

L'aeroport de les mil i una incògnita

ARXIU / ÀNGEL SÁNCHEZ



La Diputació de Castelló assegura que enguany començaran les obres del futur aeroport de Vilanova d'Alcolea-Bell-lloc, el projecte més ambiciós i personal de Carlos Fabra. Ningú no sap qui les finançarà, però aquesta només és una de les incògnites que envolten un projecte prenyat de dubtes, contradiccions i al·legacions.

La Plataforma Antiaeroport, que agrupa diversos col·lectius cívics i associacions culturals, ha denunciat que l'Estudi d'Impacte Ambiental sobre l'aeroport vulnera algunes normatives. Els integrants de la Plataforma s'han manifestat en diverses ocasions en contra d'aquest projecte.

El 14 de juliol de l'any passat, Carlos Fabra era proclamat per segona vegada president de la Diputació de Castelló. En el discurs d'investidura assegurà que l'aeroport té el suport decidit i inequívoc de la Generalitat Valenciana i que es troba en fase avançada; "ja és a punt de començar l'expropiació de terrenys entre Vilanova d'Alcolea i Bell-lloc", va dir Fabra. En lloc d'aquestes dues poblacions de la Plana Alta, situades a prop de quaranta quilòmetres de la capital, no hi ha hagut, de moment, ni un sol moviment de terres, i això que ja ha passat un any d'aquella prometedora declaració institucional.

En realitat ja fa tres anys que Fabra mateix va revelar allò que, en opinió seua, era el "somni d'una província": dotar Castelló

d'un aeroport propi que seria batejat amb el nom de Castellón-Costa Azahar. Era el 1997 i el president de la Diputació castellonenca va mostrar-ne la maqueta en un acte auster, amb absències notòries i eloqüents. Cap representant de la Generalitat Valenciana no li va fer costat, aquell dia, ni cap del Ministeri de Foment, ni d'Aviació Civil, ni d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA).

Orfe de suports, el faraònic projecte va nàixer amb un únic pare i padrí, el president de la Diputació. De tant en tant, el president de la Generalitat, Eduardo Zaplana s'encarregava de puntualitzar les dimensions del projecte, parlant sempre "d'instal·lacions aeroportuàries" més que no d'aeroport estricte. També l'ex-ministre de Foment, Rafael Arias Sal-

gado, havia jugat a l'ambigüitat terminològica: havia considerat la proposta de Fabra un projecte totalment subjecte a la iniciativa privada alhora que destinava més de 27.000 milions de pessetes a l'aeroport de Reus, el model del futur aeroport de Vilanova, per més que la Generalitat de Catalunya el considere deficitari per poc ús de les instal·lacions.

En tot cas, ningú no sap encara qui finançarà l'aeroport de Vilanova. El Ministeri de Foment, l'únic organisme competent per a autoritzar la construcció d'un aeroport en territori de l'estat espanyol, s'ha desentès públicament del projecte en tres ocasions, però la Diputació insisteix a llançar informacions contradictòries. L'un dia declara que és el govern central, amb ajuda dels fons europeus, qui costejarà els



15.000 milions llargs que costen les obres pressupostades; l'altre rectifica i diu que "l'aeroport no serà d'interès general i, per tant, no li correspon finançament públic", i assegura que l'explotació de les instal·lacions es pot fer a través d'una societat mixta o totalment privada.

Però encara que no hi haja un compromís de finançament seriós, des de la Diputació el degotís de declaracions sobre la viabilitat del somni aeronàutic de Fabra és incessant i la corporació provincial tramita informes, estudis i plans en un ordre indesxifrable i sense autoritzacions ni conformitats. Aviació Civil hauria de donar el vist-i-plau a les instal·lacions com un pas previ a tota actuació, però encara no ho ha fet. Això no ha impedit que el govern provincial haja iniciat el procés d'autorització urbanística i haja aprovat el pla especial de requalificació dels terrenys, sense saber si tindrà finalment el permís per a dur a terme el projecte amb motiu del qual els requalifica.

