

# Aeroports que no alcen el vol

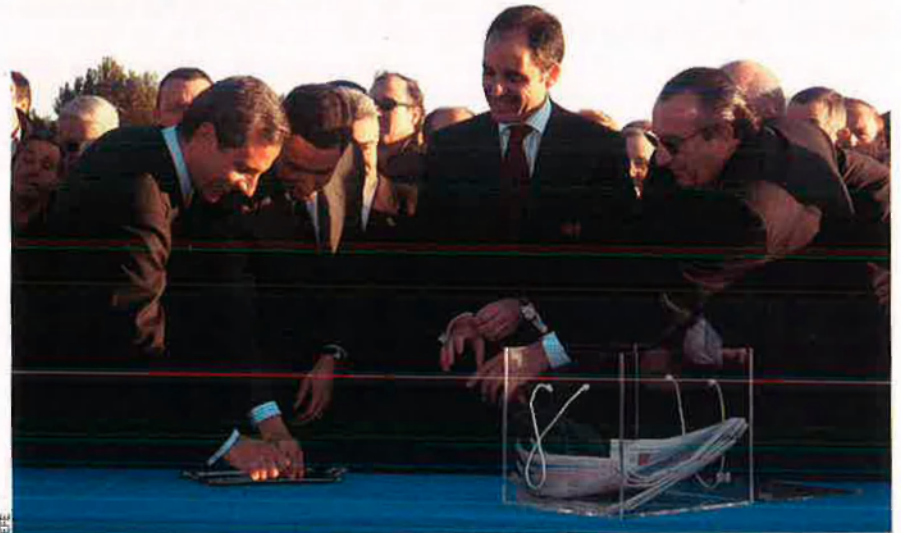
**C**astelló. L'aeroport de Castelló és, actualment, la infraestructura aeroportuària encara per construir més coneguda en el conjunt de l'estat espanyol. Equips com el Vilareal CF promouen des de fa més d'un any aquest projecte, tot i que, fins a la primavera del 2007, com a molt prompte, no estarà enllestit. I més encara si es té en compte que, des del passat 26 d'agost, la continuïtat de les obres de construcció d'aquest projecte perilla.

L'empresa pública promotora del projecte aeroportuari, Aeropuerto de Castellón (Aerocas) —participada en més d'un 90% per la Generalitat Valenciana i la resta per la Diputació de Castelló—, va rebre el 26 d'agost un dictamen del Ministeri de Foment en què s'advertia que l'obra "no disposa de l'autorització del projecte d'obres". Així mateix, atorgava a Aerocas deu dies per elaborar al·legacions abans de "procedir a ordenar la suspensió executiva". El 6 de setembre, els màxims mandataris de la societat pública presentaven, davant la Subdelegació del Govern de Castelló, les seues al·legacions contra la paralització, que actualment s'estudien al Ministeri.

Paral·lelament a la defensa legal del projecte, el veritable promotor d'aquesta infraestructura, el president de la Diputació de Castelló, Carlos Fabra, eixia a la palestra pública: "Cap ordre de Foment ens farà parar l'aeroport perquè el Ministeri no té competències per fer-ho." Així mateix, el dirigent popular reptava el Ministeri i assegurava que "només una ordre judicial farà suspendre les obres". Pocs dies després, Carlos Fabra, juntament amb el vicepresident del Consell, Víctor Campos, la consellera de Turisme, Milagrosa Martínez, i tots els representants de les organitzacions empresarials de Castelló feren una conferència de premsa conjunta en defensa "d'una infraestructura imprescindible per al futur desenvolupament turístic i econòmic de Castelló".

Portaveus del PP argumentaven que l'ordre de Foment era una decisió po-

Juan Costa, exministre de Ciència i Tecnologia, Eduardo Zaplana, Francesc Camps i Carlos Fabra, el dia que es van iniciar les obres de l'aeroport de Castelló.



Els projectes dels aeroports de Lleida i de Castelló ja van nàixer envoltats de polèmica. Ambdues infraestructures s'han trobat amb diversos moviments d'oposició. Si bé els problemes que han de solucionar són de caire diferent, cap dels dos aeroports avança al ritme previst.

lítica del PSOE contra Castelló i contra els projectes del PP.

La mateixa ordre ministerial obria un "expedient d'informació reservada" al projecte aeroportuari per esbrinar si les obres "violaven la declaració d'impacte ambiental", tal com denunciaven els ecologistes de GECEN. Cal recordar que, per qüestions mediambientals, les obres, actualment en marxa tot i les advertències de Foment, es van veure ja paralitzades cautelarment per ordre judicial el passat estiu.

