

Una «monada» d'aeroport

A. PUIG / P. MUNDET

Vilobí d'Onyar

● El boom de l'aeroport de Girona ha significat, de retruc, una revitalització per la Fundació Mona, amb seu a Riudellots de la Selva. La manca de recursos públics ha obligat aquesta ONG, dedicada al rescat dels primats, a recórrer a la sensibilització que tenen els turistes estrangers, especialment els anglesos, per la protecció dels animals. I ho han fet instal·lant una parada a la zona d'embarcament de l'aeroport, amb la qual han aconseguit multiplicar les donacions des que es van implantar les companyies de baix cost com Ryanair.

«La poca col·laboració de les administracions i les grans despeses d'inversió i manteniment que té la fundació ens obliga a buscar recursos en llocs inesperats», va explicar Cristina Buenaventura, cap del departament de Recursos Humans de la Fundació Mona. El cert és que les donacions s'han multiplicat des que l'aeroport ha augmentat el trànsit aeri espectacularment. I són



Cristina Buenaventura informant alguns turistes de la fundació. / A.P.

els turistes anglesos els que hi col·laboren més activament, amb ajuts econòmics i adhesions, especialment aquests darrers mesos. «Fa tres anys anàvem esporàdicament i a hores intempestives a recollir donatius. Ara la feina ha crescut al mateix ritme que l'activitat de la instal·lació», va dir Olga Feliu, directora del centre, segons la qual els donatius solen ser d'uns 30 euros diaris.

Per la Fundació Mona, es tracta d'un ajut bàsic, encara que no suficient, per continuar amb la tasca de rescat i protecció dels primats. A Riudellots hi viuen una dotzena de ximpanzés i tres macacos. Són animals que arriben provinents del tràfic il·legal o de situacions d'explotació. La fundació està oberta a la visita de grups reduïts, que han de fer la reserva trucant al 972 47 76 18.



Una imatge del tram final de l'autopista del Maresme, al terme municipal de Palafolls. / QUIM PUIG

La connexió Barcelona-Costa Brava Sud, pendent 10 anys després de prolongar l'autopista al Maresme

El govern té aturat el projecte per arribar a Blanes, Lloret i Tossa

F. SANTIAGO/L. JUANOLA / Blanes

● La connexió de Barcelona amb la Costa Brava Sud —Blanes, Lloret i Tossa— encara està pendent, deu anys després de la inauguració de la prolongació de l'autopista del Maresme. L'allargament

d'aquesta via fins a Palafolls va revolucionar les comunicacions amb Barcelona. La Generalitat manté aturat el projecte per fer arribar l'autopista a la Costa Brava Sud, on tampoc hi ha unanimitat respecte si cal o no l'autopista.

El dia 20 de juny es van complir deu anys de la inauguració de la prolongació de l'autopista del Maresme fins a Palafolls. Aquell dia, Josep Borrell, aleshores ministre d'Obres Públiques, ja va insistir en la necessitat de no aturar la via i fer-la arribar a la Costa Brava Sud. De fet, l'autopista del Maresme va quedar aturada a Palafolls tot i que el compromís de la concessionària Acesa era ja en aquell moment creuar el riu Tordera fins a Blanes. Aquest tram —molt costós perquè cal fer dos ponts, un pel riu i un altre per la via del tren— es va deixar aparcat fins que s'adjudicà la prolongació fins a Lloret i Tossa de Mar, on Acesa podia treure'n rendiment perquè estava projectat posar-hi un peatge. Ni el primer tram pendent —Palafolls-Tordera— ni el segon, fins a Lloret-Tossa de Mar, s'han fet, tot i que l'anterior govern de la Generalitat havia promès l'inici de les obres de forma reiterada. Aquesta prolongació de l'autopista del Maresme és bàsica per dos motius: perquè permet connectar Barcelona amb