A la Diputació, tampoc no li ha importat gaire que el Ministeri de Medi Ambient no haja presentat encara l'informe definitiu d'impacte ambiental, un document que resulta imprescindible per a començar l'expropiació dels terrenys pel procediment d'urgència i que ha estat objecte de nombroses al·legacions.

125 al·legacions. La majoria d'al·legacions, les ha formulades la Plataforma Antiaeroport, que ha presentat al Ministeri de Medi Ambient un centenar de pàgines contra l'estudi d'impacte ambiental (EIA) elaborat per la Diputació i que actualment es troba en fase d'exposició pública. La Plataforma, que agrupa col·lectius cívics i associacions culturals com ara la Coordinadora de Pobles, el Grup per l'Estudi i Conservació d'Espais Naturals (GECEN), el Colla Ecologista de Castelló, el Bloc Jaume I, Esquerra Unida del País Valencià, l'Ateneu Llibertari de Castelló, la Cooperativa el Lledoner,

la Societat d'Amics de la Serra d'Espadà, l'Associació Cultural la Granja de la Vall d'Alba, o la del Tossal de l'Assut de Borriol, ha denunciat que l'EIA vulnera set normatives: tres decrets autonòmics, tres lleis estatals i una directiva europea. Les pàgines i pàgines que la Plataforma ha enviat al ministeri de Jaume Matas exposen tant les característiques generals d'un projecte ple de llacunes i mancat d'alternatives, com nombrosos aspectes que el projecte deixa de banda.

La llista va des dels residus que generarà fins a les alteracions ecològiques, passant per la conservació d'hàbitats naturals de fauna i flora silvestres, la protecció d'espècies amenaçades, la contaminació acústica, les variables meteorològiques, les vies pecuàries, la llei d'aigües, el trànsit aeri, el pla especial de requalificació de terrenys i el patrimoni cultural.

L'informe descarta els terrenys de l'aeròdrom de Vinaròs, tot i que suposarien un menor impacte ambiental.

Segons la Plataforma, l'estudi d'impacte ambiental elaborat per la Diputació ja inclou un informe negatiu que considera que la documentació aportada és insuficient. Així assenyala, per exemple, que l'elecció de l'emplaçament de l'aeroport entre les poblacions de Vilanova d'Alcolea i Bell-lloc s'ha fet per exclusió, descartant el sud i el nord de Castelló per la proximitat als aeroports de Manises i Reus, la franja litoral per l'alt valor agronòmic, turístic i ecològic, i la meitat occidental per "l'abrupta orografia, les deficientes comunicacions



i la llunyania respecte als centres turístics i socioeconòmics". L'informe desestima també la zona del Baix Maestrat, tot i que l'Aeroclub Maestrat-Vinaròs ha ofert a la Diputació de Castelló els terrenys d'un aeròdrom privat situat en una extensa planície perquè hi puga construir un aeroport, que seria a prop dels principals nuclis turístics, que exigiria menys inversions en obres d'acondiament i que a més ocasionaria un impacte ambiental menor.

El vol de l'arpellot cendrós. Pel que fa a la flora i fauna del territori, la Plataforma assegura que més d'un apartat de l'estudi d'impacte ambiental és copiat literalment de l'obra *Vegetación de España*, de Salvador Rivas-Martínez i que les generalitats copiades denoten un "rigor científic nul, perquè ni tan sols s'han examinat els treballs botànics d'àmbit provincial o regional".

Pràcticament la totalitat de la superfície afectada pel projecte és matollar termomediterrani, ametlers i carrascars protegits per la directiva 92/43CEE del Consell, relativa a la conservació d'hàbitats naturals. La construcció d'un aeroport entre els termes de Bell-lloc i Vilanova afectarà principalment la població d'arpellot cendrós més important del País Valencià, l'única colònia europea d'aquesta espècie sobre



ARXIU / RAFA GIL



Dalt, els empresaris Jesús Ger (a la dreta) i Fernando Roig. Ger seria un dels màxims beneficiaris de l'aeroport. A sota, el president de la Diputació de Castelló, Carlos Fabra.

formacions de matoll mediterrani i una de les poques que queden sobre vegetació natural. La supervivència de les 15 parelles d'arpellots cendrosos que hi viuen perilla, si el projecte tira endavant, i la Plataforma recorda que aquest rapinyaire estival, que nidifica entre les clapes de matoll, romer i argelaga, és protegit per tres convencions europees relatives a la conservació dels

ocells silvestres i pels catàlegs espanyol i valencià d'espècies amenaçades de fauna. L'associació ecologista GECEN assegura que la construcció d'un aeroport portarà la destrucció de nius i de la coberta vegetal que proporciona aliment i refugi a l'arpellot cendrós, sense els quals no trigarà gaire a desaparèixer.

