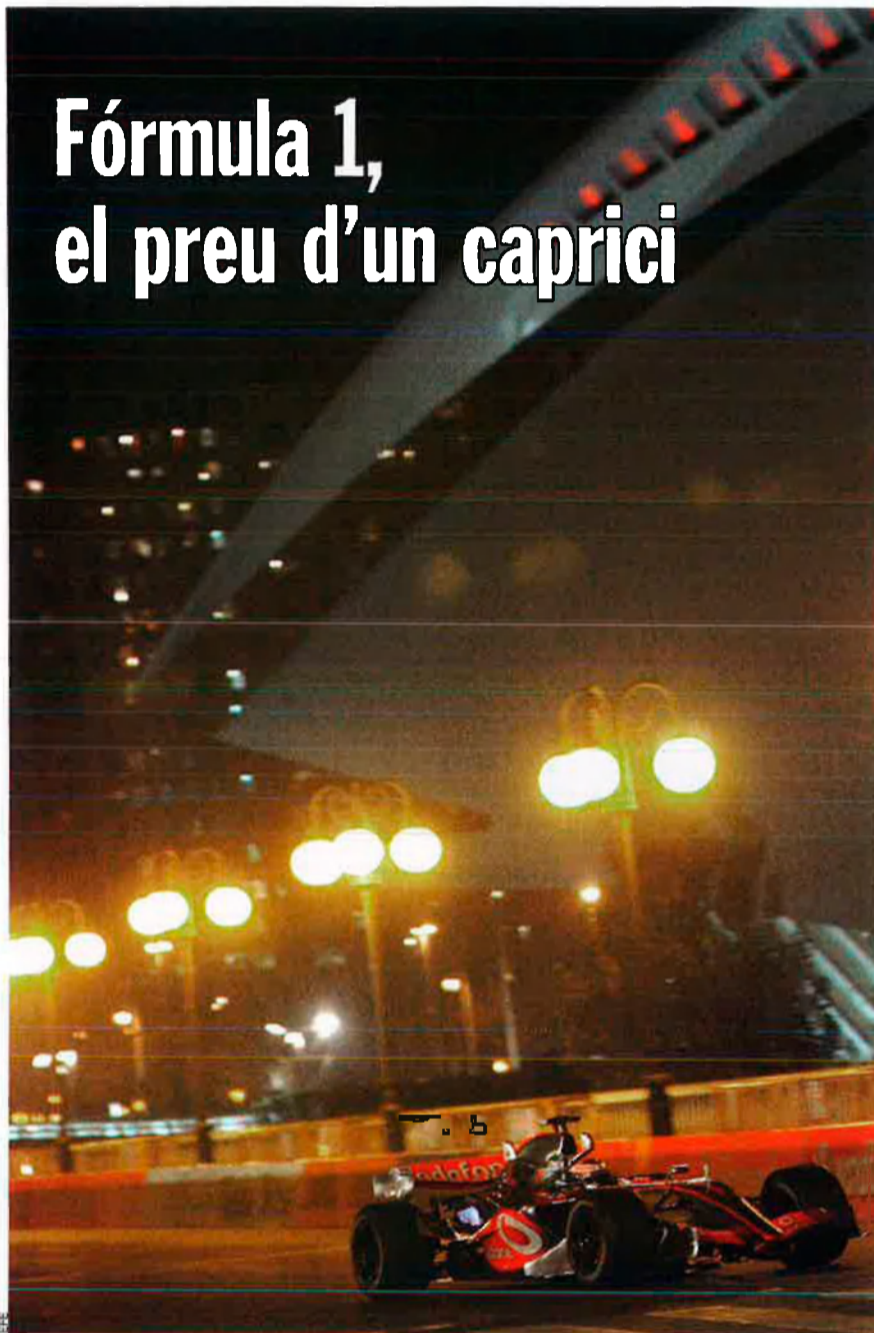


Fórmula 1, el preu d'un caprici



Fernando Alonso, en la seua etapa en McLaren, durant la presentació del seu bòld al voltant de la Ciutat de les Arts i de les Ciències de València.

