



# L'aeroport de Carlos Fabra

Dalt, imatge dels terrenys on la Diputació vol ubicar el futur aeroport Castelló-Costa de Azahar, situats entre Bell-lloc i Villanova d'Alcolea, a la comarca de la Plana Alta. La Generalitat Valenciana ja ha preparat una partida pressupostària de 2.000 milions per realitzar les expropiacions dels terrenys.

La construcció d'un aeroport a Castelló de la Plana és un dels projectes més polèmics que ha impulsat el president de la Diputació castellonenca Carlos Fabra. L'obra beneficiarà alguns empresaris del sector del turisme propers al PP.

**N**ingú sap ben bé a qui se li va acudir la idea de construir un aeroport a la comarca de la Plana Alta, entre les xicotetes poblacions de Vilanova d'Alcolea i de Bell-lloc. Des que la Diputació de Castelló va aprovar aquest projecte d'infraestructures el passat 29 de desembre del 1998, el seu president, Carlos Fabra, ha estat sens dubte el promotor més aferrissat. Al costat de Fabra s'han posat de seguida els empresaris turístics, que han vist la possibilitat que l'administració pública construïssa una nova porta d'entrada dels turistes a les platges del Nord del País Valencià. Fer aquesta nova instal·lació significarà automàticament el trasllat de l'aeròdrom del Grau de Castelló al nou aeroport i això permetria aprofitar els 500.000 metres quadrats que ac-

tualment ocupa per edificar-hi un parc d'oci patrocinat per l'alcalde, Luis Gimeno, que es dirà *Waterfront*. A més, Carlos Fabra també ha presentat un altre projecte d'oci relacionat indirectament amb l'aeroport que es diu *Mundo Ilusión*. Aquest parc temàtic del món del circ i de la màgia és patrocinat per la Diputació de Castelló i tindrà un cost proper als 15.000 milions de pesetes. Tot i que la ubicació dels més de tres milions de metres quadrats que ocuparà el parc és encara una incògnita, el diari *Las Provincias*, en la seua edició del passat dia 27 de maig, va avançar que l'emplaçament definitiu se situarà entre Cabanes i Villanova d'Alcolea. Amb tot, aquesta aposta lúdica anirà acompanyada de la millora de les vies de comunicació de la zona amb

Castelló pel sud i de la transformació progressiva de la CV-10 en una autovia. Aquestes obres ja han començat i les executa l'empresa Lubasa, propietat de Luis Batalla, el major contractista d'obres públiques de Castelló. A més, les administracions públiques volen millorar la carretera que va de Cabanes a Orpesa per tal d'assegurar la connexió amb la costa dels futurs usuaris de l'aeroport i del parc temàtic.

**Oposició ministerial.** Però tot i aquestes expectatives lúdiques, que segons la Diputació assegurarien una rendibilitat immediata de l'aeroport i de pas a tota la zona, el projecte no ha rebut un suport clar del Ministeri de Foment. Aquest organisme ja ha anunciat que no vol fer-se càrrec de la inversió que ocasionarà



ROSANNA PUCHADES

construir el tercer aeroport del País Valencià després del de Manises (València) i l'Altet, a Alacant. El departament dirigit per Rafael Arias-Salgado no està disposat a posar damunt de la taula els prop de 13.000 milions que costaria el futur aeroport, però sí que ha decidit aplicar una injecció de 27.000 milions de pessetes per millorar l'aeroport de Reus, el màxim competidor del de Castelló. En resposta a una pregunta al govern central de la diputada d'Izquierda Unida (IU) Pesentación Urán sobre aquesta instal·lació, Foment va respondre el passat 26 d'abril que "tal i com està plantejat el nou aeroport de Castelló en l'actualitat, no es pretén integrar-lo dins de la xarxa d'aeroports dependents del Ministeri de Foment, per tant la seua construcció i explotació no aniria a càrrec d'aquest departament ministerial". El 6 de maig, però, el mateix el govern central va assegurar que estudiava possibles vies de finançament del projecte. Fonts de la mateixa Diputació de Castelló han confirmat a El TEMPS que existeix un departament dependent d'aquest organisme encarregat de cercar finançament per a l'aeroport. Tot i la negativa de Foment, Carlos Fabra va afirmar a la premsa local de Castelló que estava totalment d'acord amb la resposta del ministeri ja que l'aeroport no era d'interès general "perquè està destinat a línies turístiques i regionals, i no regulars. [...] El partit socialista i Esquerra Unida poden fer el que vulguen, nosaltres farem l'aeroport i després, si volen, que agafen l'avió, i si no, que puguen en tren".

