

# El president, l'aeroport, el balneari i la carretera

**Q**uan el mes de març de 1997 el president de la Diputació de Castelló, Carlos Fabra, mostrava la maqueta del seu aeroport Castellón – Costa Azahar en un acte auster, sense cap representant de la Generalitat, ni del Ministeri de Foment, ni d'Aviació Civil, ni tan sols d'AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria), ningú no apostava ni una pesseta –aleshores encara s'apostaven pessetes– per la continuïtat d'un projecte faraònic que era fruit bàsicament de l'ambició d'un president tan personal com polèmic i que a més es presentava absolutament orfe de suports.

El temps, però, ha donat la raó a Fabra, i les màquines fa mesos que treballen als terrenys del futur aeroport, situats entre Vilanova d'Alcolea i Bell-lloc (Plana Alta). Això no vol dir que el projecte compte amb gaires suports, ni tan sols que les seues instal·lacions arriben a inaugurar-se algun dia. Si més no, però, sí que dóna una idea de l'obstinació del president de la Diputació –polític omnipotent per a uns, virrei i cacic per a altres–, que ha vist no sols com el seu somni de construir un aeroport es va fent realitat, sinó que a més impulsa per fi un altre dels seus desitjos llargament incomplets: un parc temàtic sobre el món de la màgia i el circ ubicat a Cabanes que s'ha de convertir, ha dit, en el complex d'oci més gran del País Valencià. Si a tot això s'afegeixen els nombrosos projectes urbanístics que festegen els termes municipals d'Orpesa i Cabanes i les grues cada vegada més nombroses a la urbanització Marina d'Or, es podria

pensar que a la comarca de la Plana Alta aviat no quedarà, literalment, ni un pam de sòl per construir.

Però com es gestionen aquests projectes? Quina viabilitat econòmica tenen? És possible un futur basat en urbanitzacions gegantines, macrocomplexos turístics i il·lusions temàtiques? La sensació que tot obeeix a un desenvolupament econòmic i turístic que beneficia només uns quants s'accentua cada dia entre els qui veuen que amb l'excusa d'impulsar l'economia, el patrimoni natural i cultural, la qualitat de vida i els drets dels ciutadans acaben reduïts a la mínima expressió. "En l'anuari de La Caixa de l'any 2003 –denuncia d'Esquerra Unida, una de les formacions que més lluita per trencar aquesta dinàmica de desenvolupament–, Orpesa liderava el rànquing de riquesa de tots els municipis del País Valencià. Enguany també encapçala, juntament amb altres municipis, la llista de pobles més rics. En canvi, l'abandó que viu el nucli urbà i la manca d'infraestructures i de serveis es fa palès a cada carrer." "Les noves urbanitzacions són d'escassa qualitat i estan mancades de serveis, però això és igual. L'únic que importa és fer diners i amb rapidesa."

Partidaris d'una i altra opció –com una mena de David contra Goliat– han trobat nombroses ocasions per presentar els seus arguments. I la de l'aeroport ha estat, potser, la més sucosa. De fet, els dubtes i les contradiccions que van prenyar el projecte des de bon començament no l'han abandonat fins avui. Els seus defensors asseguren que impulsarà l'eco-

L'impuls que està rebent el futur parc temàtic Mundo Ilusión és la peça que faltava, amb l'aeroport de Vilanova d'Alcolea i el vial Cabanes-Orpesa, per completar l'ambició programa turístic de la Diputació de Castelló. Un pastís urbanístic amb garanties d'estabilitat dubtoses que pretén promoure l'economia de la província i, de rebot, les arques de Marina d'Or.

nomia de la zona, basada fonamentalment en la indústria del taulell. El fet, però, és que la distància de les empreses taulelleres al futur aeroport no variarà gaire de la que ja hi ha actualment amb l'aeroport de Manises. L'altre argument a favor –i segurament el de més pes– és el turisme. L'aeroport, teòricament, situarà la província en el mapa de majoristes europeus i donarà llum verd a la construcció de camps de golf (a dia d'avui n'hi ha projectats fins a dotze) i a nous complexos hotelers que s'ompliran de turistes procedents de tot Europa. Tot això, en un moment que el turisme de sol i platja que pretén potenciar la Diputació ha entrat en plena crisi, segons han reconegut gairebé tots els sectors implicats, excepte les institucions valencianes.

