



Un muntatge de 300 milions d'euros

Francisco Camps va garantir que seria de “cost zero” per als valencians, però el successor, Alberto Fabra, n’ha rescindit el contracte perquè “ara mateix no podem mantenir la Fórmula 1”. En efecte, les xifres que ixen a la llum demostren que els grans premis de València, celebrats del 2008 al 2012, van costar uns 300 milions d’euros. Valmor Sports hi exercia com a empresa pantalla.

“**N**ina, vine cap ací!” “Abril, no te’n vages tan lluny!” “Corre, Rem, corre!” “Yuka, tira això de la boca ara mateix!”

Nina, Abril, Rem i Yuka, com Tango, Clara, Whisky, Akira i Yanko, transiten cada dia per on ho feien Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, Fernando Alonso, Felipe Massa i Michael Schumacher. El circuit urbà de València ha esdevingut un recinte per on passen els gossos i que alguns veïns dels Poblatos Marítims i de Camins al Grau també han convertit en la seua *ruta del colesterol* particular.



El Valencia Street Circuit, com pomposament van batejar-lo, és un immens *pipican* on els animals de companyia s'abstrauen dels coets de les Falles i on les rates campen alegres: de tan grosses que s'han fet, semblen dinosaures. La publicitat del banc Santander observa, impàvida, l'evolució del biòtop.

Uns quilòmetres més enllà, al bell mig de la ciutat, Pepe Albertosa atén la clientela a la seua parada del Mercat Central. Una senyora li compra una bossa gran de papes, i una altra, 200 grams d'ametlla mòlta. El seu negoci de fruita seca –Pepa y Pepe– sobreviu a la crisi tal com pot, lluny dels temps de bonança, quan la gent no era tan remirada amb els diners.

D'aquella època daurada, Pepe recorda especialment les visites de Bernie Ecclestone, un multimilionari baixet de

cabells blancs propietari, entre més, de Formula One Administration (FOA) i Formula One Management (FOM). Dit d'una altra manera: el magnat de la Fórmula 1, la persona que decideix on i quan es disputa cada prova de l'espectacular campionat mundial d'automobilisme.

Les setmanes que hi havia gran premi a València, Ecclestone matinalava i anava amb la seua nòvia a la parada de Pepe. “Se'n venien dos o tres dies, a primera hora del matí”, recorda el propietari, “i esporàdicament, quan no hi havia cursa, amb el seu avió privat”. Cada visita feia créixer 300 o 400 euros la caixa, perquè Ecclestone i la seua parella “no miraven quants diners es gastaven”. Quatre quilograms d'anous, tres de festucs pelats, dos de dàtils del rei Salomó, tres de castanyes somalles... “Li encisaven! Les feia servir per cuinar un plat exòtic”.

La jove era qui es comunicava amb Pepe. Parlava castellà i el primer dia ja li va deixar clar que no volia saber el preu de cada producte, sinó que li oferiria “els més bons”. A continuació visitaven una parada de peixos, una de pernills i una altra de tomaques de l'horta, i entre compra i compra, Ecclestone es fotografiava amb tothom que li ho demanava.

De cicero, no n'havia tingut un, sinó dos. A les 8 hores del 16 de gener del 2007 –l'endemà de la presentació a la Ciutat de les Arts i les Ciències dels nous bòlids de Maclaren, que era l'equip del pilot espanyol Fernando Alonso– Francisco Camps i Rita Barberà van irrompre al Mercat Central de bracet d'Ecclestone i van orientar-lo sobre els millors llocs on comprar marisc. Potser va sentir-se Mister Marshall en la famosa pel·lícula de Luis García Berlanga, però no va deixar passar l'ocasió d'adquirir gamba ratllada de Dénia, salaó i tomaca de la terra. El president de la Generalitat i l'alcaldessa de València pretenien seduir-lo a fi d'aconseguir una prova anual de Fórmula 1, gran esdeveniment que havien previst a Xest (Foia de Bunyol).

Aconsellat per l'italià Flavio Briatore –director esportiu de l'equip Renault– i pel famós gendre de José María Aznar, Alejandro Agag –molt ben connectat amb els principals dirigents de la Fórmula 1–, el febrer del 2006 Camps ja havia suggerit a Ecclestone –en una reunió a Londres– la possibilitat que Xest acollira un gran premi anual.

—Estic convençut que València tindrà un gran premi de Fórmula 1 abans que acabe la dècada.

La frase, la va pronunciar Camps en tornar d'aquell viatge, i dos mesos més tard, l'abril del 2006, Ecclestone visitava València amb motiu de la cursa de GP2 –la *segona divisió* de la Fórmula 1– que acollia el circuit Ricardo Tormo, un recinte modèlic inaugurat per Eduardo Zaplana l'any 1999.