Tot i el problema del finançament de l'obra pública més important de les comarques castellanenques en els darrers anys, al president de la Diputació li han eixit un parell de complicacions. Un seguit de col·lectius cívics com ara la Colla Ecologista de Castelló de la Plana, el Bloc de Progrés Jaume I, Ecologistes en Acció, l'Ateneu Llibertari, associacions culturals com la Granja de la Vall d'Alba, el Tossal de



**El pare d'un dels vice-presidents de la Diputació de Castelló és el propietari de 46 fanecades en els terrenys que seran expropiats.**

l'Assut de Borriol, i partits polítics com Esquerra Unida (EU) i fins i tot sindicats com la Confederació General dels Treballadors (CGT) s'han aplegat en l'anomenada Plataforma Antiaeroport. Aquesta entitat va encetar fa uns mesos una campanya de protesta contra el projecte amb actes tan significatius com la marxa que van organitzar el passat 15 de maig de Bell-lloc a Vilanova d'Alcolea i en la qual van participar més de 400 persones.

L'altre maldecap de Fabra es va produir a finals del mes de març, quan el coordinador general del PP a Castelló i vice-president de la Diputació provincial, Víctor Campos, va fer públic que el pare del vice-president primer de la Diputació de Castelló, Francisco Martínez, posseeix 46 fanecades de terreny a Bell-lloc que seran expropiades per l'administració pública per construir-hi l'aeroport. Això ho havia denunciat unes setmanes abans Esquerra Unida, encara que ho havia desmentit posteriorment el mateix Martínez, que no va aclarir si els seus familiars tenien terrenys dins dels límits que marcava el projecte de construcció. Segons la coalició d'esquerres, la ubicació definitiva de l'aeroport no és la mateixa que la inicial: ara s'inclouen dins del traçat els terrenys del familiar del vice-president.

Tot i això, la Generalitat Valenciana ja ha preparat una partida pressupostària per cobrir aquesta important despesa. Aquestes expropiacions han despertat un

## La millor ubicació possible?

La plataforma Antiaeroport i altres col·lectius professionals del sector aeri, com l'aeroclub Maestrat-Vinaròs, han posat en dubte que la ubicació triada per la Diputació de Castelló per construir l'aeroport siga la més adequada. L'aeroclub, fins i tot, ha fet un estudi comparatiu de la situació geogràfica de les futures instal·lacions aeronàutiques de Bell-lloc i Vilanova d'Alcolea i les existents a Vinaròs per determinar quina és la zona més idònia per albergar un aeroport. Segons l'autor, un pilot privat de l'aviació civil amb més de 30 anys d'experiència, la zona triada per la Diputació es troba molt a prop de dos nuclis de població (Bell-lloc estarà a menys de 3.000 metres al



Terrenys on la Diputació vol ubicar-hi l'aeroport. Són molt a prop de dos nuclis urbans.

