

xineses no tenen cap objecció moral a l'hora d'establir acords econòmicament beneficiosos amb règims polítics d'estatus dubtós.

—**En quins àmbits la UE podria ser més competitiva respecte a la Xina, tenint en compte que els avenços tecnològics i el valor afegit de productes i serveis són cada dia profanats i imitats més fàcilment?**

—L'economia europea no té alternativa: ha de prendre el rumb de l'especialització per a plantar cara a la competència xinesa. Pot produir béns de gamma alta en el cas de productes com el calçat o les peces d'automoció, o bé oferir serveis postvenda en el cas d'equips industrials. També és factible, en un futur, que al mercat xinès s'hi introdueixin empreses europees especialitzades en tecnologies ambientals o de reciclatge.

—**Abans dèieu que les relacions Xina-Estats Units tampoc no han estat exemplars. En què es diferencien de l'estratègia de la UE?**

—La UE s'ha aproximat parcialment a l'estratègia tradicional dels Estats Units. Els EUA han aplicat una estratègia de més confrontació amb la Xina, una actitud de més duresa. I, anys enrere, la UE va aprofitar aquest distanciament per a situar-se com un soci estratègic de la Xina a final dels 90. Però, com he dit, ara s'adona que no n'ha obtingut tants beneficis com s'esperava, i d'alguna manera s'ha tornat a aproximar a l'estratègia dels Estats Units, amb una posició de més duresa respecte al compliment dels requisits de l'Organització Mundial del Comerç.

—**I quin dels dos camins ha donat més bons fruits, el de la UE o el dels EUA?**

—Cap dels dos no ha funcionat gaire bé. És veritat que la UE va obtenir alguns resultats importants a final dels 90, perquè, ni que sigui cert que la Xina n'ha sortit més beneficiada, la UE també n'ha obtingut grans beneficis. Els EUA, per molt que en el pla retòric i de diàleg mostrin una actitud de confrontació, a l'hora de fer negocis, igual com el Japó, han deixat de banda moltes qüestions que podien ser un entrebanc.

*Gemma Aguilera*

# Un aeroport en l'aire



EL TEMPS

Maqueta de l'aeroport.

Divendres passat, la plana major del PP va inaugurar l'aeroport de Castelló. La infraestructura, una obsessió personal de Carlos Fabra, que sempre ha defensat que serà un motor econòmic, naix plena d'incògnites sobre la capacitat d'atraure turistes. Fins al punt que l'empresa concessionària ha aconseguit que Generalitat i Diputació modifiquen els termes del contracte per a no haver d'ensopegar.

La cita era convocada per a divendres passat, a les 11.30 hores, just la vigília d'iniciar-se la setmana de la Magdalena, festa gran a la ciutat de Castelló. A 37 quilòmetres d'allí, entre els termes municipals de Bell-lloc del Pla i Vilanova d'Alcolea, els polítics del Partit Popular feien la seua diada particular: s'inaugurava l'aeroport de Castelló de la Plana després d'haver-hi esmerçat 151 milions d'euros i un tortuós enlairament que s'ha prolongat més de set anys a causa de diverses paralitzacions ordenades des dels jutjats. Amb la inauguració de divendres, Castelló, com abans Valèn-

cia i Alacant, es dotava d'un aeroport, si bé encara no és segur que les noves instal·lacions comencen a acollir vols durant l'estiu. Aerocas, l'empresa constituïda per la Diputació i la Generalitat responsable de les obres, acaba de remetre al Ministeri de Foment espanyol la sol·licitud de permisos de navegació, un tràmit que, per norma, s'allarga sis mesos. Siga com siga, es tracta de l'"obra més important en la història de la província de Castelló", en paraules d'un delictós Carlos Fabra.