L'herència romana. D'una altra banda, Esquerra Unida, la formació política més crítica del projecte de Fabra, ha denunciat que el futur aeroport viola una sèrie de normatives legals relacionades amb els cabals públics, les aigües superficials i subterrànies i els recursos hídrics. Fonts d'aquest partit assenyalen que, segons un document redactat per la Confederació Hidrogràfica del Xúquer, tota intervenció que modifique els cabals de la seua àrea, necessita "un projecte de construcció signat per un tècnic i autoritzat per aquest organisme", abans del començar a fer-hi obres.

No és l'única institució pública no consultada en relació amb aquest macroprojecte. La Direcció General de Patrimoni, dependent de la Conselleria de Cultura, també ha deixat clar en un informe que considera que el projecte

de les instal·lacions aeroportuàries és insuficient, perquè no inclou referències als jaciments arqueològics de la zona, ni preveu "una prospecció prèvia dels terrenys afectats". Aquesta és una altra de les al·legacions presentades per la Plataforma Antiaeroport, que denuncia que la conducció d'aigua fins a l'aeroport travessa i talla la Via Augusta, l'única via de comunicació que vertebrava el litoral mediterrani a l'època romana. Tot i que es tracta d'un bé patrimonial de valor incalculable, no se n'ha dit res a la Conselleria de Cultura.

La Plataforma denuncia que també en aquest cas es vulnera la Llei de Patrimoni Cultural Valencià, perquè l'EIA també ha passat per alt l'existència d'un jaciment on s'han trobat tres fragments de ceràmica ibèrica. Per rematar-ho, l'informe arqueològic indica que hi ha trenta-set punts on no s'ha comprovat l'existència de béns perquè són tapats per la vegetació.

L'atrocitat meteorològica i l'informe Querreda. Juan García Moliner, llicenciat en ciències físiques i pilot comercial, el desembre del 1998 va escriure a Carlos Fabra una carta que va publicar el diari *Levante*. Feia pocs dies que s'havia presentat l'avantprojecte de l'aeroport en què els tècnics redactors, els enginyers de camins Francisco Martínez i Ricardo Serrano, i l'enginyer aeronàutic Joaquín Llop, asseguraven que "amb les dades meteorològiques de què disposem, en cinc anys l'aeroport només deixarà de ser operatiu un dia l'any". Però aquestes dades no van convèncer gens García Moliner, que es va sentir obligat a advertir públicament sobre "l'atrocitat meteorològica de construir un aeroport a Vilanova" i a denunciar que el projecte del president de la Diputació no complia les normes de l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI). I no les complia bàsicament perquè la normativa d'aquest organisme exigeix un estudi climatològic

i meteorològic que incloga almenys cinc anys d'observacions abans de decidir-ne l'emplaçament de l'aeroport.

Doncs bé, l'estudi no existeix. Les escasses dades que incorpora l'avantprojecte sobre pluja o visibilitat s'han obtingut de pluviòmetres i observatoris de nuclis allunyats, com ara els de Sant Mateu o Almassora; en molts casos la falta de rigor és suplerta, segons García Moliner, amb previsions generalistes que ignoren, per exemple, el règim de vents de la vall de l'Ebre. "Reconèixer el cerç com un vent perillós no és convenient, perquè invalida completament l'orientació de la pista i això equival a invalidar el projecte", afirma Moliner, qui també assegura que a l'Ajuntament de Vilanova poden trobar-se dades que demostren que en vuit anys el cerç ha tingut una intensitat superior als 36 quilòmetres l'hora (màxima permesa per als avions comercials) una mitjana de quaranta-dos dies l'any. El vent, la boira i les borrasques atlàntiques, segons García Moliner, obligarien a tancar l'aeroport de Vilanova, totalment o parcialment, 44 dies l'any. Val a dir, 43 més que no la previsió oficial i 26 més dels permesos per l'OACI, que tan sols n'admet un màxim de 18.