València esdevindrà aquest cap de setmana capital mundial de l'automobilisme amb la celebració de Gran Premi d'Europa de fórmula 1. La Generalitat va prometre que la construcció del circuit tindria un "cost zero", però ara com ara tot s'ha pagat de les arque valencianes i molts dubten de l'efectivitat de la 'fórmula Camps'.

València serà aquest cap de setmana punt d'atenció mundial. La celebració del Gran Premi d'Europa Telefónica de fórmula 1 confirma la ciutat en l'aposta per a convertir-se un receptacle de grans esdeveniments. Si fa dos estius va ser la Trobada Mundial de les Famílies i fa dotze mesos la celebració de la Copa de l'Amèrica, ara el nou pol d'interès és la fórmula 1, una competició automobilística amb seguidors a mig món i al voltant del qual es mouen grans quantitats de diners i no pas poques fortunes. Un món d'excessos i ostentació on allò purament esportiu es va diluint a favor d'un negoci que creix a l'escalf de motors de 750 cavalls. Amb tot, 500 milions de telespectadors i 100.000 espectadors (segons dades dels organitzadors) tindran oportunitat de veure durant el cap de setmana com els Raikonnen, Alonso, Hamilton i companyia s'adapten al circuit urbà de València, un traçat dissenyat sobre la zona del Grau de la qual el patró de la fórmula 1, Bernie Ecclestone, es va enamorar fa dos anys, en una visita amb motiu de la celebració de la Copa de l'Amèrica. L'idil·li d'Ecclestone amb València acabava de començar i la bona disposició de les administracions valencianes per a atendre els capricis d'aquest britànic tan escarransit com astut van cloure el cercle. D'aleshores ençà, Ecclestone va proposar i les administracions valencianes van disposar. Com als grans esdeveniments precedents, la Generalitat Valenciana ha llançat la casa per la finestra per a convertir València en l'aparador des d'on es pot projectar una imatge moderna i d'una certa sofisticació. Que el traçat del Gran Premi discorra per la ciutat no és, en absolut, una casualitat, com no ho va ser que la missa durant la visita del papa Benet XVI es fera amb el rerefons de la Ciutat de les Arts i les Ciències. Es tracta d'aprofitar la cita esportiva per a explotar al màxim la imatge de la ciutat, per a major glòria dels seus responsables polítics. I ací el president de la Generalitat, Francesc Camps, i l'alcalde de la ciutat, Rita Barberà –una mica apartada de l'esdeveniment– han trobat en Ecclestone un magnífic aliat. Perquè el magnat britànic, sense la benedicció del qual no es mou ni una pedra en el circ de la

fórmula 1, feia temps que volia incorporar al campionat grans premis que se celebraren en circuits urbans, com ja passa al Gran Premi de Montecarlo, a Mònaco. Ecclestone va visitar València i de seguida hi va veure possibilitats. "València és el secret més ben guardat del món", va arribar a dir. De res no va servir que algunes veus –fins i tot dins el món de l'automobilisme, avesat a tota mena de dispendis superflus– es recordara que només a 30 quilòmetres de la ciutat hi havia el circuit Ricardo Tormo de Xest, on es fa el campionat de motociclisme del País Valencià. De fet, a l'etapa d'Eduardo Zaplana hom ja havia intentat seduir Ecclestone amb Xest. El traçat, recordaven aquestes veus, es va inaugurar el 1999 i va costar 43 milions d'euros, i amb només 12 milions d'euros més era possible d'ampliar-lo per tal d'adaptar-lo a les necessitats d'una cursa de fórmula 1. Però la proposta d'ampliar Xest comportava un "elevat cost", a parer de la Generalitat. La capital, València, havia de ser l'escenari de la fórmula 1, i això era indiscutible. Sí o sí.