"Històric" ho és, sobretot, per al president de la Diputació. L'amo i senyor del PP a Castelló ha fet de l'aeroport

el seu cavall de batalla durant l'última dècada de vida política. Ni ecologistes (reeixiren a aturar les obres a causa de la nidificació de l'esparver cendrós), ni jutjats (que n'obligaren la paralització), ni Ministeri de Foment (que no en veié clar l'emplaçament), no han privat el president de la Diputació d'assolir el seu objectiu de dotar a Castelló d'un aeròdrom. Amb la inauguració de divendres, Fabra, que es retira de la política aquest mes de maig després de setze anys de controlar les comarques del nord del País Valencià amb mà de ferro, deixa al seu full de serveis una infraestructura que considera cabdal per a la dinamització d'aquest territori.

D'acord amb l'esquema dels populars de Castelló i també de molts empresaris de l'hostaleria, les noves instal·lacions han d'esdevenir la porta d'entrada dels turistes europeus, com ja ho són els aeroports de Reus a la Costa Daurada o el de l'Altet a Alacant. Perquè Castelló –al contrari que Alacant, València o Tarragona– és un territori relativament verge quant al turisme internacional. Segons dades de la Cambra de Comerç, el 85% dels turistes que hi passen l'estiu procedeixen d'uns altres punts de la península, preferentment del nord i de Madrid, des d'on es desplacen amb vehicles propis. La missió de l'aeroport hauria de ser, doncs, d'ampliar el ventall i que britànics, alemanys i belgues, entre més, vegem en Castelló allò que van a cercar en uns altres punts de la façana mediterrània.

**Aeroports per a tothom.** Tanmateix, el problema de Castelló és la capacitat d'atracció. Sense la tradició turística d'Alacant ni el magnetisme de Barcelona o de València, a Castelló li resultarà ben complicat d'atraure l'interès o bé les línies aèries –que, al cap i a la fi, tenen la paella pel mànec en tot aquest afer–, o bé dels totpoderosos operadors. La proximitat amb València tampoc no hi juga a favor.

El perill de convertir-se en un aeroport fantasma, doncs, planava aquests dies sobre Castelló. Aquests darrers anys hem assistit a una proliferació d'aeroports de mida petita sense precedents arreu de la península. Els resultats d'aquesta mena de bogeria aèria no han estat en absolut positius, i pràcticament la totalitat de les obertures han



**Primera pedra de l'aeroport de Castelló, el gener de 2004. D'esquerra a dreta, Juan Costa, Eduardo Zaplana, Francisco Camps i Carlos Fabra.**

desembocat en fracassos. A l'aeroport de Logronyo, inaugurat l'any 2003, hi ha un sol vol diari amb destinació a Madrid i només a l'estiu amplia l'oferta amb les Balears i les Canàries. El d'Oscà, inaugurat amb la intenció de convertir-se en la porta d'entrada dels esquiadors als Pirineus d'Aragó, té unes pèrdues anuals de 4,5 milions d'euros i de fet, avui, no s'hi enlaira cap avió. La situació no és gaire diferent a Alguaire. L'aeròdrom de Lleida, gestionat per Aeroports de Catalunya, viu amb l'ai

al cor després de l'anunci de Ryanair d'abandonar-lo el 30 de maig.

Meravellats com estàvem amb la hiper-mobilitat que ens atorgaven les línies de baix cost i els fluxos continus dels grans aeroports, molts territoris van voler participar en la disbauxa aèria. Però el temps demostra que, fet i fet, la cosa no era tan fàcil com aplanar uns quants milers de metres quadrats, fer un edifici de dues plantes amb taulells i alçar una torre de control. S'ha construït el continent, però, s'ha creat un producte

## Escales d'un llarg enlairament

■ **1999** Carlos Fabra llança la idea de crear Mundo Ilusión, un parc temàtic dedicat a la màgia a Cabanes i que anava acompanyat d'una urbanització impulsada per la iniciativa privada.

■ **Febrer del 2002:** El BOE publica una ordre que declara d'interès general l'aeroport de Castelló, entre els termes de Vilanova i Bell-lloc.