La informació de la carta de Moliner i al·legacions posteriors al projecte van obligar la Diputació a buscar una rèplica que suavitzara tan males perspectives. Així va finançar tot seguit, amb dos milions i mig de pessetes, un estudi climatològic encarregat al catedràtic de la Universitat Jaume I, Josep Quereda. El treball, que ha consistit a mesurar durant un any les variables relacionades amb l'estabilitat, arriba a la conclusió que cal rectificar l'orientació de l'aeroport. Segons Quereda, "tot i que la majoria de les mesures són positives i per tant favorables a l'activitat aeronàutica, cal reorientar uns quants graus la pista per aprofitar al màxim les instal·lacions". L'informe analitza més de 50.000 dades de pluja, vent i boira obtingudes

Els comptes del cabrer

L'aeroport tindrà de partida un volum de trànsit de 350.000 passatgers, arribarà al milió en un horitzó de deu anys de servei i a més de dos milions al cap de vint-i-cinc anys d'haver començat a funcionar. En quinze anys, 700.000 turistes, la majoria europeus, aterran a Vilanova en vols xàrter, i això farà que l'oferta hotelera tant de la costa com de l'interior castellonenc es triplique i s'amplie fins a 75.000 llits i 1.800 restaurants. Cada hora passaran per l'aeroport 3.000 passatgers, 3.500 en hora punta. Les instal·lacions aeroportuàries proporcionaran quasi 4.000 llocs de treball, 350 de directes i 2.600 d'indirectes. En vint-i-tres anys l'aeroport haurà amortitzat els 20.000 milions de pessetes invertits en la construcció, atès que al cap de sis anys d'haver entrat en funcionament els ingressos i les despeses s'equilibraran.

Aquestes són algunes de les dades incloses en el CD-rom promocional editat per la Diputació de Castelló en quatre idiomes i que inclou, en la primera plana i al costat de l'anagrama del Patronat de Turisme Costa Azahar, el logotip d'AENA. Segons aquest estudi, atapeït de càlculs i previsions, la terminal del futur aeroport serà moderna, confortable, amb grans espais per a la facturació, accessos punters i tot de serveis, com ara restaurants i comerços. Els avions, preferentment Boeing 747 i 757, amb capacitat per a 200 passatgers, aterran i s'enlairaran des d'una pista de 2.700 metres de llargària, i en hora punta hi circularan fins a vuit aparells. Una torre de control de sis plantes, amb oficines meteorològiques, dependències duaneres, policia, oficines per a les companyies aèries, administració i direcció de l'aeroport vigilarà tots els moviments d'entrada i eixida a les instal·lacions. La Diputació també preveu que l'aeroport dispose d'una escola de pilots, d'una inspecció tècnica d'aeronaus i d'una terminal de càrrega. Tot això, si abans no es trenca el cànter. **M. C.**

La Diputació va encarregar un informe que analitza més de 50.000 dades, però els partits de l'oposició no l'han pogut veure.

de tres estacions meteorològiques, però els partits de l'oposició no n'han pogut veure el contingut, perquè els ho han denegat repetidament. Per Carles Mulet, d'Esquerra Unida, l'estudi de la Universitat Jaume I "tira per terra el projecte de les instal·lacions que promou la Diputació. Si l'orientació de la pista ha de ser diferent de la que va concebre's originalment, l'estudi d'impacte ambiental i tot el projecte ja no tindria cap validesa, si tenim en compte les conside-

racions del professor Quereda".

