

El burofax que el 20 de setembre Ignacio Ventura va remetre al director general de la Competència actual puntualitza que la Generalitat “cenyeix ara la seua sol·licitud de confidencialitat únicament al següent punt: 3) Apartat 49, pàg. 12. La rendibilitat dels contractes de patrocini (2,9 milions d’euros) és una dada econòmica que no és pública i de caràcter sensible, motiu pel qual aquesta xifra hauria de ser substituïda pel símbol [...]”.

‘Todos a la cárcel’. Com que tot plegat és propi d’una pel·lícula de Berlanga, la Generalitat va aprofitar la sanció de la UE per a expulsar Aguamarga dels estudis abans del 2014. Així, l’1 d’octubre passat, José Antonio Escrivà –el cineasta que en última instància Camps va col·locar com a director general de la Ciutat de la Llum– s’adreça als responsables d’Aguamarga –que també ha experimentat canvis en l’accionariat d’ençà de la mort de Berlanga– amb un burofax en què comunica la decisió de l’organisme comunitari i que diu així: “A causa de la impossibilitat de retornar les quantitats percebudes a través de fons públics, ens veiem obligats a adoptar i executar les mesures oportunes tendents a reintegrar la major part possible de les quantitats percebudes per la societat que represente i que han estat declarades ajudes il·legals”. Més endavant Escrivà insta Aguamarga a comunicar “en l’improrrogable termini de tres dies naturals”, la seua acceptació de resoldre el contracte, i que, “consegüentment, procedesquen a abandonar les instal·lacions i el complex cinematogràfic Ciutat de la Llum en un termini màxim de 15 dies”.

Aguamarga, però, es mostra inflexible i contesta el 5 d’octubre que no marxará de la Ciutat de la Llum “fins que així ho resolga l’autoritat competent, si és que així ho resol, mitjançant una sentència ferma i definitiva”. El judici entre els dos gestors del recinte –el públic i el privat– es dirimirà aquest mes d’abril. Aguamarga, en el seu escrit de resposta a Escrivà, critica el “flagrant i dolós intent d’eludir (una vegada més) l’acció de la justícia” per part de la Generalitat. “Per descomptat, Aguamarga Gestió de Estudios, SL, rebutja sense pal·liatius la vostra comminació i les absurdes i arbitràries raons sobre les quals preteneu fonamentarla”. Els cànons impagats per

la Generalitat a Aguamarga ja arriben als vuit milions d’euros. Només durant l’últim any auditat, el 2011, la Ciutat de la Llum va perdre més de 20 milions.

El govern valencià vol vendre els estudis tan bon punt li resulte possible. Si la justícia anul·la l’acord amb Aguamarga, ja mateix. I si no, caldrà que espere al 2014, quan expira la concessió. De fet, va oferir-ne la gestió a la Universitat Catòlica de Múrcia (Ucam) però aquesta va descartar-ho de ple. La gran pregunta, tal com remarca la diputada Eva Martínez, és “qui es reponsabilitzarà de la diferència entre el cost real i el de la venda”, ja que la UE ha estat taxativa: cal reintegrar a la societat valenciana els diners que van desviar-se a una aventura ruïnosa. “Amb tot, la millor eixida és la venda immediata”, admet Martínez, que ha presentat una proposició no de llei a les Corts amb l’objectiu que es compleisca la llei de contractes del sector públic, que determina amb claredat que l’empresa que assumeisca la gestió d’un espai públic ha de ser solvent i respondre de manera diligent. “Valmor, l’empresa que havia de gestionar el gran premi de Fórmula 1, l’ha adquirida la Generalitat per un euro, i assumint-ne els deutes. Resulta incomprensible”. Martínez veu que “passarà com va passar amb Terra Mítica, on van perdre’s molts milions d’euros però de la qual ja no es parla”. Aquesta és l’aspiració de la Generalitat: posar final als megaprojectes que han esdevingut un fiasco absolut. Com si fóra un missatge encriptat, la producció més important que ha acollit la Ciutat de la Llum, *Lo imposible*, indica la probabilitat de recuperar la inversió pública.

Qui pot comprar-la? El ventríloc i empresari de l’espectacle José Luis Moreno s’hi ha ofert. El 6 de març, de visita a València per presentar la nova temporada del teatre El Musical, que ell mateix gestiona, va assegurar que estava en negociacions amb la Generalitat per adquirir el recinte. “És una joia”, va dir, i va considerar “un crim” que estiguen aturats. Moreno va participar directament en el rodatge de la pel·lícula d’Astèrix i Obèlix protagonitzada per Depardieu. Moreno va afegir, a més, que la seua no és l’única oferta sobre la taula, i no va parlar de xifres, però sembla una subhasta a la baixa. El qui hi pose 80 milions, tindrà uns estudis de 300 milions.