No hi ha unanimitat

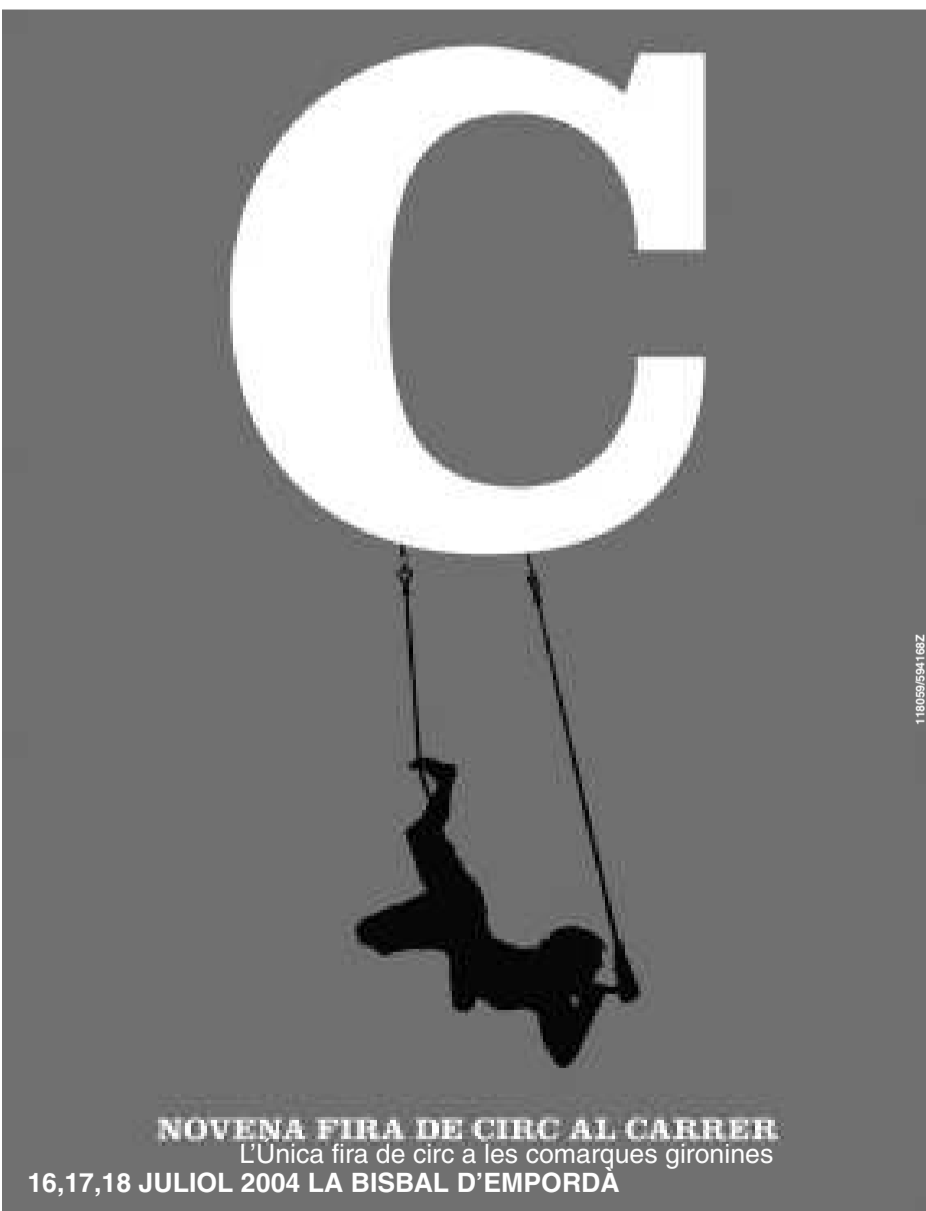
● Blanes i Tossa són partidàries d'una ronda alternativa a l'autopista i amb menys impacte territorial. El govern de Lloret és, en canvi, més partidari de l'autopista, en contrast amb la plataforma ciutadana SOS Lloret, que reivindica un debat social sobre aquest tema i fa campanya permanentment en contra d'aquesta nova via. L'entitat sosté que vol aturar el projecte perquè, al seu parer, significaria la pèrdua definitiva del territori de Lloret i la imposició d'un model turístic, i urbanístic «obsolet i sense futur». Segons SOS Lloret, la construcció de l'autopista suposaria la major tala d'arbres mai haguda al poble i, alhora, comportaria una pressió urbanística similar a la que ja ha patit el Maresme, on els pobles han crescut molt des que les distàncies amb Barcelona han estat més curtes. Es faci com es faci, tothom està d'acord que les cues s'han d'eliminar.

la Costa Brava Sud, i perquè amb la prolongació es pot aconseguir connectar la via ràpida del Maresme amb l'A-7.

Marxa enrere

El govern de la Generalitat ha fet marxa enrere en la previsió d'arribar a Blanes, Lloret i Tossa a través d'una autopista i busca ara una solució amb menor impacte sobre el territori, probablement a través d'una ronda de circumval·lació que permetés igualment solucionar els pro-

blemes de mobilitat de la zona. Mentrestant, els ajuntaments de Blanes i Tossa tenen clar que no volen una autopista i defensen la mateixa opció que la Generalitat, una ronda que no generi més expectatives de creixement urbanístic i que no sigui de peatge. En canvi, el govern de Lloret pensa que l'autopista, sigui o no de peatge, podria donar una millor solució i tem que la ronda no suposi l'eliminació definitiva a les cues que pateix la zona.



NOVENA FIRA DE CIRC AL CARRER
L'Única fira de circ a les comarques gironines
16,17,18 JULIOL 2004 LA BISBAL D'EMPORDÀ