L'aeròdrom del Grau. Per Ramon Cardona, diputat d'Esquerra Unida de les Corts valencianes, el Partit Popular només ha valorat els diners que guanyarà impulsant l'aeroport. "No ha valorat la necessitat real d'un aeroport i s'ha decidit a construir la instal·lació sense cap estudi previ que diga que cal un aeroport a la província de Castelló". Per ell i pels integrants de la Plataforma d'oposició l'aeroport no és sinó una gran operació especulativa i un caprici de Fabra. Un caprici delirant que no compareixen ni el teixit industrial de les comarques afectades, ni els moviments socials, ni tan sols el Ministeri de Foment, que mai no ha prestat un suport clar al projecte.

Abans que es presentara en públic l'avantprojecte de l'aeroport, el desembre del 1997, cap partit polític, agrupació empresarial, turística o industrial, organització ecologista, o universitat no en sabia res, de l'obra de Fabra, ni havia manifestat la neces-



Aquesta és la maqueta del futur aeroport de Castelló, una maqueta que va ser presentada el 1997 i que encara no té un destí assegurat. En l'acte de presentació, cap representant de la Generalitat ni del Ministeri de Foment van fer costat a un dels projectes més personals de Carlos Fabra.

sitat urgent de disposar d'una infraestructura semblant.

Per Joaquim Puig, diputat autonòmic pel PSPV-PSOE, de primer cal millorar els accessos per carretera i després fer l'aeroport. "Un aeroport públic, finançat per l'estat i que es trobe dins la xarxa aeroportuària nacional. La falta de suport del Minsiteri de Foment demostra clarament que el que ha plantejat Fabra és un moviment urbanístic per beneficiar uns pocs".

Aquesta sospita, també la comparteix el GECEN, que assegura que les expectatives reals de l'aeroport no són a Vilanova o Bell-lloc, sinó a pocs quilòmetres de Castelló i molt a prop de mar, concretament a l'aeroclub del Grau. Sobre uns terrenys valorats en més de 2.000 milions de pessetes, i que podrien ser explotats urbanísticament o amb macroprojectes temàtics, si quedaren lliures del seu ús actual. Aquí és precisament on l'alcalde de Castelló, José Luis Gimeno, ja ha projectat el parc d'oci Waterfront, que ocuparia els 500.000 m² que alliberaria el trasllat de l'aeròdrom al nou aeroport.

El cost del projecte puja a 17.000 milions de pessetes i el

Els habitants de Vilanova i Bell-lloc viuen expectants el fenomen de l'aeroport, i creuen que arribarà a la zona una pluja de milions.

començament de les obres encara no s'ha fixat. Waterfront té com a element principal l'aigua i s'adreça, segons Gimeno "al mercat turístic de qualitat i d'alt poder adquisitiu". El finançament del parc eixirà de la concessió de la construcció d'uns 2.000 pisos a la iniciativa privada i d'una zona residencial plena de canals d'aigua.

La connexió termal. Però hi ha més gent que eixirà beneficiada del projectat aeroport de Carlos Fabra. Amb la millora de les comunicacions que uneixen Vilanova i Bell-lloc amb la costa, per

la conflictiva autovia Cabanes-Orpesa, els negocis turístics tindran una ocasió immillorable de fer l'agost. És el cas d'alguns empresaris relacionats amb el turisme de la salut i ben connectats amb el PP, com ara Jesús Ger, un català establert fa molts anys a les comarques del nord del País Valencià i gran amic d'Eduardo Zaplana i Carlos Fabra. Ger és propietari de la urbanització Marina d'Or, un complex turístic que creix de forma imparable i on hi ha el projecte de construir el "millor" balneari d'Europa, amb unes instal·lacions que ocuparan 40.000 m² que podran acollir uns 2.000 pacients. Segons fonts acostades a Marina d'Or, la construcció de l'aeroport servirà a Ger per omplir el nou balneari amb turistes de l'Europa de l'Est i per acabar de vendre els apartaments de la urbanització.

Entre els empresaris que també es beneficiaran de les futures instal·lacions aeroportuàries hi ha Vicent i Joaquim Farnós Santos, dos dels fills de l'ex-conseller de Sanitat valencià, Joaquim Farnós, propietaris del balneari Curhotel Termas Marinas de Benicàssim, a pocs quilòmetres de l'emplaçament de l'aeroport de Castelló. Des de fa un parell d'anys el Curhotel figura en el programa de viatges que Bancaixa subvenciona als clients de la tercera edat que hi tenen domiciliada la pensió. L'aeroport de Castelló permetrà als germans Farnós de rebre al seu balneari pacients i turistes tot l'any i omplir les instal·lacions termals.