Vista panoràmica de l'aeroport de Castelló,



De moment és l'aeroport “del abuelo”, tal com va xiuxiuejar Carlos Fabra als seus néts el 25 de març del 2011, quan va inaugurar una infraestructura troncal per a qui encara era president de la Diputació, que havia previst una província de camps de golf, balnearis, amb la macrourbanització Marina d’Or com a estàndard, i al costat mateix, el parc temàtic Mundo Ilusión. D’alguna manera, tots aquells projectes han quedat lluny de les expectatives creades.

De fet, l'aeroport de l’avi és a la venda. L’avi fa mesos que busca un comprador, fins al punt que setmanes enrere va augurar l’adquisició per part d’un fons d’inversió hispano-libi la identitat del qual es va negar a especificar. Primerament va filtrar una su-



ubicat als termes municipals de Vilanova d'Alcolea i Bell-lloc. Carlos Fabra diu que li plouen les ofertes, però no se'n materialitza cap.

Si Alacant i València disposaven del seu aeroport, per què no n'havia de tenir Castelló? Carlos Fabra i Francisco Camps van posar-s'hi d'acord de seguida. Vora dos anys després de la seua estrena, però, no hi ha aterrat cap vol. La Generalitat busca qui el compre a meitat de preu i, mentrestant, Carlos Fabra presumeix d'aeroport per a vianants. “No entenen res”, diu.

Canvi d'aires

posada oferta de 200 milions, que més tard van quedar reduïts a 150 milions, a 70, i amb el pas dels dies, van dissoldre's fins al no-res. Foc d'encenalls, com ara els intents de Carlos Fabra de captar aerolínies de renom. Cap ni una no ha escollit encara Castelló, però, i ell, com a president de l'empresa promotora –Aerocas– ha explorat tota mena d'alternatives: des de la reconversió en una ITV per a avions fins al lloguer a empreses automobilístiques perquè hi facen proves.

Quan, a la darrera dels anys noranta,

Carlos Fabra va buscar una ubicació per a l'aeroport, va decidir-se de seguida per uns terrenys muntanyosos, entre els termes de Bell-lloc i Vilanova d'Alcolea. Tot just la zona on Francisco Martínez, alcalde de la Vall d'Alba i mà dreta del president provincial, disposava d'algunes hectàrees. Allà practicava el parany, una tradició cinegètica perseguida pels ecologistes però amb entusiastes fervorosos a les comarques del nord del País Valencià. Per al paranyer Martínez, però, la passió per la cacera no superava el desig de lucrar-se.

Per a la redacció del projecte, IV Ingenieros Consultores, SA, i Ingeniería de Castellón, SL, van conformar l'UTE Indecas, de la qual era administrador únic Rafael Llopis, marit de Carmen Pardo, en aquell moment diputada del PP al Congrés per la circumscripció de Castelló.

Carlos Fabra pretenia que l'aeroport fóra gestionat per l'empresa pública Aena, però aquesta no va trobar-hi la viabilitat i va voler desvincular-se'n. No obstant això, els moviments del president de la Diputació a Madrid no van acabar ací. Va extreure del ministre de Foment de l'època, Francisco Álvarez Cascos, una reforma legal per la qual l'aeroport seria de titularitat pública però de gestió privada.



A l'esquerra, l'estàtua inspirada en Carlos Fabra que va dissenyar Ripollés. A la dreta, Camps i Fabra amb el director de l'aeroport, Juan García Salas.

És així com van nàixer tant Aerocas –el 99,99% de la qual pertanyia a la Generalitat Valenciana i el 0,01% a la Diputació– com UTE Concesiones Aeroportuarias, un conglomerat que aplegava, per ordre d'importància en l'accionariat, Globalvia (FCC i Caja Madrid), Bancaixa, Lubasa, Abertis i Pedro Gimeno, empresari de capçalera de Carlos Fabra amb qui compartia iot i que esdevindria vice-president de l'UTE.

Aerocas havia de sufragar el 40% de les obres de l'aeroport, i Concesiones Aeroportuaris, el 60% restant. Després, el controlaria i l'explotaria per un període mínim de 50 anys. A començaments del 2011, pocs mesos abans que Francisco Camps inaugurara el recinte, l'UTE va demanar a la Generalitat que rescatara la concessió. Un canvi de la normativa obligava l'empresa concessionària a assumir despeses que fins aleshores corresponien al promotor, com ara el sou dels controladors aeris.