Per a fer realitat el somni d'Ecclestone i dels responsables polítics valencians feia falta un tercer protagonista. Es tractava de Valmor Sport, una empresa impulsada per Jorge Martínez Aspar, el pilot de motos que a la dècada dels 80 va fer vibrar molts afeccionats i que, d'ençà que es retirà, s'ha embarcat en diversos projectes vinculats al món del motor. L'empresa es va fundar el maig de l'any passat, poc després de confirmar-se que València acolliria durant els set anys vinents el Gran Premi d'Europa (nom que després s'allargà amb l'afegitó de *Telefónica*, principal patrocinador). Es tracta de la firma que s'encarrega de l'organització de la cita esportiva. Per cada gran premi que organitze, Valmor Sport ha d'abonar prop de 26 milions d'euros en concepte de cànon (d'ací a set anys serà de 43 milions) a Formula One Administration, l'empresa del magnat Bernie Ecclestone, propietària dels drets internacionals del mundial de fórmula 1. En contrapartida, a Valmor Sport se li concedeix l'exclusiva de l'explotació comercial i publicitària del gran premi i una part dels drets televisius. "Tot sembla un caramel per a Valmor, però ningú no ens garanteix l'èxit", ha de-

clarat Aspar a *Levante-EMV*. En aquesta aventura, l'ex-motociclista compta amb Bancaixa, l'empresari taulellero Fernando Roig i la firma de capital de risc Bridgepoint en l'accionariat d'aquesta firma creada expressament.

Qui paga la factura? Però, si Valmor Sport organitza el Gran Premi, qui finança i construeix un traçat que discorre per l'interior de la ciutat? És aquí on entra en joc la Generalitat Valenciana, que ha pagat i ha realitzat en un temps rècord el gruix de les obres. Cal tenir en compte que la confirmació que València acolliria el Gran Premi d'Europa Telefónica no va arribar fins el maig de l'any passat. A partir d'aquell moment, començava una cursa contra rellotge per tenir enllestit en només setze mesos un circuit de 5,4 quilòmetres. Alguns trams ja hi eren, alguns altres calia unir-los, però, siga com siga, tots necessitaven adequar-se a les rígides condicions tècniques que regeixen la fórmula 1. I tot això calia fer-ho, és clar, sense vulnerar

de les obres, desactivava qualsevol intent dels veïns afectats –alguns dels quals es van unir en la plataforma Fórmula Verda– d'impugnar les obres. L'altra qüestió a resoldre a l'hora d'emprendre les obres era el finançament. El president de la Generalitat es va traure de la butxaca una fórmula màgica que, segons afirmava, assegurava que el circuit tindria un "cost zero". La proposta de Camps consistia que la Generalitat es feia càrrec, en un primer moment, del cost de les obres. Després la inversió que hi fera l'administració repercutiria en els habitatges que en un futur es construïren al barri del Grau, una zona de la ciutat encara per desenvolupar adjacent al circuit, on es preveu de construir sis gratacels de 50 plantes, dissenyats per Jean Nouvel i el despatx alemany GMP. Es tractaria, en definitiva, de fer pagar el circuit als promotors, que després s'encarregarien de fer repercutir el sobrecost als compradors dels habitatges i oficines. La fórmula proposada per Camps no és nova. Infraestructures com ara els parcs,