■ **Gener del 2004:** Col·locació de la primera pedra.

■ **Setembre del 2004:** La direcció general d'Aviació Civil del Ministeri de Foment ordena que es paralitzen immediatament les obres per insuficiències en la documentació presentada.

■ **Juny del 2005:** L'empresari Jesús Ger presenta en societat Marina d'Or-Golf. La construcció era prevista al voltant de Mundo Ilusión.

■ **Setembre del 2005:** Els ajuntaments de Cabanes i Orpesa adjudiquen el PAI de Mundo Ilusión a Jesús Ger.

que incite a omplir-lo de contingut? Tot plegat, ho va explicar molt bé la setmana passada –durant una visita a València– Pablo Caspers, sots-director per a Espanya i Portugal d’Air Berlin, amb referència justament a l’aeroport de Castelló: “No és qüestió de tenir un aeroport, sinó de ser una destinació abel·lidora en els mercats de turistes. Un aeroport en si mateix no serveix de res si no és per a una destinació turística. Ens resulta més fàcil de dur gent a una destinació si té aeroport, però un aeroport no genera una destinació.” Opina molt semblantment Xavier Fageda, del departament de política econòmica de la Universitat de Barcelona, que lamenta que molts polítics pensen que “generant una bona oferta, en tindran prou per a rebre una bona demanda”. “Hi ha elements endògens que determinen la rendibilitat de la infraestructura. La infraestructura és una condició necessària, però mai suficient”, diu aquest expert en transports.

**Feina feta no fa destorb.** Amb tot, Castelló de la Plana no és Ciudad Real, ni Osca. Castelló és un territori amb infraestructures i tradició turística, amb un clima agradable gairebé quasi tot l’any, no tan massificat a la primera línia de costa, amb uns preus competitius i una zona d’interior amb un cert encant. Quin problema hi ha, doncs? Els terminis i la falta de coordinació, segons

que expliquen la majoria dels qui hem consultat per a aquest reportatge. Des que s’hi posà la primera pedra, el gener del 2004, han passat set anys i, això no obstant, les millores en la dotació turística han estat minses. “Perquè l’efecte de l’aeroport siga significatiu –explica Xavier Molina, catedràtic d’organització d’empreses a la Universitat Jaume I– hauria d’haver-hi hagut una millora de l’oferta turística, més infraestructures, més activitats turístiques i particularment més oferta hotelera. Castelló és deficient en aquests aspectes i, per tant, facilitar la vinguda de turistes i prou pot no tenir la capacitat de dinamitzar el sector significativament.” És d’una opinió molt semblant Enric Domínguez, cap d’estudis de la Cambra de Comerç de Castelló. Domínguez està convençut que l’aeroport “pot ser un instrument molt beneficiós per a l’economia de la província”, però lamenta que “els agents públics i privats no hagen estat capaços de coordinar-se per a definir un producte turístic”, oferir-se als operadors i distingir-se de la resta de l’oferta. “Tenim elements de qualitat com ara la gastronomia, la cultura, les tradicions... però no els hem sabut donar forma”, afegeix.

Els 600.000 passatgers de què parlava el primer contracte signat entre Aerocas i Concesiones Aeroportuarias (vegeu quadre) per a l’any 2010 o els 720.000 calculats per a l’any 2011 són impossi-

bles d’assolir en la conjuntura actual i sense el desenvolupament de què parlen Molina i Domínguez. “700.000 passatgers és una xifra massa optimista –diu l’expert Xavier Fageda–. Una estimació més vàlida seria entorn del mig milió de passatgers.”