En realitat, el maldecap de Concesiones Aeroportuarias tenia a veure amb l'arribada de la crisi econòmica i financera, que havia aturat en sec el desenvolupament urbanístic previst en aquelles comarques. La Generalitat ja no volia saber res de Mundo Ilusión, els apartaments de Marina d'Or se'ls havien quedat els bancs i, encara que semblara una incongruència, res no feia indicar que l'aeroport funcionaria un cop inaugurat. Per a acabar-ho d'adobar, el percentatge que hi tenien Caja Madrid i Bancaixa convertia la

fusionada Bankia en l'empresa de capçalera. Si l'assumpció dels més de 400 milions d'euros de deute del València CF ja els feia perdre la son als dirigents de la nova entitat, hi havien d'afegir l'aeroport com una altra preocupació de primer ordre.

Concesiones Aeroportuarias va estripar el contracte que la unia a Aerocas. Va afirmar que ja havien posat 120 milions d'euros en la construcció de l'aeroport, una quantitat molt per damunt de la que s'havia pressupostat a l'inici. La Generalitat s'ha limitat a dir que la despesa de l'aeroport ha estat de 150 milions, però si l'UTE havia de pagar el 60% i justifica uns pagaments de 120 milions, el cost total de l'obra pot haver arribat als 200 milions d'euros. La quantitat que presumptament oferia, en principi, el fons d'inversió hispano-libi.

Enfrontada a la Generalitat, l'UTE Concesiones Aeroportuarias demana a la Generalitat els 120 milions d'euros en qüestió i el lucre cessant. Els tribunals dictaminaran quina és la part exacta que ha d'abonar el govern valencià per la participació transitòria de la iniciativa privada, però el fet cert és que ara mateix Aerocas és l'única empresa que comanda la infraestructura. Al capdavant hi ha un Carlos Fabra ja retirat de la primera línia política, i com a director de l'aeroport, Juan García Salas, que cobra 88.000 euros anuals, 20.000 més que Alberto Fabra com a president de la Generalitat Valenciana.

Del cel a la terra. Molt abans que es posara en marxa, la consultora havia elaborat un informe de viabilitat que augurava, a mitjà termini, un trànsit de 600.000 passatgers anuals. L'empresa promotora, propietat de la Generalitat, va comprometre's a abonar sis euros per cada visitant de menys que hi haguera. L'emoció de Carlos Fabra era incontenible, fins al punt que l'any 1997, quan va anunciar el projecte, va preveure l'obertura per al 2000.

En canvi, la primera pedra no es va posar fins l'any 2004, i els entrebancs ambientals en tenien bona part de culpa. La ubicació de l'aeroport va obligar a retallar dues petites muntanyes, una actuació que es va dur per davant les restes de l'antiga ermita de Santa Bàrbara, que antigament guiava els mariners que s'acostaven a terra.

Això a banda, es tracta d'una àrea d'interès ecològic per la presència de la colònia més destacable d'esperveres cendrosos al País Valencià, una espècie protegida que va obligar a aturar les obres cada any entre el març i l'agost, l'època de nidificació. Temps a venir, les hectàrees adjacents a la infraestructura rebrien la declaració especial ZEPA i només la part reservada a l'aeroport en quedaria desvinculada, com si fóra una illa.

Els permisos d'aviació civil, d'altra banda, tampoc no semblaven arribar mai. Les condicions climatològiques no són les més propícies. Els vents són "forts i imprevisibles", tal com va destacar en el seu informe el vi-

ce-president del Col·legi d'Enginyers Aeronàutics d'Espanya. "Ni que estiga obert cinc dies l'any, l'aeroport tindrà tots els permisos necessaris", van garantir a Fabra des del Ministeri de Foment quan encara era controlat pel PSOE. Els socialistes, poregosos de la reacció ciutadana després que s'oposaren al transvasament de l'Ebre, sempre van preferir evitar enfrontaments polítics per aquest tema. Ara que s'ha fet evident la inutilitat de l'obra, és quan comencen a articular una crítica més contundent.

L'aeroport era en l'aire, però la promoció que se'n va fer des del primer dia ha estat intensa. El patrocini esportiu ha arribat a ser de sis milions d'euros anuals —el Vila-real CF n'ha estat el gran beneficiari— i la presència del logotip amb l'avió ha inundat cada comarca. S'han organitzat visites per a jubilats i les tanques publicitàries —"Destino: progreso" i "Destino: futuro", deien— s'han reproduït com conills.