**Problemes administratius i legals.** A més dels problemes administratius amb el Ministeri, hi ha pendents altres tràmits del projecte aeroportuari, com ara l'expropiació dels terrenys, que està als jutjats; la compra d'unes parcel·les a l'Ajuntament de Vilanova,

que s'ha de revisar, i sobretot, els permisos. Segons fons consistorials, la construcció de l'aeroport no compta tampoc amb les llicències municipals de Vilanova d'Alcolea i Bell-lloc (Plana Alta), els dos municipis on s'ubica la pista.

Per altra banda, EU ha enviat al Congrés diversos escrits denunciant deficiències importants en el projecte de Castelló, que segons aquesta formació política posen en dubte la viabilitat tècnica del projecte, com ara errors en les mesures dels vents.

A més de problemes administratius, el projecte de l'aeroport de Castelló, ubicat vora els dos petits municipis esmentats anteriorment, ha de superar problemes financers. L'empresa executora de l'obra, Concesiones Aeroportuàries —conformada per FCC, Lubasa i PGP—,



Maqueta de la base que es pretén construir a Castelló. Les condicions ecològiques de la zona podrien fer-lo inutilitzable més de cent dies l'any.

no va aconseguir que la CAM assumira el 15% de les seues accions per culpa de les guerres internes del PP al País Valencià. L'entrada garantida ja per Bancaixa en l'accionariat, també amb un 15% i amb una inversió de 5 milions d'euros, encara no s'ha formalitzat.

La negativa de la CAM a participar en l'accionariat ha obligat Concesiones Aeroportuàries a buscar nous accionistes. Aquesta mercantil ja té emparaulada l'entrada de Caja Madrid, que compraria un 15%, i la d'Abertis, una empresa especialitzada en gestió d'aeroports, que entraria com a operadora i tindria el 5% de les accions. Els portaveus de l'empresa constructora de l'aeroport —que també serà l'encarregada de gestionar la infraestructura els primers cinquanta anys— han assegurat que aquest mes de setembre es tancarà l'entrada de tots els accionistes en la societat.

Per altra banda, també ha mostrat la seua disposició de participar en l'aeroport el director general de Marina d'Or, Jesús Ger. No obstant això, les seues relacions amb alguns dels actuals accionistes, amb qui s'ha enfrontat pel PAI Mundo Ilusión entre Cabanes i Orpesa, ho dificulten. Ger es va traslladar recentment a Madrid per comunicar a Caja Madrid el seu interès pel projecte

i, si hi entrara com a accionista, ho farà des de la caixa madrilenya.

**Viabilitat.** L'aeroport de Castelló, batejat com a Costa de Azahar, forma part de tot un conjunt d'obres faraòniques inspirades pel president de la Diputació de Castelló, Carlos Fabra. D'aquesta manera, la viabilitat econòmica del futur aeroport dependrà, en gran mesura, d'un model "turístic de qualitat", segons argumenten membres del PP. Dins d'aquest model turístic es preveu la construcció, abans del 2010, de més d'una dotzena de camps de golf a les comarques de Castelló. Se suposa que l'aeroport, que asseguren que rebrà vora 2 milions de passatgers l'any, servirà per omplir el gran nombre d'urbanitzacions projectades a Castelló. Cal dir que, prop de la futura pista aeroportuària, es construirà la que serà la ciutat d'oci més gran d'Europa. L'empresa Marina d'Or executarà un projecte que ocuparà 18,8 milions de metres quadrats —serà la reparcel·lació de terrenys més gran de la història mundial, només després de la patida al Japó després de la Segona Guerra Mundial.

**Abertis confirma el seu interès per operar a Castelló.** La societat Abertis ha confirmat a EL TEMPS que

ha mantingut contactes amb Concesiones Aeroportuàries, si bé no ha detallat si entrarà directament des d'Abertis en l'accionariat o si ho farà des de la seua filial aeroportuària TBI, de la qual és la major accionista.

Cal recordar que Abertis Infraestructuras, SA, i AENA han invertit, recentment, 50 milions d'euros en l'aeroport londinenc de Luton, les obres d'ampliació del qual es van inaugurar el mes passat. Aquest aeroport britànic és gestionat per la filial d'Abertis TBI, i la inversió significarà "la creació d'una nova àrea comercial i de restauració" a les instal·lacions de l'aeroport.