En l’error dels càlculs hi ha, sens dubte, el projecte fallit de Marina d’Or Golf, una enorme urbanització de 18 milions de metres quadrats en terrenys municipals de Cabanes (Plana Alta) sobre els quals l’empresari Jesús Ger pretenia construir un imperi vacacional. Es tractava de replicar la seua Marina d’Or situada a Orpesa però multiplicant-la en mida i mal gust. Les xifres inicials parlaven de 40.000 residències de vacances i de la creació de 7.500 places hoteleres. En canvi d’això, Ger havia de cedir 80.000 metres quadrats perquè s’alçara Mundo Ilusión, un parc temàtic projectat per Carlos Fabra que havia de ser la rèplica de l’alacantina Terra Mítica. Avui, Mundo Ilusión ha estat soterrat per Carlos Fabra mateix i Marina d’Or Golf és, tot i les declaracions de Jesús Ger, una entelèquia. Pel cap baix, caldrien vint anys per a desenvolupar el projecte, massa temps si es pretén donar vida a un aeroport que ja ha d’entrar en funcionament.

Tampoc no han eixit millor les coses en el turisme de golf. Tot i la reconeguda afecció de Fabra a l’esport de la piloteta blanca, en setze anys que ha estat

■ **Gener del 2006:** Es reprenen les obres de l’aeroport.

■ **Octubre del 2006:** El jutjat número 4 de Castelló demana que s’aturen les obres per l’absència de la declaració d’impacte ambiental.

■ **Novembre del 2006:** El jutjat número 4 alça l’ordre de paralització.

■ **Primavera del 2007:** Primera data en què Carlos Fabra tenia previst d’inaugurar l’aeroport.

■ **Abril del 2009:** Fabra considera

liquidat Mundo Ilusión. Jesús Ger, que és qui havia de cedir els terrenys per a fer el parc temàtic, disposat a mantenir el projecte de Marina d’Or.

■ **Març del 2010:** La conselleria de Medi Ambient aprova la declaració d’impacte ambiental de la urbanització Marina d’Or-Golf, després de reiterades demandes del president de la Diputació i del promotor.

■ **Gener del 2011:** L’empresa Concesiones Aeroportuarias exigeix a Generalitat i Diputació el rescat de la concessió de la gestió i explotació de l’aeroport.

■ **Març del 2011:** Jesús Ger diu que té converses amb diverses entitats d’inversió per a “desenvolupar el projecte Marina d’Or Golf”.

■ **Març del 2011:** Aerocas i Concesiones Aeroportuarias acorden de modificar els termes de la concessió perquè no resulten tan oneroses per a la firma concessionària.

■ **Març del 2011:** Inauguració de l’aeroport.

■ **Juliol del 2011:** Segons Fabra, data en què començaran a operar vols des de l’aeroport de Castelló

### Aterratge forçós en pista pública

L'aeroport de Castelló ha estat, ras i curt, "un mal negoci per als valencians". Aquesta rotunditat mostra Marina Albiol, diputada d'Esquerra Unida per Castelló. I tot fa pensar que no li falta raó. L'aeroport de Castelló es va idear com un aeroport públic però de gestió privada. L'administració, d'acord amb aquest esquema i a través de l'entitat Aerocas, que aixoplugava Diputació i Generalitat, es comprometia a finançar les obres. Una volta finalitzada la instal·lació, la concessionària —una empresa que, sota el nom de Concesiones Aeroportuarias, aixoplugava Caja Madrid i FCC (dins de Globalvia), Bancaixa, FCC, Lubasa, Abertis i PGP— pagaria un cànon en canvi de l'explotació de l'aeroport. Segons les previsions, el 2010 passarien per l'aeroport 600.000 usuaris, 720.000 el 2011 i 832.000 el 2012. Per cada passatger que deixara de transitar-hi, l'administració es comprometia a indemnitzar la concessionària amb sis euros.