De conills, per cert, el recinte aeroportuari en va ple. Una plaga l'ha assolat i Aerocas abona 400.000 euros per un contracte de tres anys que té com a finalitat exterminar-los. Una fura i un falcó s'han desplaçat a la zona zero per posar-hi remei. Les aus hi han d'anar amb compte, no siga cas que topen amb l'escultura en homenatge a Carlos Fabra —amb un avió al seu cap— aixecada per l'escultor Juan García Ripollés a l'entrada de les instal·lacions. Ha costat 300.000 euros.

Uns diners que semblen poca cosa al costat dels que s'han pagat per l'aeroport en si. "Quin inversor privat es gastaria 200 milions en un projecte tan ruïnós com aquest?", es demana Carles Mulet, coportaveu de la coalició Compromís a les comarques de Castelló. Paco González, cap visible del GECEN (Grup per a l'Estudi i la Conservació dels Espais Naturals), ho resumeix amb ironia: "És Aerovegas".

Ves per on, Patricia Llopis Pardo, filla de l'enginyer que va dissenyar el projecte inicial i de la diputada del PP de què és marit, apareix al BOE com la persona de contacte d'Aerocas. Advocada de la Generalitat sense plaça fixa, ocupa un dels últims llocs a la borsa de treball i ha trobat aquesta feina com a alternativa. La seu d'aquesta empresa

pública ha estat situada durant més de sis anys en un àtic no gens imponent dels afores de Castelló de la Plana, per comptes de fer servir algun dels diversos espais de què disposa la Generalitat a la ciutat. L'habitatge és propietat d'un familiar directe de Carlos Fabra, que durant aquest període ha ingressat 3.000 euros al mes pel lloguer.

Una altra idea per a dotar de contingut l'aeroport consisteix a traslladar-hi l'aeroclub de Castelló, que des dels anys quaranta ocupa un aeròdrom en primera línia de platja, l'última zona no urbanitzada de la façana marítima castellanenca. Les famílies que n'eren propietàries van cedir aquelles terres amb la condició exclusiva que es destinaren a l'aviació, però la reubicació de

Carles Mulet: "Quin inversor privat gastarà 200 milions en un projecte tan ruïnós?"

l'aeroclub a Vilanova d'Alcolea permetria desenvolupar urbanísticament la zona.

Un entorn en què la Generalitat de Francisco Camps ja havia previst d'aixecar la Ciutat de les Llengües, un projecte onat que va tenir al capdavant José Luis Gimeno, predecessor d'Alberto Fabra a l'alcaldia de Castelló de la Plana. Quan l'any 2005, a mitjan legislatura, Gimeno va posar fi als seus 14 anys com a alcalde, Camps el va recol·locar en el que havia de ser un centre de referència en l'ensenyament d'idiomes, en especial del castellà. Durant tres anys, Gimeno va cobrar 55.000 euros anuals de l'erari públic com a responsable d'un complex que no s'ha executat i sobre el qual mai no va efectuar cap informe.

Qualsevol idea serà benvinguda si ajuda a justificar els 17 milions d'euros anuals que costa de mantenir el caprici més car de Carlos Fabra: 5,5 milions en seguretat privada, 4,25 milions pel manteniment de la torre de control, 4



Carles Mulet, coportaveu de la coalició Compromís a les comarques de Castelló.

milions en sous, 7.700 euros mensuals d'enllumenament... El conseller d'Economia, Máximo Buch, negocia de manera paral·lela la posada en funcionament del recinte. En els seus viatges per mig món no perd l'ocasió d'oferir-lo al millor postor i n'ha previst l'estrena autèntica per després de l'estiu vinent. Assegura que té dues ofertes en cartera i que les negociacions estan avançades. Siga com siga, la Generalitat viu obsessionada amb l'aeroport de Castelló, conscient com és de la imatge que transmet, en plena crisi econòmica, una obra d'aquesta magnitud completament aturada.

Fins i tot Alberto Fabra fa de comercial. Pocs mesos després d'arribar a la presidència, entrevistat pel periodista Carlos Herrera en Onda Cero, quan li va demanar si la Generalitat aconseguiria desfer-se de l'aeroport, el president valencià li va contestar amb una espontaneïtat molt eloqüent:

—¿Usted lo quiere comprar, don Carlos?