sud-oest de la futura pista i Vilanova d'Alcolea només a 1.300), i això provocarà importants maldecaps als seus habitants. Les futures instal·lacions trenaran, a més, tres importants infraestructures com són la carretera que uneix Vilanova d'Alcolea amb Torreblanca a l'alçada del quilòmetre 13, dues línies d'alta tensió, de 135 kV i 400 kV respectivament, que s'hauran de traslladar perquè es troben molt a prop de les futures instal·lacions, i el gasoducte que travessa tota la zona est de l'aeroport. A més, l'estudi diu que tal i com es troba ara dissenyat l'aeroport és pràcticament impossible pensar en la construcció d'una segona pista creuada o, el que és el mateix, en una ampliació dels serveis. La geomorfologia de la zona és també objecte de l'atenció de l'aeroclub de Vinaròs perquè no és la més indicada per construir-hi una pista d'atterratge. "El terreny és humit —diu l'informe— profund, argilós, i amb un nivell freàtic molt pròxim a la superfície en molts punts, fet que dificultaria enormement la fonamentació o aplanació del terreny. [...] La capacitat del terreny en si per suportar càrregues, a causa de la humitat produïda per la

proximitat de la capa freàtica, és molt reduïda, depenent del resultat final de les inversions que es realitzen per adequar-lo, que sempre seran molt costoses per les característiques inherents del terreny". Les condicions meteorològiques també són desfavorables per al futur trànsit aeri de la zona. "La topografia [...] determina —diu l'informe— la formació de freqüents inversions tèrmiques. Especialment durant les situacions anticiclòniques, el refredament nocturn va acumulant l'aire fred i dens [...] que a la matinada apareix cobert de boires espessíssimes i persistents." A banda d'aquestes conclusions elaborades per l'entitat privada, el Ministeri de Me-

di Ambient va enviar el passat 4 de maig a diverses organitzacions ecologistes, col·legis professionals i col·lectius cívicis una memòria resum del projecte de construcció de l'aeroport que inclou una descripció ambiental de la zona. Els col·lectius hauran d'aportar els seus suggeriments al Ministeri perquè en un futur la Diputació faci l'estudi d'impacte ambiental. El projecte complet de construcció de l'aeroport va ser realitzat per Ingenieros Consultores, SA, i Ingeniería de Castellón, SL, i li va costar 170 milions de pessetes a la Diputació. Es dona el fet que aquesta darrera empresa és propietat de Rafael Llopis, marit de la diputada nacional pel PP Carmen Pardo. L'esmentat resum no troba cap perill per al medi natural en les obres del futur aeroport, i a més justifica l'actual localització amb les següents raons: "compliment dels requisits tècnics i geomètrics necessaris per a la ubicació d'una instal·lació aeroportuària, situació vora l'eix de la carretera CV-10, [...], relació òptima de distàncies amb l'aglomeració de Castelló [...] i ubicació en una comarca interior, d'inferior desenvolupament". M. R.

agra polèmica perquè entre els possibles propietaris dels terrenys es troben persones ben relacionades amb el PP. Bell-lloc és el poble de la família de la mare del conseller de Sanitat, Joaquim Farnós Gauchía, i on aquest té diversos cosins. D'altra banda, la sogra de l'actual cap de premsa de la Diputació de Castelló i fill del conseller de sanitat, Vicent Farnós Santos, és de Vilanova d'Alcolea.

