

ECONOMIA

Quatre anys després de la seua inauguració, més de 10 anys després d'haver sigut concebuda com la infraestructura que havia de revolucionar les comarques més septentrionals del País Valencià, l'aeroport de Castelló ha rebut els primers vols comercials. De moment, Ryanair operarà només dos vols, a Londres i Bristol. La infraestructura, que ha costat 175 milions d'euros a la Generalitat, està destinada a internacionalitzar un sector turístic que ara copen els visitants espanyols. Era l'aeroport la infraestructura més adient per assolir aquest objectiu? Patronals i experts en infraestructures en parlen.

Reportatge de Violeta Tena



Però necessita Castelló un aeroport?

Eran Colette i Raphael es van convertir dimarts en protagonistes de l'actualitat. Foren els dos primers passatgers d'un vol comercial que van posar els peus a terra a l'aeroport de Castelló. Sobre la pista els esperaven un bon nombre de periodistes. L'expectació mediàtica era proporcional a l'esperpent en què s'ha convertit la gestació, disseny, construcció i posada en marxa d'aquesta infraestructura. La llista de despropòsits és llarga: des de la invasió de les pistes pels conills a la col·locació d'una estàtua de Ripollés inspirada en Carlos Fabra, passant per les declaracions d'aquest referint-se a les instal·lacions com "l'aeroport per a les persones" o la inauguració de 2011

amb benedicció eclesiàstica inclosa. Això per no parlar del trencament contractual amb el primer concessionari o el suposat interès d'un grup hispanolibi per adquirir l'aeròdrom. "L'aeroport sense avions" ha compendiat tots els mals del model de desenvolupament del País Valencià, per a desesperació del sector empresarial turístic de Castelló, que no ha parat de reclamar el seu dret a disposar d'una infraestructura d'aquestes característiques. El complex de germana menuda oblidada per la capital –ben present a la Plana– ha alimentat la reivindicació durant tots aquests anys. El greuge comparatiu com a argument.

"Hem sigut durant molts anys l'única província de costa sense aeroport. És

lamentable que això siga així tractant-se d'una província eminentment turística i exportadora", explica Carlos Gomis, gerent de l'Associació d'Empresaris d'Hotelleria i Turisme de Castelló (Ashotur). La realitat dona la raó a Gomis. Alacant, València, Tarragona, Barcelona i Girona tenen el seus aeroports. I també Lleida, ja posats. L'aeroport de Castelló, situat al municipi de Vilanova d'Alcolea, queda a 150 quilòmetres de Reus. A una hora i deu minuts hi ha l'aeroport de Manises. Justifica aquesta distància la construcció d'un aeròdrom que ha costat 175 milions d'euros de les arques públiques valencianes?

"La proximitat a València pot ser un problema. L'existència d'un aeroport



Els primers passatgers de l'avió Boeing 737 de Ryanair procedent de Londres creuen la pista d'aterratge de l'aeroport de Castelló el passat dimarts.

tan consolidat com el València no afavoreix les instal·lacions de Castelló”, reconeix Xavier Fageda, que és professor de política econòmica de la Universitat de Barcelona. Aquest expert en gestió aeroportuària creu que en l'aeròdrom de Castelló, com en moltes altres iniciatives, els seus promotors “s’han deixat enlluernar pels suposats efectes benèfics de les infraestructures. És erroni pensar que més infraestructures és sinònim de més progrés”, diu Fageda, qui assegura que el de Castelló és “un cas molt similar al de Lleida”. També allí, l’administració pública –en aquest cas la Generalitat de Catalunya– va promoure la construcció de l’aeroport. Teòricament havia de nodrir de turistes d’hivern el Pirineu català.

En una línia molt semblant es manifesta Ricardo Flores-Fillol, professor a la Facultat de Turisme i Geografia de la Universitat Rovira i Virgili. D’una banda, aquest investigador considera que, a l’hora de planificar infraestructures s’ha cai-

gut en el parany de “pensar que per crear l’oferta emergirà la demanda” i posa l’exemple de les estacions d’AVE que arreu d’Espanya continuen desertes. “Actuar d’aquesta manera és una forma molt innocent de fer les coses”, diu. D’una altra banda, “s’ha de tenir en compte el cost-oportunitat. Una volta que la instal·lació és obvi que cal utilitzar-la i traure-li el major partit –exposa–. Ara bé, si l’objectiu era generar dinamisme, potser els diners no s’haurien d’haver invertit construint un aeroport, per tal com n’hi havia dos molt pròxims. Per què no millorar les instal·lacions turístiques o les connexions amb els aeroports ja existents? O destinar-ho a innovació tecnològica? Són preguntes que s’haurien de plantejar abans de realitzar apostes d’aquest tipus”.

Des d’Ashotur, per contra, consideren que la inauguració de l’aeroport “ha significat un abans i un després per al model turístic” de Castelló. No es pot perdre de vista que el sector tu-

rístic de Castelló és menys madur que no a la resta del país. L’oferta hotelera és menor, com també la d’apartaments turístics i serveis complementaris. Igualment passa amb el grau d’internacionalització. Les colònies d’estrangers que passen el retir hivernal a la Mediterrània, tan habituals a les Marines, l’Alacantí o el Baix Vinalopó són ací testimonials. Segons les xifres de l’INE, el 40% dels visitants que arriben a Alacant són estrangers. La xifra és del 44% en el cas de les comarques de Tarragona. A Castelló és només del 18%. “Confiem que l’aeroport serveixi per desestacionalitzar la campanya i ampliar el període d’activitats anuals”, diu Carlos Gamir. Perquè això passe, però, caldrà ampliar les connexions. De moment, Ryanair només connecta amb Londres i Bristol, amb tres i dos vols setmanals, una xifra molt insuficient. Cada avió pot traslladar, en el millor dels casos, 188 passatgers. És una quantitat molt baixa, si es té en compte que la Generalitat ha renunciat a obtenir cap ingrés de la concessionària Lavalin fins a arribar als 1,2 milions de passatgers per any. “És una xifra inassolible –adverteix Xavier Fageda–. 400.000 usuaris ja resultaria una xifra molt optimista”.

No s’ha de perdre de vista que quan la Diputació de Castelló va impulsar la construcció de l’aeroport, aquest anava íntimament lligat a la construcció del Programa d’Actuació Integral Mudo Ilusión, promogut per Marina d’Or, a la costa de Cabanes. La crisi, però, esborrà aquella barreja de parc temàtic i complex hotelier del mapa. Per a Artur Aparici, professor de sociologia de la Universitat Jaume I el principal problema rau en “la falta de planificació turística”. “El lideratge, en aquest àmbit, s’ha deixat al sector immobiliari i s’ha menystingut la política turística”, assegura. Amb tot, diu, l’entrada en funcionament dels vols “hauria de servir per atraure un turista internacional que, en etapa hivernal, fera ús dels molts apartaments que, essent segones residències de turistes d’ací, les tenen buides durant 10 mesos l’any”. •