Ecclestone s'enamorà de València fa dos anys. Després, el magnat de la fórmula 1 va proposar i la Generalitat va disposar

les normes urbanístiques vigents, amb un bon feix de tràmits reglamentaris. Segurament per això, la Generalitat va aprovar un decret el mes de febrer pel qual es donava carta blanca a totes les intervencions que es realitzaren per al circuit: tot allò relacionat amb el traçat quedava exempt de sol·licitar llicència d'obra, d'activitat o de declaració d'impacte ambiental, una prebenda que no s'havia aplicat ni tan sols a les obres de la Copa de l'Amèrica. El decret establia fins i tot que en el cas que els projectes per a construir el circuit "resultaren incompatibles amb l'ordenament urbanístic en vigor", com ara el Pla General d'Ordenació Urbana de València, "regirà allò disposat en els projectes" del circuit. A més a més, la Generalitat eximia la zona del circuit de complir els nivells màxims de soroll permès mentre se celebrés el Gran Premi d'Europa. El decret, a més d'alleugerir i facilitar el ritme

de les obres, desactivava qualsevol intent dels veïns afectats –alguns dels quals es van unir en la plataforma Fórmula Verda– d'impugnar les obres. L'altra qüestió a resoldre a l'hora d'emprendre les obres era el finançament. El president de la Generalitat es va traure de la butxaca una fórmula màgica que, segons afirmava, assegurava que el circuit tindria un "cost zero". La proposta de Camps consistia que la Generalitat es feia càrrec, en un primer moment, del cost de les obres. Després la inversió que hi fera l'administració repercutiria en els habitatges que en un futur es construïren al barri del Grau, una zona de la ciutat encara per desenvolupar adjacent al circuit, on es preveu de construir sis gratacels de 50 plantes, dissenyats per Jean Nouvel i el despatx alemany GMP. Es tractaria, en definitiva, de fer pagar el circuit als promotors, que després s'encarregarien de fer repercutir el sobrecost als compradors dels habitatges i oficines. La fórmula proposada per Camps no és nova. Infraestructures com ara els parcs,

LES 11 CARES

BERNIE ECCLESTONE



(Suffolk, Anglaterra, 1930) Ecclestone és el propietari de la fórmula 1, a través de Formula One Management. A més dels drets televisius, Ecclestone controla l'administració, l'organització i la logística de cada gran premi de fórmula 1. És a dir: si hi ha un gran premi de F1 a València és perquè ell ho ha decidit. Diuen que aquest home capritxós i intel·ligent es va enamorar de la zona del port en una visita mentre es feien els preparatius de la Copa de l'Amèrica. Allí va veure un nou Montecarlo –on també se celebra un gran premi urbà–. "València és el secret més ben guardat del món", va arribar a dir Ecclestone, que ja havia decidit que substituiria l'anodí gran premi d'Europa que tenia lloc a Alemanya per traslladar-lo a València. En una mostra de la seua omnipotència, Ecclestone s'ha permès fins i tot el luxe d'enfrontar-se amb un altre magnat, Ernesto Bertarelli, factòtum de la Copa de l'Amèrica. Es calcula que la seua fortuna és la tercera del Regne Unit.

FLAVIO BRIATORE



(Cuneo, Itàlia, 1950) A mig camí entre el paper couché i l'automobilisme, hi ha Flavio Briatore, patró de l'escuderia Renault i descobridor del pilot asturià Fernando Alonso, a més d'antic director de la companyia de moda Benetton. Va ser el padri d'Alejandro Agag en el seu bateig automobilístic i, ara que el pardal ja vola sol, comparteix amb ell diversos negocis relacionats amb el món del motor.

Segons el periòdic britànic *Daily Telegraph* aquest italià a qui agrada sovintejar la premsa rosa, s'ha embutxacat per aquesta temporada 11 milions de dòlars, és a dir, uns 7 milions d'euros per la seua participació en la mercantil Stacourt, que controla els drets d'emissió del campionat de fórmula 1 a Espanya. És al capdavant d'unes botigues exclusives anomenades Billionaire, on un vestit pot costar 26.300 euros. El seu equip de F1, això no obstant, no fa una bona temporada i és possible que la seua màxima estrella, Fernando Alonso, fixi per algun altre equip.