**Entre olivars i ametllers.** Bell-lloc té prop de 770 habitants i Vilanova d'Alcolea on arriba als 600 veïns. Situat a uns 35 quilòmetres al nord de Castelló de la Plana i al costat de la Serra d'en Galceran, aquests dos pobles viuen principalment de l'agricultura i la ramaderia. El conreu de l'olivar i de l'ametller, amb la cria d'aviram, és el sustent de moltes famílies i parts integrants del paisatge on s'ubicarà el futur aeroport. L'alcalde provisional d'aquesta població, Guillem Martínez, del PSPV-PSOE, assegura que oficialment no té cap constància de res: "No sabem exactament per on anirà, ni on estarà ubicat. La darrera paraula la té la Diputació." En el mateix sentit s'expressa l'alcalde pel PP de Bell-lloc, Josep Fabregat, que aclareix que no en té cap constatació oficial ni per escrit. Per Fabregat, el projecte ha obert una polèmica entre els habitants de Bell-lloc, que ell considera normal. "Aquest tipus de temes —diu l'alcalde— són sempre una miqueta polèmics per la seua envergadura. Al poble hi ha gent que no es creu que faran l'aeroport, n'hi ha altres que pensen que el soroll serà insuportable, que canviarà el nostre estil de vida... però en general la gent està molt tranquil·la. Supose que al voltant de les instal·lacions es produiran llocs de treball, es milloraran les vies de comunicació... la gent es pot acostumar al soroll, als trastorns dels animals de les granges o als possibles problemes de salut. La gent hi viu, als voltants dels aeroports."

El projecte sembla que no ha despertat en el sector empresarial aeronàutic la il·lusió que esperaven els promotors de la idea. L'Associació Espanyola de Companyies Aèries (AECA), que encloï gairebé totes les empreses privades que ofereixen aquests serveis, com ara Air Nostrum, Air Europa, o Spanair, ja ha manifestat els seus dubtes sobre la idoneïtat del futur aeroport. Felipe Navío, president d'aquesta entitat, és molt clar en aquest tema: "Qualsevol instal·lació aeronàutica nova és ben rebuda, sobretot en una zona turística com Castelló. Però amb quins diners es construirà l'aeroport? Posar-lo en marxa no és gaire costós, però el manteniment, sí. Nosaltres no volem que les taxes per operar a l'aeroport siguin altes per a les nostres companyies perquè això repercuteix en el preu final del bitllet. A més, on és l'estudi de viabilitat que assegure el futur a l'aeroport? Nosaltres no l'hem vist." El president de la patronal de les companyies aèries privades assegura que no hi ha oposició a l'obertura de nous aeroports, però sobretot es pregunta quin serà el seu model d'exploració i de gestió.

**I l'aeròdrom del Grau?** Els integrants de la Plataforma Antiaeroport sempre han vist una doble intenció en aquest projecte. Carles Mulet, d'Esquerra Unida i portaveu de l'entitat, pensa que "aquesta és la gran maniobra especulativa del PP de cara a Castelló, l'aeroport és la seua arma electoral. A més, l'especulació que es pot produir als terrenys del Grau de Castelló on està ubicat l'aeròdrom pot ser molt forta. Si ara lleven aquesta instal·lació del Grau és per fer-hi un complex d'oci que s'ha patrocinat a bombo i platerets". Pel candidat a l'alcaldia de Castelló pel Bloc Nacionalista Valencià (BNV), Antoni Porcar, "els terrenys de l'actual aeròdrom han de ser un gran parc mediterrani que serveixi de lloc d'esbarjament per a tots els ciutadans.



**Segons Guillem Martínez, alcalde provisional de Vilanova d'Alcolea, l'ajuntament no ha rebut cap notificació oficial del projecte.**

A l'igual que durant els anys setanta i primers dels vuitanta, se n'ha de reivindicar l'ús públic, els terrenys han d'estar a disposició dels ciutadans. No han de ser un parc d'atraccions, com insinua el PP, perquè darrere d'aquest projecte s'amaga un altre d'especulatiu en tota regla sobre els darrers terrenys que queden verges en la zona". Aquests terrenys, valorats en més de 2.000 milions de pessetes segons diferents immobiliàries de Castelló, ja han estat redissenyats per l'alcalde del PP, José Luis Gimeno. El passat dilluns 10 de maig Gimeno va presentar el parc d'oci *Waterfront*, que s'ubicaria en els 500.000 metres quadrats que s'alliberarien amb el trasllat de

les instal·lacions de l'aeròdrom al nou aeroport. El cost del projecte suma uns 17.000 milions de pessetes i l'inici de les obres encara no s'ha fixat. *Waterfront* té com a element principal l'aigua, i està dirigit, segons el mateix Gimeno, "al mercat turístic de qualitat i d'alt poder adquisitiu". El finançament d'aquest projecte eixirà de la concessió per la construcció d'uns 2.000 pisos a la iniciativa privada i d'una zona residencial plena de canals d'aigua.