Abertis, que va comprar al gener TBI a través d'ACDL, societat que controla en un 90%, gestiona i té inversions en una quinzena d'aeroports arreu del món, tant a Amèrica com a Europa. L'empresa està especialitzada en infraestructures de comunicació i gestiona també un gran nombre d'autopistes.

**Lleida no aixeca el vol.** Les comarques del pla de Lleida fa més d'un any que miren cap al cel. I no es tracta només d'esperar que ploqui, que també, evidentment, després de tanta sequera. L'esperadíssim aeroport es fa esperar. L'històric aeròdrom d'Alfés

El conseller de Política Territorial i portaveu del Govern català, Joaquim Nadal, vol agafar el model de gestió d'aeroports francès -amb la gestió a mans dels governs regionals, el de l'estat, els ajuntaments i les cambres de comerç- per aplicar-lo al de Lleida.



DEPARTAMENT D'OBRES PÚBLIQUES

(Segrià) semblava l'emplaçament natural per a aquesta infraestructura, però els ecologistes s'hi havien oposat sempre de ple perquè en la timoneda que creix en aquest espai hi fa niu una au protegida, l'alosa becuda. Dos dels socis de Govern del tripartit de la Generalitat, ERC i ICV, havien donat suport als moviments contraris a la crea-

ció de l'aeroport a Alfés, per la qual cosa, quan hi va haver el relleu polític al capdavant del Govern català, es va decidir buscar un altre emplaçament.

De les deu opcions que es van posar sobre la taula (inclosa la d'Alfés), la que va tenir més punts aplicant criteris mediambientals, urbanístics, territorials i aeronàutics va ser la d'Alguaire



(Segrià). Veïns, partits polítics i ecologistes van veure amb bons ulls la proposta, segons la qual l'aeroport estaria operatiu el 2008 i acolliria vols de viatgers i de mercaderies. Tenint en compte que feia setze anys que es discutia el projecte, semblava un final feliç per a aquesta història interminable, que ha comportat importants pèrdues econòmiques per a les terres lleidatanes, com ja ha denunciat en diverses ocasions la Cambra de Comerç.

Però els terminis promesos pel Govern tripartit no es compleixen, ni de bon tros. La Generalitat sempre va dir que el 2005 s'expropiarien les finques necessàries per fer les obres, però quan ens trobem ja a la recta final de l'any encara no s'ha fet res. De moment, la nova promesa de l'administració autonòmica ja ha posposat les expropiacions fins a final d'any. Començaran, diu el departament de Política Territorial, al mes de novembre. El termini d'informació pública del pla especial urbanístic d'aquesta infraestructura s'allargarà fins a mitjan mes d'octubre, ja que s'han introduït uns canvis en el text original que tenen com a finalitat legitimar l'adquisició forçosa de terrenys per l'administració autonòmica en el supòsit que no hi hagi acord amb els propietaris.

**Una decisió polèmica.** La decisió d'ubicar l'aeroport de Lleida a Alguaire va truncar les il·lusions i les esperances de deu pobles del Segrià situats al marge esquerre del riu Segre que van unir forces per reclamar que la infraestructura es fes a Alfés tot i l'oposició dels ecologistes. Aquests pobles (Alfés, Albatàrrec, Alcanó, Aspa, Sunyer, Sudanell, Torres de Segre, Montoliu de Lleida, Puigverd de Lleida i Artesa de Lleida) proposaven com a emplaçament alternatiu uns terrenys ubicats a cinc quilòmetres de la polèmica zona en què habiten les aus protegides. Alfés

Un any després que el Govern tripartit de la Generalitat de Catalunya decidís ubicar l'aeroport a Alguaire en detriment de l'opció històrica d'Alfés, a la qual s'oposaven els ecologistes, s'ajornen les expropiacions dels terrenys

semblava tenir molts números perquè ha acollit històricament l'aeròdrom de Lleida, construït fa 75 anys i senyalitzat en totes les cartes d'aviació mundials. La Generalitat, però, va preferir un altiplà situat a Alguaire i va aconseguir el que durant setze anys havia resultat impossible: que es possessin d'acord administracions, partits polítics, ecologistes, empresaris i veïns. Però tampoc la requalificació i l'expropiació dels terrenys no ha anat al ritme previst, i ara es posa en qüestió que la infraestructura pugui començar a funcionar l'any 2008, tal com s'ha dit.