Els terrenys del vice-president. La construcció de les instal·lacions aeroportuàries requerirà l'expropiació de 542,62 hectàrees d'ametlar, oliverada, pineda i matollar. Hi ha 914 parcel·les afectades, i la majoria, 858, són finques agrícoles en mans privades que ocupen, en total, 420 hectàrees. La Diputació disposa d'una partida dels pressupostos del 1999, de 1.800 milions de pessetes, per iniciar el procediment d'expropiació d'aquestes finques. Però aquests di-

ners, transferits en un conveni marc amb la Generalitat Valenciana, no podran alliberar-se fins que el Ministeri de Medi Ambient no approve definitivament l'estudi d'impacte ambiental. Segons que ha denunciat Carles Mulet, en l'estudi inicial l'emplaçament de l'aeroport no era el mateix del projecte definitiu. "Ara la pista serà a un quilòmetre del nucli urbà de Vilanova, una autèntica barbaritat. Però la cosa més forta és que en l'emplaçament definitiu l'aeroport ocupa terrenys que són propietat de familiars de Francisco Martínez, i això sí que és una coincidència molt estranya". El pare de Francisco Martínez, vice-president de la Diputació de Castelló, té 50 fanecades a Bell-lloc, 46 de les quals seran expropiades per l'administració pública per a la construcció de l'aeroport.

Vilanova i Bell-lloc viuen amb expectació el fenomen aeropor-

tuari alimentat des de la Diputació. Els 1.400 veïns que sumen aquestes dues poblacions situades a poc més de trenta-cinc quilòmetres al nord de Castelló de la Plana creuen que amb l'aeroport els arribarà també una autèntica pluja de milions. Una grossa de Nadal que frenarà l'èxode poblacional i retindrà els ciutadans més joves amb nous llocs de treball.

Al bar Els Polos, en la plaça major de Vilanova d'Alcolea, una partida de guinyot reuneix al voltant d'una taula una generació d'homes que s'han fet vells sense eixir del poble. Parlen amb optimisme d'avions que els sobrevolaran el son i els deixaran dormir plàcidament i que els ompliran els carrers de turistes amb targetes de crèdit. Xavier Rambla té seixanta anys i una quantitat important, que no vol concretar, d'hectàrees d'ametlar i "malea". Diu que "la zona no val

gran cosa". Però quan arribe l'hora d'expropiar no vol regalar els terrenys a ningú i es conforma a cobrar 600 pessetes el metre quadrat. "L'aeroport només ens pot dur coses bones", diu eufòric mentre els seus companys de taula aplaudeixen el seu protagonisme momentani. En el mateix to, confiat i optimista, s'expressa Pasquala García, la metgessa de Vilanova. Tant és, per a aquesta dona de trenta anys, que s'acabe la tranquil·litat, si en canvi l'arribada de l'aeroport dóna vida al poble. "Portarà noves instal·lacions, restaurants i faena", afirma convençuda. Només alguna veu s'atreveix a interrompre tímidament aquesta nova versió dels comptes del cabrer i insinua que potser la salut de la gent no n'eixirà ben parada, de tenir un aeroport al costat de casa.

Martí Casanova

Descomptes als subscriptors d'EL TEMPS

Truca'ns de dilluns a divendres al
93 309 70 04
PROMETEATRE

Teatre Principal

Baraja del rey Don Pedro

25% de descompte de dimarts a divendres. Barcelona.

Teatre Tivoli

La visita de la vieja dama

25% de descompte de dimarts a divendres. Barcelona.

Teatre Borràs

Fools folls

25% de descompte de dimarts a divendres. Barcelona.

Teatre Condal

La jaula de las Incas

amb 'La extraña pareja' (Paco Morán i Joan Pera)

25% de descompte de dimecres a divendres. Barcelona.