EDUARDO ZAPLANA



(Cartagena, 1956) La idea d'aconseguir un gran premi de fórmula 1 al País Valencià no ha estat exclusiva de Francesc Camps. El seu antecessor, Eduardo Zaplana, ja ho havia intentat l'any 2000. Aleshores, el patró de la fórmula 1 portava al cap la idea de celebrar un gran premi itinerant en circuits de ciutats mediterrànies i Zaplana, del braç d'Agag, va proposar-li el circuit de Xest per acollir una d'aquelles proves. Les negociacions, finalment, no fructificaren. Ara falta saber si l'ex-president es deixarà veure per València el cap de setmana vinent. Zaplana és, des de l'abril passat, delegat de Telefónica per a Europa i el circuit urbà té com a patrocinador principal a aquesta companyia (de fet, la prova porta per nom Gran Premi d'Europa Telefónica). Resultaria lògic que desembarquen a València molts dels màxims directius de la multinacional. Però, Zaplana estarà disposat a deixar-se fotografiar amigablement amb Francesc Camps després de tants distanciaments?

EL CIRCUIT

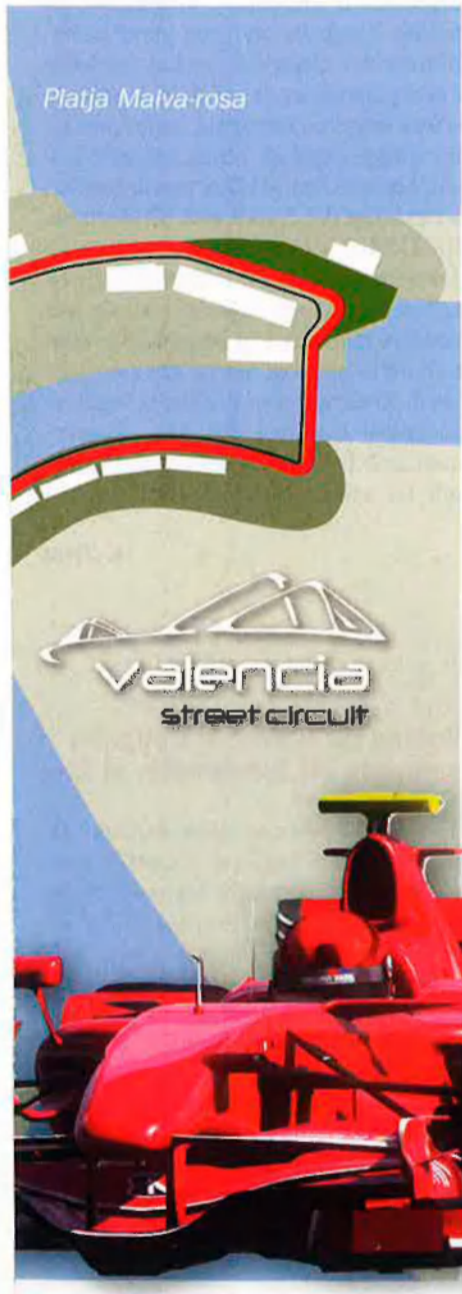


DE LA F1

RITA BARBERÀ



(València, 1948) Després de la visita del papa i la Copa de l'Amèrica, arriba el torn de la fórmula 1. La ciutat de València torna a convertir-se en centre d'atenció mundial i lloc de trobada dels més vips entre els vips, amb l'alegria de la seua alcaldessa, la incombustible Rita Barberà. Ara bé, la batllessa no està del tot satisfeta del paper que se li ha reservat en l'enèsim gran esdeveniment que acull la ciutat. Si en l'Encontre Mundial de les Famílies i la Copa de l'Amèrica va capitalitzar bona part del protagonisme polític, en el cas del Gran Premi d'Europa Telefónica el seu paper s'ha vist difuminat, en favor del fins ara fidel i delectable polític Francesc Camps. Potser això explicaria que durant la celebració del campionat de GP2, considerat l'avantsala de la fórmula 1, l'alcaldessa no fora a la ciutat. L'empresa organitzadora de l'esdeveniment, Valmor, ha deixat entreveure fins i tot cert malestar per no haver trobat tota la col·laboració que esperaven de part del consistori.