L'opció d'Alguaire es va imposar a unes altres nou alternatives, la primera d'aquestes la d'Alfés, tenint en compte tres paràmetres: l'urbanístic i territorial, l'aeronàutic i el mediambiental (un factor decisiu, aquest darrer, a l'hora de descartar l'opció històrica d'Alfés). Els tècnics van tenir en compte la proximitat de Lleida (a uns 15 quilòmetres), la carretera N-230, que connecta amb l'estat francès i que es convertirà en autovia, i la N-240, també pendent que el tram Lleida-Osca es transformi en autovia. També van tenir en compte la proximitat amb la variant de Lleida i amb la línia de tren convencional, que està previst que es converteixi en línia de rodalia.

La superfície de l'aeroport serà d'1,8 km<sup>2</sup>. L'aeroport serà catalogat en la categoria de regional, per la qual cosa podrà acollir vols gairebé cap a tot Europa. Tindrà una pista de 2,5 km, una terminal en què s'ubicaran els serveis per als passatgers i el local de l'aeroclub, una estació per subministrar combustible i un heliport, a més dels serveis d'emergència corresponents. La Generalitat incloïa en els pressupostos de l'any passat una partida per a la compra dels terrenys i en els d'aquest any se n'ha inclòs una altra per al finançament del projecte. També té previst demanar al Govern estatal que col·labori en el finançament, així com en la gestió. El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, ha expressat el seu desig d'aplicar el model de França, en què els aeroports són gestionats pels governs regionals, el de l'estat, els ajuntaments i les cambres de comerç.

**Macià Claramunt**  
**Anna Sàez**

**Confidencial**



Xavier Vinader

## Yahoo i la policia xinesa

La reputació de Yahoo, un dels servidors principals d'Internet, està en dubte. El seu paper en el "cas Shi Tao" ha descobert el seu costat més fosc i ha evidenciat, una vegada més, que el ciberespai és ple de paranys i que cal malfiar-se de tothom.

Shi Tao era un desconegut redactor del *Contemporary Business News*, a la província de Hunan (la Xina), fins que, el novembre del 2004, va difondre a través d'Internet un document governamental confidencial on es "recomanava" als mitjans de comunicació com actuar davant d'una possible agitació provocada pels xinesos de la diàspora de visita al país i que coincidiria amb la data del 4 de juny, aniversari de la massacre de la plaça Tiananmen. L'atreviment no va passar desapercebut. Dies després, la policia política va detenir Shi Tao acusant-lo de divulgar "secrets d'estat", i l'abril passat el van condemnar a deu anys de presó. Pequín no vol abaixar la guàrdia.

Ara, diverses organitzacions defensores de la llibertat d'expressió en el món han denunciat que la inculpció de Shi Tao només ha estat possible gràcies a l'estreta col·laboració de Yahoo amb la policia política del règim xinès. La filial a Hong Kong d'aquest potent servidor va delatar a la policia xinesa el nom de la persona que utilitzava el compte, en aparença anònim, on es publicaven els documents "confidencials" emprenyadors, es va permetre a les autoritats d'accedir al lloc i d'utilitzar aquesta prova contra Shi Tao durant el seu procés.

Jerry Yang, un dels cofundadors de Yahoo, va admetre la transmissió de les informacions relatives a Shi Tao i va intentar disculpar-se al·legant: "No sabem per a què volien aquestes dades, la policia no diu mai què es el que busca realment." Però la veritable mare dels ous de tot l'afer està en la política d'expansió de la potent societat nord-americana a la Xina i, concretament, en la firma, a principi del passat mes d'agost, d'un acord de participació de mil milions de dòlars per Yahoo en el portal xinès Alibaba.com. Els diners no tenen cor. Davant el boom d'Internet a la Xina —un centenar de milions d'usuaris— i la perspectiva d'ampliar la seva facturació, Yahoo ha deixat clar la seva disposició a col·laborar amb el poder de Pequín. No són els únics. Altres servidors, que també fan cua per posicionar-se en el mercat xinès, han bloquejat paraules com "democràcia", "llibertat" o "drets humans" quan són utilitzades pels seus usuaris, i Google ha retirat discretament del seu motor de recerca xinès la possibilitat de consultar "mitjans de comunicació considerats per Pequín com subversius". Els "ciberdissidents" ho tenen magre, ja n'hi ha més de seixanta tancats a les presons xineses, i la llista pot ampliar-se molt més...



EL TEMPS