

A les portes de la tretzena prova puntuable del campionat mundial de motociclisme, el circuit Ricardo Tormo s'esforça per posar remei a les insuficiències tècniques i d'accés que el perjudiquen. Tot és a punt, tanmateix, per la cita anual amb el gran espectacle de la velocitat.



La revàlida del circuit de Xest

El punt fort del circuit de Xest és la visibilitat que ofereix a tots els espectadors. L'organització preveu que més de 105.000 hi acudirán el dia 17 de setembre per seguir l'última de les proves puntuables del campionat del món de motociclisme que es faran a Europa.

Una posició privilegiada des de qualsevol indret de les grades, de quasi 50.000 m², permet d'observar l'anella completa de la pista, tal com indiquen els canons dels circuits per excel·lència, els nord-americans. Però els bons aficionats lamenten que això elimine un dels aspectes més atractius de les curses, la percepció de la velocitat que es pot sentir a peu de pista, i equiparen les condicions del públic actuals a les del telespectador.

Tot amb tot, Xest és una cita ineludible dintre els circuits ibèrics. A més, en un any d'activitat el circuit Ricardo Tormo ha om-

plert un buit important i ha obligat a una redistribució de proves puntuables i d'entrenaments de les grans escureries del motociclisme. Encara que la intenció no siga d'entrar en una competència directa amb cap altre traçat, el campionat del món de *superbike*, que abans disputava la prova espanyola a Albacete, ara es disputa a València gràcies a una decisió empresarial.

Tot plegat podria contribuir a evitar el desplaçament dels aficionats que se'n van a córrer a les pistes menys massificades i amb més jornades lliures al calendari, i és que el circuit Ricardo Tormo els obre les portes una

jornada el mes. Amb això també perd força, de retruc, una de les rasons de crear un circuit al centre geogràfic de la península, la d'estalviar als aficionats que hagen de desplaçar-se centenars de quilòmetres per poder rodar en circuits permanents.

Tot i que la capacitat del Ricardo Tormo és superior a la de molts circuits, fins ara s'ha demostrat insuficient per a satisfer la demanda de l'afecció, que també es queixa de més coses. Per exemple, de la coincidència de motociclistes de cilindrada diferent: com que les formes de conduir també són diferents, un dia d'es-

L'organització preveu que més de 105.000 espectadors acudirán el proper 17 de setembre al circuit Ricardo Tormo. Enguany s'han previst més carrils i més trens per tal d'evitar els col·lapses de l'any passat.





Imatges del primer campionat del món de motociclisme disputat al circuit Ricardo Tormo de Xest, ara fa un any. La pols acumulada i la rapidesa amb què s'havien fet les obres va moure les crítiques d'alguns dels pilots que hi van participar.

plai fàcilment pot acabar-se amb un accident. D'una altra banda, els accessos resulten, igualment, insuficients.

Aquestes crítiques no se senten solament contra el Ricardo Tormo, ans contra molts altres circuits de motociclisme. De fet, són crítiques difícils de salvar, vista la concentració d'aficionats que desborden aquestes instal·lacions, especialment en l'avinentsa de grans esdeveniments esportius. És per això que, de moment, els organitzadors demanen paciència a aficionats i conductors.

Carrils, trens i pàrquings. Per evitar situacions de col·lapse

Posar a punt el circuit s'ha convertit en una autèntica contra rellotge aquests darrers dos mesos.

com les ja viscudes al Ricardo Tormo, l'autovia A-3 s'ha ampliat amb un tercer carril que desemboca a les instal·lacions. Aquest carril s'afegeix a les tres vies d'accés al circuit perquè ajude a evitar les aglomeracions d'entrada i eixida a partir del 17 de setembre.

Una freqüència de trens entre València i Xest superior, l'ampliació de l'aparcament (preparat per a 22 mil motos i 38 mil cotxes) i els 850 autobusos concertats haurien de resoldre una miqueta un problema que va posar a prova els nervis de més d'un aficionat en l'última cursa que s'hi va disputar l'any passat.

Les principals novetats amb

què es va vendre, ara fa un any, l'esperat circuit del País Valencià van ser l'accessibilitat i la comoditat. Malauradament, però, el circuit no va satisfer les expectatives creades, i ara s'ha vist que tot plegat s'havia de revisar.

Perquè l'accessibilitat siga bona s'ha de poder gestionar raonablement, abans i després de la prova, la massa ingent de visitants que hi acudeixen. No n'hi ha prou que l'emplaçament del circuit permeti una ràpida connexió amb València i Alacant i les comarques pròximes —d'on provenen la majoria de visitants—, o amb Barcelona. Com que no n'hi ha prou, de moment els organitzadors han previst una zona d'acampada capaç d'acollir trenta mil persones als voltants del circuit, amb la idea de reduir els desplaçaments i potenciar, a més a més, el turisme a Xest i Xiva.

Quant a comoditat, tampoc no va ser satisfactòria l'any de la inauguració del circuit. Entre més coses, les presses van impedir que el sistema informàtic de numeració dels seients fóra a punt per a la disputa del gran premi de motociclisme.