**ELS BENEFICIARIS DE L'AEROPORT.** Els màxims beneficiats amb la posada en marxa d'aquesta nova infraestructura aeronàutica no es troben a les muntanyes que envolten Bell-lloc i Vilanova d'Alcolea, sinó a la platja d'Orpesa i de Benicàssim. Amb la millora de les comunicacions entre la zona on s'ubicarà el futur aeroport i la costa com ara l'autovia Cabanes-Orpesa que farà la Conselleria d'Obres Públiques amb un cost de 1.100 milions de pessetes, els negocis turístics es troben davant d'una oportunitat immillorable per fer el seu particular agost empresarial. Entre els millors col·locats per fer un negoci rodó amb l'aeroport es troben alguns empresaris relacionats amb el turisme de la salut

**Marxa organitzada el passat 15 de maig per la Plataforma Antiaeroport.** Més de 400 persones van recórrer els pocs quilòmetres que separen les poblacions de Bell-lloc i Vilanova d'Alcolea en senyal de protesta per la construcció del futur aeroport al bell mig dels seus termes.



**Carlos Fabra, president de la Diputació de Castelló pel Partit Popular, acompanyat de l'empresari immobiliari Jesús Ger.** La fotografia correspon a la inauguració dels Campionats Mundials d'Escacs de Categories Inferiors celebrats a la urbanització Marina d'Or, el passat 24 d'octubre.

i també ben connectats amb el PP. El passat 4 de maig el president de la Generalitat Eduardo Zaplana va posar la primera pedra del Gran Balneario de Agua Marina, Marina d'Or, que construeix Loger, SA, dins de la urbanització que porta el mateix nom i que es troba situada a Orpesa. L'empresa constructora i la urbanització són propietat de l'empresari Jesús Ger, un català establert des de fa molts anys a les comarques del nord del País Valencià que manté unes molt bones relacions amb el president de la Diputació, Carlos Fabra, i amb el de la Generalitat, Eduardo Zaplana. Ger és un dels impulsors de l'aeroport i a més és propietari de diverses empreses immobiliàries castellonenques i conseller de Castellón Editorial, SA, empresa editora del desaparegut periòdic *Castellón Diario*. El complex es completarà amb la construcció molt a prop d'un hotel de quatre estrelles amb 230 habitacions, un restaurant especialitzat en dietètica, i un saló de convencions per a 1.200 persones. Les instal·lacions del que pretén ser el millor balneari d'Europa, ocuparan uns 40.000 metres quadrats, i podran acollir uns 2.000 pacients. La bona marxa dels negocis de Ger es fa evident

**L'aeroport beneficiarà els empresaris que tenen balnearis a Benicàssim i Orpesa, com els fills de Farnós o Jesús Ger.**

si fem una ullada a la urbanització Marina d'Or-Ciudad de Vacaciones. L'aparent mànega ampla amb què Ger fa i desfà al voltant d'aquesta urbanització ha aixecat més d'una sospita a Orpesa, ciutat governada pel PP. El passat 17 de maig el president Fabra i el conseller d'Obres Públiques, José Ramón García-Antón, van signar un conveni per finançar la construcció d'una avinguda de tres quilòmetres i mig que creuarà la marjal d'Orpesa, inclosa al Catàleg de Zones Húmedes redactat per la Conselleria de Medi Ambient però que la Generalitat encara no ha aprovat. Aquesta nova via de comunicació millorarà la connexió entre el

