

Les línies **tortes** del triangle de l'oci

L'aeroport de Castelló, el vial Cabanes-Orpesa, el parc temàtic Mundo Ilusión i l'expansió de la urbanització Marina d'Or s'apleguen en uns pocs quilòmetres quadrats. Tots aquests projectes tenen el suport explícit del president de la Diputació de Castelló, Carlos Fabra, l'encarregat de superar els inconvenients que van sorgint.

Les comarques de Castelló i, en concret, el triangle de la Plana Alta comprès entre Cabanes, Orpesa i el futur aeroport Costa Azahar de Castelló, a Vilanova d'Alcolea, viu el procés urbanístic i especulatiu de major magnitud del nord del País Valencià. A l'empara d'infraestructures impulsades per organismes públics, com ara l'aeroport, el vial Cabanes-Orpesa i l'augurat parc d'oci Mundo Ilusión, les majors constructores de la zona lluiten per urbanitzar prop de 16 milions de metres quadrats i desenvolupar més de 20.000 habitatges. Pugnen per crear la major ciutat d'oci de l'estat. En definitiva, desenvolupar del no-res una ciutat que, amb capacitat per allotjar al voltant de 100.000 persones, seria la segona ciutat de la província, només per darrere de Castelló de la Plana.

Els dos actors principals d'aquest enfrontament són, d'una part, dues de les empreses que construeixen l'aeroport (PGP i Lubasa), interessades també a urbanitzar la zona, i, de l'altra, la firma turística Grupo Loger, que veu en aquest triangle l'espai d'expansió natural del complex Marina d'Or.

La negativa feta pública fa pocs dies de la Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM) a entrar en l'accionariat de l'aeroport juntament amb Lubasa i PGP –contràriament al que estava previst– ha precipitat la guerra. Així, fa una setmana Lubasa i PGP van presentar una proposta de pla d'actuació integral (PAI) per urbanitzar la zona. Marina d'Or ja ha anunciat que, properament, presentarà un PAI alternatiu.

L'aeroport. La primera pota d'aquest ambiciós projecte és l'aeroport. La iniciativa aeroportuària, nascuda, com qua-

si tot a les comarques castellonenques, de la ment del president de la Diputació, Carlos Fabra, va començar a plantejar-se l'any 1996. Una infraestructura que, ja des de les seues primeres passes, va generar gran polèmica.

Amb l'inici dels primers tràmits van començar els problemes, ja que el conveni d'expropiació signat per la Diputació al 2001 no va satisfer els propietaris dels terrenys. Tot i això, les actuacions van continuar endavant. El març del 2002, Diputació i Generalitat Valenciana van constituir la societat Aeropuerto de Castellón, SL (Aerocas), amb una participació del 50% cadascuna. Posteriorment, el maig del 2003, aquesta societat va publicar el plec de condicions per a seleccionar l'empresa que construiria i gestionaria durant els primers cinquanta anys la infraestructura aeroportuària. Més recentment, el passat desembre, la Generalitat va obtenir el 98% de la societat, circumstància que va provocar que el portaveu del PSPV-PSOE a la Diputació, Enrique Navarro, abandonara el consell d'administració.

L'empresa adjudicatària va resultar ser Concesiones Aeroportuarias, SA, constituïda per Lubasa –la constructora més potent de Castelló–, PGP i FCC. Curiosament, aquestes dues primeres societats (Lubasa i PGP) formen part d'una de les principals candidates a urbanitzar els 16 milions de metres quadrats de Mundo Ilusión.

A més de les favorables condicions del plec de l'adjudicació de l'aeroport, el Govern valencià va comprometre la participació de les caixes valencianes CAM i Bancaixa en l'accionariat de Concesiones Aeroportuarias, SA, amb 10 milions d'euros. Bancaixa va confirmar el novembre del 2004 que aportaria els seus 5

milions. Però la CAM, més propra als sectors zaplanistes del PP que no a Camps i Fabra, ha decidit recentment quedar-se fora. A aquest contratemps per a Concesiones Aeroportuarias, SA, s'afegeix la retirada del projecte de l'operadora de l'aeroport de Castelló, Brussels Air Company (BIAC).

Així, Lubasa i PGP s'han vist obligades de colp a desembutxacar més diners dels previstos i assumir més participacions de Concesiones Aeroportuarias, SA, per finançar el projecte. A més, la investigació d'aquesta empresa per un delictes ambiental i la paralització judicial de les obres l'estiu passat han encarrit encara més el projecte. De l'1 d'abril al 15 de maig les obres tornaran a estar parades, per tal de respectar l'època "de nidificació de l'esparver cendrós", tal com fixa la declaració d'impacte ambiental del projecte.

Aquests moviments han precipitat la presentació d'un nou PAI per PGP, Lubasa i la firma alacantina Ortiz Desarrollos Urbanísticos per urbanitzar la zona de Mundo Ilusión, quan en àmbits empresarials ja es comentava que es retirarien del projecte en benefici de Marina d'Or.

Mundo Ilusión. El projecte de parc temàtic Mundo Ilusión també va eixir de la ment emprenedora de Carlos Fabra. Des que fa una dècada es presentava com el Parque de La Magia de Tamarit fins ara, el projecte turístic ha pres diferents formes i denominacions. Ara s'intenta que els canadencs del Cerc du Soleil gestionen un parc cultural.

La fallida de Terra Mítica i la impossibilitat econòmica d'expropiar els 800.000 metres quadrats necessaris per a construir el parc temàtic de Castelló van obligar el Govern valencià a vincular l'obtenció dels terrenys amb cessions urbanístiques. És a dir, per tenir l'espai per al parc temàtic és necessari urbanitzar els 16 milions de metres quadrats del voltant. Un pastís massa important perquè les grans constructors de Castelló el deixaren passar.

Davant aquesta oportunitat de negoci, les empreses interessades van comprar gran part dels terrenys. L'agrupació de propietaris impulsada per Marina d'Or concentra més del 50% dels terrenys, se-



Marina d'Or no en té prou. Ara vol explotar els terrenys urbanitzables annexos a Mundo Ilusión, una ciutat per a 100.000 habitants nascuda del no-res.