Però aquesta vegada les entrades per a la prova d'enguany (des de 3.500 pessetes al balcó a 16.000 a la tribuna de boxes, sempre amb aparcament inclòs) s'han posat a la venda quan les grades de l'estadi ja tenien marcada l'assignació numèrica pertinent. D'aquesta manera, els espectadors no es distribuïran únicament segons els colors de les sis zones en què s'ha dividit el circuit ni hi haurà corredisses per aconseguir la millor posició.

Una novetat, pròpia de la prova d'enguany, és també que una ONG permetrà als aficionats que es puguin passejar pel circuit en companyia dels pilots o fer una volta amb el famós pilot Randy Mamola. En canvi, l'ONG només els demanarà, a títol de col·laboració, una ajuda de mil pessetes.

Buscant beneficis. La pols de les obres, les pluges de fang del

mes d'agost i les ventades causaren entrebancs a l'escuderia del pilot Àlex Crivillé. Aquest, en conseqüència, va criticar la rapidesa amb què s'havien fet les obres, que li havien perjudicat de forma sensible els entrenaments.

Posar a punt les instal·lacions del circuit de motociclisme ha esdevingut una autèntica contra relloige, aquests dos últims mesos. Una cosa semblant ha ocorregut a la resta de la comarca, on esperen que la disputa de la prova els aporte alguns beneficis, encara que ja veuen que la talla grossa se n'anirà a València.

Si les obres del circuit s'han fet a un ritme frenètic, l'impacte econòmic i social que tindrà en la comarca de la Foia de Bunyol només es notarà al cap del temps. El pas de l'activitat agrícola i industrial al sector terciari és lent.

Ara com ara el circuit ha creat gairebé dos-cents llocs de treball, però l'activitat que s'hi desenvolupa es tradueix en les despeses ingents que hi fan marques, companyies i escuderies. De fet, l'empresa que gestiona els drets dels campionats del món de motociclisme, Dorna, estima en deu mil milions de pessetes els beneficis que percep la zona d'influència del circuit.

Una inversió encertada. El rendiment d'una gran instal·lació com el Ricardo Tormo és "difícil de valorar", segons Facundo García de la Cuadra, el director. Si mirem el cost de la construcció, l'obra, valorada en sis mil milions de pessetes (a càrrec de la Direcció General d'Esports de la Generalitat Valenciana), ja s'ha amortitzat completament i va pel camí de ser el motor de la comarca de la Foia de Bunyol. Ara, els beneficis econòmics són "variables i és probable que arriben abans els relacionats amb la imatge i la publicitat que no els estrictament econòmics", assegura Salvador Gascón, president de la Federació de Motociclisme de la Comunitat Valenciana.

Si el nombre de proves i entrenaments és l'indicador de l'evolució d'un circuit, el calendari del



Durant aquest any, l'ús del circuit ha estat heterogeni; fins i tot hi ha hagut particulars que l'han llogat per passar-hi les vacances.

Ricardo Tormo és reservat, quasi del tot, a esdeveniments i entrenaments de tota índole. Però és que, a sobre, té un ús bastant heterogeni. Així, per exemple, ja ha tingut clients que hi han passat les vacances de Nadal sobre rodes; van aprofitar unes jornades en què l'activitat motociclista és quasi nul·la per llogar-ne les instal·lacions. És el cas d'unes famílies alemanyes que van veure l'entrada de l'any 2000 rodant al circuit Ricardo Tormo i que tenen previst de repetir l'experiència.

Amb la creació del circuit la Federació de Motociclisme de la Comunitat Valenciana també ha vist satisfetes les ànsies de tenir una escola pròpia, degudament

equipada. Ara, doncs, el circuit de la Comunitat Valenciana té una escola de pilots, dirigida per Jordi Martínez Aspar i Julià Miralles. En aquesta escola, un centenar de joves tenen la possibilitat d'aprendre-hi i de perfeccionar-s'hi en un campionat propi, competint amb pilots d'una edat similar, amb motos iguals i sota la tutela de professionals i d'estrelles del motociclisme. És així que hi ha des de xiquets de set anys, que hi participen amb una minimoto, a l'equip que treballa amb Jordi Martínez Aspar. L'objectiu, naturalment, és de formar un planter ben preparat que pugui tenir una bona eixida professional.

Cert que l'escola es troba mancada d'espais d'entrenament, però sembla que és possible de posar-hi remei, si més no parcial. Així hi ha damunt la taula projectes de construir circuits de menor envergadura en unes quantes poblacions valencianes, per exemple a Albaida.

De totes maneres, la mobilitat creixent, l'augment de l'afecció i dels candidats a competir sobre dues rodes fan que el circuit Ricardo Tormo haja de trobar alguna solució als inconvenients que li procura la massificació.

Paula Reig

Un dels atots del circuit és la visibilitat que ofereix la pista des de qualsevol punt de les grades. Però els bons afeccionats lamenten que això elimine un dels elements més atractius de les curses, la percepció de la velocitat.