Les màquines, però, continuen esbrasant els terrenys. Amb un pressupost inicial de 111,5 milions d'euros, l'empresa adjudicatària de la construcció i gestió de l'aeroport (una unió temporal de les empreses Lubasa, FCC i PGP anomenada Concesiones Aeroportuarias) s'ha compromès a acabar la feina la tardor de 2006. Això sí, en unes condicions envejables: l'empresa impulsora del projecte, Aerocas (participada al 50% per la Generalitat i la Diputació), es compromet a compensar econòmicament la UTE si no es compleix el pla de viabilitat, fixat en 600.000 passatgers per any. Exactament amb sis euros per cada passatger perdut.

La iniciativa privada que havia d'assumir els costos de l'aeroport, doncs, no ha arribat i, al final, entre la Generalitat i la Diputació es faran càrrec del 70% de la inversió. Les caixes d'estalvi valencianes, Bancaixa i CAM, que havien d'apostar decididament pel finançament de l'aeroport, han acordat finalment una tímida participació de cinc milions d'euros cadascuna, escarmentades com estan amb l'experiència de Terra Mítica. (Fonts de la Diputació asseguren que el president de la corporació podria haver pressionat el president de la Generalitat Francesc Camps, per aconseguir el suport de les caixes, i com a contrapartida, Fabra li hauria assegurat el suport dels delegats de tota la província de Castelló per al congrés regional del Partit Popular d'aquest cap de setmana.)



DIPUTACIÓ DE CASTELLÓ

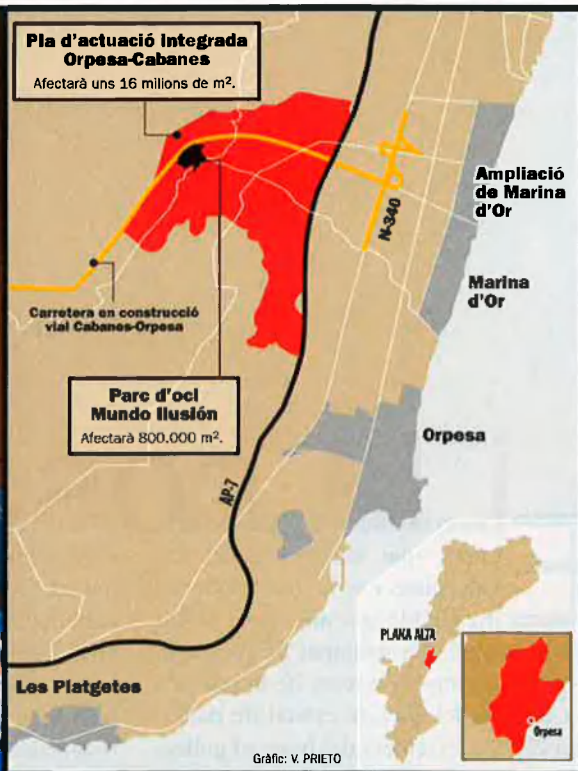
Siga com siga, els econòmics no han estat els únics entrebancs. Les obres han estat gairebé quatre mesos paralitzades, en base a la declaració d'impacte ambiental, per protegir la cria de l'arpellot cendrós, una espècie endèmica que creix als terrenys del futur aeroport. A tot això, s'afegeixen nombroses opinions qualificades que qüestionen la viabilitat d'unes instal·lacions justament quan la UE aposta pel desenvolupament del ferrocarril per al transport de passatgers.

Però els ànims de la Diputació no sols no decauen, sinó que, de la mà del seu president, la corporació ja prepara l'assalt definitiu a un altre projecte faraònic: el parc temàtic Mundo Ilusión, un centre d'oci dedicat a la màgia i el circ ubicat entre Cabanes i Orpesa (a 23 quilòmetres de Castelló) que ha de completar, juntament amb la Ciutat de les Arts i de les Ciències i Terra Mítica (així ho diu la

propaganda de la Diputació) l'oferta turísticotemàtica del País Valencià.

La cosa, però, no es quedarà en els 800.000 metres quadrats que ocuparà el parc, sinó que el projecte inclou la urbanització de 16 milions de metres quadrats (vegeu mapa pàg. 35) mitjançant un PAI (pla d'actuació integrada) que permet construir 20.000 vivendes, diversos camps de golf, àmplies zones verdes i nombroses infraestructures hoteleres. El cost de la urbanització sumarà més de 600 milions d'euros i la seua gestió generaria unes necessitats majors que la dels centres urbans d'Orpesa i Cabanes junts.