El calendari anava ple de proves, però. Calia fer-hi un forat, i curiosament, aquest forat va arribar d'Alemanya: per raons d'estalvi econòmic, els circuits de Nurburgring i de Hockenheim van optar per l'alternança i van deixar buida una de les dues dates que ocupaven. La vacant, Ecclestone la va oferir ràpidament a València. La cosa anava rodada.

“Cost zero”. Va ser llavors quan Francisco Camps, en plena celebració de la fira turística Fitur, a Madrid, va fer saber que València no sols tindria Fórmula 1, sinó que la cursa seria urbana i de “cost zero” per a les butxaques dels seus conciudadans. Era l'1 de febrer del 2007 i l'escenari on va efectuar aquell anunci, dissenyat per la trama *Gürtel*, ara és objecte de polèmica: el 31 de març és previst que comence el judici que dilucidarà si les successives adjudicacions del pavelló valencià de la mostra a l'empresa Orange Market –del 2005 al 2009– van respectar la llei, un judici en què l'aleshores consellera de Turisme, Milagrosa Martínez, seurà al banc dels acusats al costat de Francisco Correa, Pablo Crespo i Álvaro Pérez, entre d'altres.

Camps havia lligat l'acord una setmana abans en una nova cita amb Ecclestone a Londres. I el 10 de maig, en les hores prèvies a l'inici de la campanya electoral valenciana del 2007, el recorregut del traçat urbà es presentava públicament en un acte que no va deixar indiferent ningú: el magnat de la Fórmula 1, durant la seua intervenció, va supeditar la celebració de la prova a la victòria del PPCV.

L'oposició va afanyar-se a parlar de “xantatge” i “menyspreu” als valencians. L'aspirant a la reelecció, per contra, va respondre així: “Vull donar les gràcies a Bernie Ecclestone per dir aquestes coses tan precioses i per vincular el gran premi de Fórmula 1 al fet que jo continue

sent el president de la Generalitat. Jo li puc assegurar que aquests dies intentaré guanyar aquestes eleccions, amb tot el meu esforç”.

Ara la UDEF, la unitat de la policia espanyola especialitzada en delictes econòmics, ha revelat que el 80% del cost dels actes electorals dels populars valencians –organitzats de manera sistemàtica per Orange Market i unes altres mercantils del conglomerat Gürtel– se sufragava amb diners negres. Els caps de la trama, que ja s’havien beneficiat de l’avantatge contracte del pavelló de Fitur, de la sonorització de la visita del papa per a Canal 9 i de molts altres esdeveniments menors, van veure clar que la Fórmula 1 podia ser una altra sucosa font d’ingressos. En una de les converses telefòniques interceptades, Correa diu a Crespo que contacte –“echando hostias”– amb l’empresa que instal·lava les grades mòbils al circuit d’Indianàpolis i als partits de l’NBA. “Aquí hay pelas, y si sale bien, hay pelas para todos, una *pastuqui* importante”, s’emocionava qui s’intitulava *Don Vito*.

L’empresa en qüestió era Nüssli, de Suïssa, que efectivament va col·locar i desmuntar les grades del circuit urbà de València sense que encara conste, això sí, cap intermediació de la trama. Si va treure’n profit, hi ha imperat el sigil.

El millor secret. Per què va condicionar Ecclestone la celebració d’una prova anual del campionat del món d’automobilisme a l’èxit electoral de Camps? Tal com va explicar aquell mateix dia, perquè “de seguida que vaig conèixer el president, vaig enamorar-me’n, i en conèixer l’alcalde, me’n vaig enamorar també”. “Faran un dels millors circuits del món”, va assegurar, plenament convençut de la victòria dels conservadors.

El pilot Fernando Alonso, en canvi, no entenia que, havent-hi Xest, la cursa fóra urbana: “Jo m’estime més un circuit normal... És com si a Catalunya correu pels carrers de Granollers, tenint un circuit a 10 quilòmetres”. El futbolista Rubén Baraja, un dels principals referents del València CF en aquell moment, hi oficiava com a visionari: “És positiu per a la ciutat, però hi ha un altre tipus de prioritats. Si tot es tractara amb la mateixa intensitat, de segur que progressaríem més ràpid en uns altres àmbits”.





Bernie Ecclestone



3 L'acord

La vespra de l’inici de la campanya de les eleccions valencianes del 2007, les primeres en què Camps opta a la reelecció, Camps i Ecclestone, acompanyats de Barberà, mostren el disseny del circuit de València, que finalment serà urbà per desig exprés del segon, que fins i tot vincula la realització de la prova a la victòria dels populars a les urnes. Camps agraeix en públic la “confiança” que hi ha dipositat. L’oposició, parla de “xantatge”.

2 L'enamorament

Bernie Ecclestone és el magnat de la Fórmula 1, amb tot d’empreses creades al voltant d’un negoci que mou milers de milions d’euros l’any. Convidat per Camps i per l’alcalde de València, Rita Barberà, el britànic visita la ciutat i, segons diu, se n’enamora de seguida. “València és el secret més ben guardat”, assegura.