centre urbà i Marina d'Or. Ara com ara, per arribar a la urbanització s'utilitza una carretera paral·lela a la platja i s'ha de creuar un xicotet pont sobre la desembocadura del riu Xinxilla. Precisament el tram final d'aquest riu es troba totalment contaminat, com han denunciat diversos col·lectius ecologistes, a causa de les aigües fecals que hi aboca la urbanització. De fet, el riu Xinxilla arriba totalment sec a la desembocadura excepte en el tram que discorre paral·lel a Marina d'Or, i la urbanització no disposa d'una depuradora que netege les aigües residuals que produeix. A més, Ger ha construït un parell de ponts sobre el riu, un d'ells serveix d'accés a la urbanització, que segons els ecologistes és una barrera artificial en cas d'una riuada, com va passar a finals dels anys vuitanta i principis dels noranta. Segons fonts properes a Marina d'Or, a Ger la construcció de l'aeroport li servirà per omplir el seu nou balneari amb turistes de l'Europa de l'Est i per acabar de vendre els apartaments de la urbanització.

**El llegat de Termalismo.** A banda de Jesús Ger, hi ha més empresaris que es beneficiaran del futur aeroport. Vicent i Joaquim Farnós Santos, dos dels fills del conseller de Sanitat valencià Joaquim Farnós, són els propietaris del balneari Curhotel Termas Marinas de Benicàssim, a escassos quilòmetres de l'emplaçament de l'aeroport Castelló. Aquesta instal·lació sanitària va ser gestionada pel mateix conseller des del seu any de creació, el 1993, fins al juliol del 1995, quan va ser nomenat per al seu càrrec actual pel president Zaplana. Des d'aquesta data, els dos fills s'han ocupat del balneari amb bastant èxit. Enguany i l'any passat, Bancaixa ha inclòs el Curhotel en el seu programa de viatges subvencionats per als clients de la tercera edat que domicilien en l'entitat la seua pensió. Fins el mes de setembre no hi queda cap plaça lliure per passar quatre dies gaudint de les tèc-

niques termals que oferixen els fills del conseller. L'aeroport de Castelló permetrà a Vicent i Joaquim Farnós rebre al seu balneari pacients i turistes durant tot l'any i omplir-ne les instal·lacions. Tot això recorda l'intent del conseller Farnós de fer un gran centre de salut basat en el termalisme a Benicàssim en els anys setanta (vegeu *EL TEMPS*, núm. 751). Durant els anys seixanta aquest metge especialitzat en rehabilitació va ser el gerent d'una clínica de talassoteràpia a Benicàssim anomenada Termalismo. Amb uns socis francesos, Farnós va convertir aquest balneari d'aigua marina en un negoci pròsper gràcies als centenars de pacients que arribaven de mig Europa en vols xàrters fins l'aeroport de Reus, situat a poc més de 70 quilòmetres de les instal·lacions gestionades per ell. Ara els seus fills tenen l'oportunitat immillorable de fer un negoci



RAFA GIL

Imatge de la clínica de talassoteràpia Curhotel Termas Marinas, propietat de dos fills del conseller de Sanitat de la Generalitat Valenciana, Joaquim Farnós. Al darrere es pot observar l'antiga clínica Termalismo, que durant molts anys va dirigir el mateix Farnós.

paregut, però amb un aeroport situat a escassos quilòmetres del seu balneari.

Al terme municipal de Bell-lloc encara queden restes de l'antiga Via Augusta romana que travessava de nord a sud els Països Catalans. Ara, centenars d'anys després de la caiguda de l'impe-

ri romà que la va construir, la Diputació vol tirar endavant una nova infraestructura que de ben segur canviarà, com ho va fer la Via Augusta, la vida dels habitants de la comarca de la Plana Alta.

Mario Reyes



## AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA

### REGIDORIA D'OBRES I URBANISME



### CONSTRUCCIÓ DE TRIBUNA COBERTA EN EL CAMP MUNICIPAL D'ESPORTS