BERNIE ECCLESTONE



(València, 1962) El president de la Generalitat s'ha implicat a fons en la celebració del Gran Premi d'Europa Telefónica. La seua coincidència generacional amb Alejandro Agag (tots dos han compartit tertúlia dins de l'anomenat clan de Becerril) i la seua bona sintonia amb el magnat de la fórmula 1, Bernie Ecclestone, han estat bàsics perquè aquest cap de setmana tinga lloc la prova automobilística. De fet, poc abans de les darreres eleccions autonòmiques Ecclestone va condicionar la celebració de gran premi al fet que el PP de Camps guanyara les eleccions. "Crec en les persones i el contracte no es signarà fins després de les eleccions, quan guanye Camps", va dir el mandatari de la F1 abans de la signatura definitiva que rubricava la celebració, en unes declaracions que van sorprendre fins i tot Camps i que els socialistes van qualificar de "xantatge". La complicitat amb Ecclestone ha fet que la Generalitat assumisca el gruix de la despesa que ha comportat la construcció del circuit.

RAFAEL AZNAR



El president del port de València ha vist com els últims cinc anys, la Generalitat Valenciana i l'Ajuntament de València han anteposat els seus interessos polítics als d'aquesta infraestructura portuària. Primer, el port, el segon més important en transport de mercaderies en contenidors, va haver d'aprendre a conviure amb l'aldarull de la Copa de l'Amèrica, tot fent compatibles l'ús recreatiu i el purament mercantil d'una mateixa àrea. La celebració de la competició va obligar fins i tot a ajornar les obres d'ampliació. Després, s'ha trobat que Bernie Ecclestone es va enamorar de la zona del port per fer-hi un circuit urbà, malgrat que a només 30 quilòmetres hi ha el circuit de Xest. Aznar, sempre fidel als anhels de la Generalitat i l'Ajuntament, no ha badat boca i l'Autoritat Portuària ha finançat fins i tot una part de les obres del circuit.

FERNANDO ROIG



(València, 1947) Membre d'una coneguda nissaga empresarial (el seu germà, Paco, va ser president del València i després promotor immobiliari; i Joan és el president de Mercadona) Fernando Roig ha demostrat ser un home versàtil al món dels negocis. La seua fortuna va començar afermant-se a Pamesa, una de les principals empreses taulelleres de Castelló, si bé després ha diversificat cap a altres sectors, com ara el de les energies renovables (és soci de referència de Renomar, adjudicatària d'una part del Pla Eòlic Valencianà). La projecció pública li ha arribat, però, a través del món del futbol, en convertir el Vila-real en un dels equips més sòlids de la primera divisió. Els èxits al capdavant del club l'han animat a provar sort en el món del motor: és el tercer soci de Valmor Sport.

ALEJANDRO AGAG



(Madrid, 1970) Aquest fill d'empresari algerià, que va protagonitzar un dels casaments més sonats de l'any 2002 en casar-se amb Ana Aznar, filla de José María Aznar, ha acabat assumint que el món dels negocis és molt més rendible que no pas el de la política. Per això des que el 2002 va decidir d'abocar-se a objectius més pecuniaris, la seua riquesa no ha parat de créixer fins al punt que *Financial Times* el va situar entre els 10 banquers, constructors i aconseguidors de fortunes més prominents d'Espanya. La seua fortuna, de fet, ha crescut a colp del rum-rum del motor. Va començar intercedint per vendre els drets audiovisuals de la F1 a Telecinco i avui ja és patró d'un equip de GP2 (la segona divisió de la fórmula 1), copropietari de l'equip de futbol anglès Queens Park Rangers i, sobretot, mà dreta de Flavio Briatore. Alguns el situen com a possible successor de Bernie Ecclestone. Des del principi de les negociacions, va exercir d'alcavota perquè el festeig entre Francesc Camps i el magnat de la F1 acabara en boda. L'èxit del Gran Premi d'Europa Telefónica significaria l'ascens definitiu a l'olimp de la fórmula 1 d'aquest vef de l'exclusiu barri de Chelsea.