Una vegada més, l'objectiu d'aquest projecte és desenvolupar el sector turístic de la província. I una vegada més, la dubtosa viabilitat del projecte posa en tela de judici les vertaderes intencions dels promotors. "No volem un altre Terra Mítica", es cansen de repetir els par-



En el centre de la imatge, Carlos Fabra, el polèmic president de la Diputació de Castelló, i Gerardo Camps, conseller d'Economia, entre els alcaldes de Cabanes, Artemio Siurana, i Orpesa, Rafael Albert. La imatge correspon a la firma, el passat dimecres 10 de novembre, del conveni que permetrà desenvolupar el parc d'oci Mundo Ilusión.

tits de l'oposició. Però els promotors asseguren que la posada en funcionament del parc aportarà múltiples millores en serveis culturals, socials i també en infraestructures.

Precisament una de les infraestructures que facilitaran l'accés al parc és el vial Cabanes-Orpesa, segurament la carrete-

ra més polèmica que s'ha construït al País Valencià en els darrers anys. Des que les màquines començaren a treballar, el juny de 2000, la carretera s'ha paralytat múltiples vegades. Sentències judicials, mobilitzacions veïnals i paralyzacions cautelars han estat una constant en la construcció del vial. I és que el traçat de la carretera envaeix el paratge natural del Desert de les Palmes i amenaça la supervivència de nombroses cavitats i aqüífers subterranis del barranc de Miravet, on habiten un mínim de vint espècies animals, entre elles una espècie de crustaci cavernícola d'aigua dolça, únic a tot Europa.

Mentre la Plataforma Salvem el Desert, després de quatre anys, continua les mobilitzacions per convèncer l'administració de la possibilitat d'optar per un altre traçat que no afecta el paratge natural, l'empresa adjudicatària del vial interposa denúncies gairebé ca-

da dia per les constants paralyzacions de les obres. Entre unes coses i altres, el cost del traçat escollit per la Generalitat supera ja en més de 15 milions d'euros el pressupost inicial. I, esperant que s'arribe a una solució de consens, el vial va sumant quilòmetres per tal de facilitar la connexió entre l'aeroport i la costa. De fet, si la relació entre l'aeroport, la carretera, la platja, i ara també Mundo Ilusión, va ser clara des del primer moment, a ningú no se li va escapar tampoc que un dels més grans beneficiats per la construcció del vial havia de ser el macrocomplex turístic Marina d'Or.

El seu propietari, Jesús Ger, un català establert des de fa molts anys a les comarques del nord del País Valencià, manté bons contactes amb el PP provincial, especialment amb el president de la Diputació. Amb la urbanització Marina d'Or ha aconseguit que Orpesa lidere el rànquing de pobles de la costa castellanenca amb major nombre de vivendes licitades (des de l'I de gener al 25 d'agost de 2004 s'han licitat a Orpesa 1.798 vivendes de renda lliure). "Tu ciudad de vacaciones", el lema publicitari de la urbanització, s'anuncia constantment en televisió, en horaris de màxima audiència, en ràdios d'abast estatal i a les parades del metro de Madrid. No en va, per omplir les gegantines instal·lacions de Marina d'Or, inclòs "el balneari d'aigua marina més gran d'Europa", fan falta molts i molts turistes, potser massa.

Ara, però, amb els 16 milions de metres quadrats per urbanitzar al costat de Mundo Ilusión, molts altres empresaris del totxo, a banda de Ger, faran l'agost. El termini per a presentar les propostes ja és obert i, encara que no hi ha data fixada, les previsions auguren un procés ràpid. Així i tot, encara queden molts dubtes sobre la viabilitat de tot plegat (Mundo Ilusión, l'ampliació de Marina d'Or, urbanitzacions, camps de golf, hotels, etc.). Sobretot si es té en compte que una de les peces clau en tot aquest entramat urbanístic s'acaba d'esfumarse: l'aigua que havia d'arribar del transvasament de l'Ebre.

**El macrocomplex Marina d'Or serà el màxim beneficiari dels grans projectes urbanístics que promou Fabra**

Anna Domènech