Però el globus que va ser l'aeroport de Castelló ha anat desunflant-se a poc a poc: d'una banda, la crisi ha fet disminuir de manera generalitzada el trànsit aeri; d'altra banda, ni operadors ni línies de baix cost no s'han entusiasmat amb la possibilitat d'enlairar-se o aterrar a Castelló (de fet, només la valenciana Air Nostrum hi ha mostrat interès públicament). Això va dur Concesiones Aeroportuarias a reclamar el rescat de la concessió (recuperar "l'equilibri econòmic-financer", en digueren) el gener passat, amb el resultat que l'administració es converteix en gestora de l'aeroport, l'empresa privada hi manté l'explotació pràcticament dels mateixos serveis i, a més, té cobertes les possibles pèrdues. La factura, per a les arques públiques, serà d'uns 56 milions d'euros els primers vuit anys. "En lloc de treballar pels interessos de l'empresa pública, Fabra ha treballat pels interessos de la privada", afirma Albiol, que lamenta que la Diputació haja "apostat tot el futur de Castelló a un sol cavall".

al capdavant de la Diputació de Castelló no ha reeixit a materialitzar el seu somni de convertir aquestes comarques en un referent per als turistes del golf. De fet, quan Fabra deixi la Diputació hi haurà

tants camps de golf com quan hi va arribar, tres: un a Sant Jordi, un altre a Borriol i un tercer al Grau de Castelló (Alacant en té una vintena i València, set). I, tot i que alguns altres han rebut el

vist-i-plau administratiu no fa gaire, és poc probable que arriben a construir-se a curt termini.

De quin costat, doncs, bufarà el vent quan l'aeroport de Castelló entre en funcionament i només hi haja les 64.000 places turístiques actuals (22.000 places d'hotel; 23.000 hostals i 8.000 apartament reglats)? Xavier Fageda hi veu possibilitats, malgrat totes les dificultats. Recorda que Tarragona, abans que hi aterrara Ryanair el 2004, va registrar un bon funcionament gràcies als vols xàrter. "Castelló —diu— podria ser un mini-Alacant. Seria un error convertir-se en un aeroport secundari de València. Ha de captar el trànsit turístic per a l'àrea immediata de la costa de Castelló." Xavier Molina, membre de l'Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local de la Universitat Jaume I, ho veu més negre: opina que la construcció de la infraestructura fou "una decisió més política que no econòmica. Tenint tan a prop Manises, hauria estat més lògic millorar les comunicacions entre l'aeroport i els centres turístics i centrar els esforços a millorar i diferenciar la nostra oferta turística". I afegeix: "Ha estat un error la manca d'una política turística valenciana, tot deixant que cadascuna de les províncies i de les marques turístiques elabore estratègies pròpies".

*Violeta Tena*

### Breus

#### La Generalitat anuncia un pla per a salvar el sector de la moto

L'executiu català treballa per a mirar d'evitar o limitar els processos de relocalització en el sector de la motocicleta a Catalunya. El pla pretén donar resposta a una situació de crisi que va esclatar al Principat fa més de dos anys, quan Honda va anunciar que desmuntava la seva planta. Després va venir Yamaha i, ara fa unes quantes setmanes, Derbi. La indústria de la moto, que fou capdavantera fa dècades, es va desintegrant. Però també sorgeixen noves marques, com Volta, o en reneixen, com Ossa. El govern, que diu que defensarà l'especialització de les mar-



JORDI PLAY

**Fàbrica d'Ossa a Girona. La marca ha renascut després de trenta anys sense produir.**

ques, culpa l'anterior executiu tripartit del desmembrament del sector, perquè va fer "una política errònia". Les marques catalanes en actiu denuncien el perpetu abandonament del sector per part de l'administració.

#### CAM i Cajastur trenquen la seua aliança

CAM i Cajastur es divorcien. Després d'un festeig a voltes tempestuós, les dues entitats han decidit de fer un pas enrere en el procés de fusió, en què també intervenien Caja Cantabria i Caja Extremadura, que havia de fructificar en el naixement de Banco Base, tercera entitat d'estalvi a l'estat espanyol. Segons que publicava dijous passat el diari *Levante-EMV*, en l'origen del distanciament hi ha les desavinences entre les cúpules. Els directius de l'entitat alacantina sempre han considerat que els asturians els menystenien a l'hora de repartir-se el poder.