ADRIÁN CAMPOS



(Alzira, 1960) Aquest efímer ex-pilot de fórmula 1 és l'home d'Alejandro Agag a València. Caut i discret, sempre ha estat un home pròxim al PP i el seu paper de mediador ha estat bàsic. En el seu moment, ja va intentar convèncer Ecclestone perquè el circuit de Xest acollira un premi itinerant de F1, tal com pretenia Eduardo Zaplana. Després es va associar a Agag en vendre-li l'equip de GP2 Campos Grand Prix, i des que es confirmà la celebració del Gran Premi d'Europa Telefónica s'ha convertit en escarràs d'Agag a l'esdeveniment valencianà.

JORGE MARTÍNEZ "ASPAR"



(Alzira, 1962) A la dècada dels 80 es va erigir en el rei de les dues rodes en el mundial de motociclisme. Avui, és el promotor de l'Aspar Team, un equip de motos que competeix en les proves de 125 cc i 250 cc, que aspira a competir també en 500 cc, que compta amb el patrocinio de Sedesa, empresa vinculada al conseller de Benestar Juan Cotino. En el seu dia va ser un dels principals assessors en la construcció del circuit Ricardo Tormo, a Xest. Tot i que sobre el paper és un dels tres socis de Valmor Sport, l'empresa de capital majoritàriament valencianà que s'encarrega de l'organització del Gran Premi, en la pràctica actua d'home orquestra, encarregant-se de tot el que té a veure amb el vessant esportiu i logístic de l'esdeveniment. La seua introducció en el món de la fórmula 1 va arribar de la mà del seu amic Adrián Campos.

JOSÉ LUIS OLIVAS



(Montilla del Palancar, 1952) Aquest ex-tinent d'alcalde a l'Ajuntament de València, conseller d'Economia i Hisenda i ex-president de la Generalitat Valenciana en substitució d'Eduardo Zaplana, és des del gener de 2004 president de Bancaixa. L'entitat és un dels tres socis amb què compta Valmor Sport. Si Jorge Martínez Aspar s'encarrega de la part més esportiva i logística, Bancaixa actua com a soci financer.

Dels hotelers als veïns

Valmor Sport calcula que al voltant de 100.000 persones gaudiran durant el cap de setmana del Gran Premi a València. És només una aproximació perquè, de moment, tot allò que té a veure amb les entrades al circuit és una incògnita. Si només una setmana després d'obrir-se les taquilles es va dir que ja se n'havia venut un 80%, ara resulta que una setmana abans de l'esdeveniment hi ha operadores que les venen a meitat de preu, en vista que l'onada humana que s'esperava no acaba d'arribar. La crisi econòmica, la celebració en un mes vacacional i la mala temporada de Fernando Alonso semblen ser-ne les causes. Siga com siga, als hotels de València, amb una capacitat de 22.000 llits, estan contents: la cita esportiva els ha servit per a remuntar un estiu marcat per la crisi i, de fa mesos, han penjat el cartell de "no hi ha habitacions".

