrés dels Diputats votava en contra d'una proposta del CDS destinada a potenciar l'aeroport

de Vilobí d'Onyar. Derrotada per dinou vots en contra, els dels socialistes, i catorze a favor, els del Centre Democràtic i Social, el Partit Popular, Convergència i Unió i Izquierda Unida, el fet fou qualificat de monumental error polític pel primer secretari del PSC a Girona, Manuel Nadal.

Com es pot veure, la lluita de l'aeroport de Girona per convertir-se en el segon de Catalunya no ha estat fàcil i sí molt carregada d'entrebancs. Tot i que per volum de viatgers —comparant-lo amb el de Reus factura una mitjana de mig milió de persones més a l'any—, i per instal·lacions —l'aeroport tarragoní és tan sols una base aèria amb tràfic comercial— està molt per sobre dels altres competidors, fins ara determinats interessos econòmics, polítics o simplement comercials, han fet del de Vilobí un aeroport totalment estacional.