Però no tot són flors i violes per a un circuit de fórmula 1 que, per la condició d'urbà, està obligat a conviure dia a dia amb els veïns de la zona del Grau i amb l'activitat del port de València. Carrers tallats, obres pertot arreu, grades que impedeixen el pas, controls de policia... s'han convertit en el pa de cada dia de molts ciutadans de València. Alguns han aprofitat la ubicació de casa seua per llogar les balconades i fer calaix; uns altres, simplement s'hi resignen; i uns altres hi han mostrat reticències, com ara les associacions de veïns de la zona, que han lamentat que l'ajuntament només es recorde d'ells quan hi ha algun gran esdeveniment. Fórmula Verda, una plataforma creada contra la celebració del Gran Premi, argumenta que no té sentit invertir en el circuit quan la ciutat "continua tenint importants dèficits en serveis públics bàsics". Considera, a més, que un esdeveniment com aquest és "incompatible amb el desenvolupament equilibrat i sostenible del front marítim.

ve de la pàg. 55 >>> milions d'euros a l'Ens Gestor de la Xarxa de Transports i Ports, dependent de l'administració autonòmica, per tal de fer les obres del circuit, la connexió de trams o el condicionament dels coberts on se situaran els boxs dels equips. Respecte a la

quantitat invertida fins ara en el circuit, fonts de la Conselleria d'Infraestructures –de la qual depèn l'ens gestor– ha comentat a EL TEMPS que les obres "permetran d'obrir encara més la ciutat de València a la mar, perquè s'hi aprofita el viari previst en el planejament

de la ciutat [...] amb un cost neutre per als ciutadans". Aquestes mateixes fonts recorden que és previst que el Gran Premi tinga una repercussió econòmica de 70 milions d'euros. Als 60 milions avalats pel Consell cal afegir-hi, a més a més, els 11 milions d'euros que l'Autoritat Portuària de València, organisme dependent de l'estat i de les comunitats autònomes, ha invertit a traslladar i a modificar un pont per on transcorrerà el circuit, en una operació que, tot i aprofitar també en un futur al port, no s'havia realitzat fins ara. Siga com siga, la celebració de la prova automobilística, aquest cap de setmana, portarà més despeses: línies especials d'autobusos, dispositius de policia i guàrdia civil, un pla d'embelliment del Grau que inclou col·locar lones gegantines en edificis en ruïna o solars sense construir (la major part de les imatges que es veuen per televisió són aèries) o un pla d'actuació sanitari a l'exterior del circuit amb 87 sanitaris. EL TEMPS s'ha posat en contacte amb els departaments de l'ajuntament i de la Generalitat per saber el cost de tots aquests recursos i la resposta ha estat tothora la mateixa: no ho sap / no contesta. Al remat, com explica la regidora socialista Carmina del Río, "passarà com amb la visita del papa, que encara ara no sabem quant ens va costar".

V. Tena

Breus

Els agricultors catalans i valencians abandonen la COAG

La Unió de Llauradors del País Valencià i la Unió de Pagesos de Catalunya han decidit d'abandonar la Coordinadora d'Organitzacions Agràries i Ramaderes (COAG), la plataforma estatal a què pertanyien fins ara. També en surten les organitzacions d'Extremadura i Castella-Lleó, i no es descarta que s'hi unesquen aviat les agrupacions de Canàries i la Rioja. La intenció de totes és constituir una nova entitat que portaria per nom Unió d'Unions d'Agricultors i Ramaders. Per al secretari general de la Unió de Llauradors, Josep Botella, "l'actual direcció de la



Un llaurador cult encisams.

COAG ha anat imposant la seua ajustada majoria sense respectar en absolut les minories. A la COAG ens sentíem impotents per a defensar els interessos dels agricultors valencians".

Solbes vol limitar les pujades salarials als funcionaris al 2%

Tota mesura és poc quan es tracta de mantenir els comptes de l'estat en època de crisi. El ministre espanyol Pedro Solbes proposa de limitar al 2% els increments salarials dels funcionaris de l'administració central, autonòmica i local. En total, 2,5 milions de persones podrien resultar-ne afectades.

Amb aquesta mesura, el govern espanyol vol donar exemple de la contenció salarial que voldria que apliquessin la resta de sectors econòmics, per la por que hi hagi una greu espiral preus-salaris. L'augment de sous en grans empreses fins al juny ha estat del 6%.