1 L'espurna

A partir de l’any 2005, Francisco Camps contacta amb Flavio Briatore, director esportiu de l’equip Renault de Fórmula 1, i amb Alejandro Agag, gendre de José María Aznar ben relacionat amb el circ de les quatre rodes. El president valencià veu la possibilitat de celebrar un gran premi anual al circuit de Xest, cosa que culminaria la política de grans esdeveniments iniciada amb la Copa de L’Amèrica.



Álvaro Pérez



Francisco Correa



Pablo Crespo

1 L'oportunitat

Els caps de la trama Gürtel a Madrid (Francisco Correa i Pablo Crespo) i el País Valencià (Álvaro Pérez) s’afanyen per aconseguir contractes relacionats amb el gran premi de Fórmula 1 de València. L’opció més ràpida és el muntatge i desmuntatge de les grades, però tot i que l’empresa que va instal·lar-les és la mateixa en què van pensar, no hi consta cap comissió.



4 L'aparença

Camps, que havia garantit que la Fórmula 1 seria de “cost zero” per als valencians, impulsa la creació de Valmor Sports, SL, una empresa participada a parts iguals per Bancaixa, Fernando Roig i Jorge Martínez, Aspar, que en principi havia d’encarregar-se de tot. Reben tres crèdits de l’Institut Valencià de Finances, de Banc de València i de Bancaixa mateix.

2 La temeritat

Pedro García, ex-director general de RTVV ara imputat en el cas Gürtel i que, segons s’ha sabut, posseeix el 20% de les accions d’Orange Market (la filial valenciana de la trama), tanca un contracte de retransmissió de les curses de Fórmula 1 per què Canal 9 acaba abonant prop de 40 milions d’euros, penalització inclosa: tot i que s’havien d’emetre els mundials del 2010 al 2014, el tancament de la televisió pública el deixa en suspens. L’audiència de les curses és clarament inferior a la de La Sexta, que també les ofereix en obert.





5 La realitat

En realitat, Valmor no està capacitada per assumir l'organització del gran premi i de seguida en subcontracta la pràctica totalitat a Circuit del Motor i Promoció Esportiva, SA, l'empresa de la Generalitat Valenciana que gestiona el circuit Ricardo Tormo de Xest. Les obres, que impliquen una despesa mínima reconeguda de 89 milions d'euros, afecten la dàrsena del Port i el districte de Camins al Grau, amb les molèsties consegüents per al veïnat.



6 La inclusió

L'agost del 2009, Formula One Administration i Valmor Sports, SL, inclouen la Societat Projectes Temàtics de la Comunitat Valenciana (propietària de l'empresa Circuit del Motor i Promoció Esportiva, SA) com a actor del contracte de la Fórmula 1. Curiosament, Julio García Gimeno, director de Circuit del Motor en aquell moment, és germà de Pedro García Gimeno, director general de RTVV que també involucra l'ens públic en aquest gran esdeveniment.



7 La compra

Finalment, la inviabilitat de Valmor i el desig del govern valencià de mantenir la prova duen el successor de Camps, Alberto Fabra, a prendre la decisió de comprar l'empresa en qüestió per un euro. Amb ella, n'adquireix el deute, que supera els 34 milions d'euros. Lola Johnson, consellera del ram, estampa la seua signatura en l'escriptura de compra-venda.



5 El colofó

Alberto Fabra pren la decisió de suprimir RTVV i això comporta el pagament de la penalització corresponent. Així com en el cas del contracte amb Ecclestone va poder estalviar-se-la, ací no li resulta possible i es veu obligat a pagar 16 milions d'euros per les dues temporades no emeses.

4 L'estafa

Víctor Seara, comentarista (en castellà) dels grans premis a Canal 9, cobrar 378.000 euros per dos anys de contracte (menys de 40 curses), i a més, factura dietes per valor de 18.000 euros. Rosa Vidal, la directora general de RTVV que no va poder evitar el tancament de l'ens, presenta una demanda en contra seua perquè retorne l'import de les dietes en qüestió.



Víctor Seara

3 La resignació

José López Jaraba, qui substitueix Pedro García com a director general de RTVV, no té cap més remei que acceptar el contracte d'emissió que Pedro García havia acordat amb Mediapro, l'empresa que gestiona els drets de la Fórmula 1 a l'Estat espanyol.



Amb sinceritat o cinisme, el fet cert és que Ecclestone parlava meravelles de València, ciutat que considerava "el secret més ben guardat". L'autèntic secret, però, eren els contractes que va signar per a la celebració de la Fórmula 1 al País Valencià, sotmesos a la confidencialitat més absoluta i que no han vist la llum fins ara, amb un altre president –Alberto Fabra– al Palau de la Generalitat.

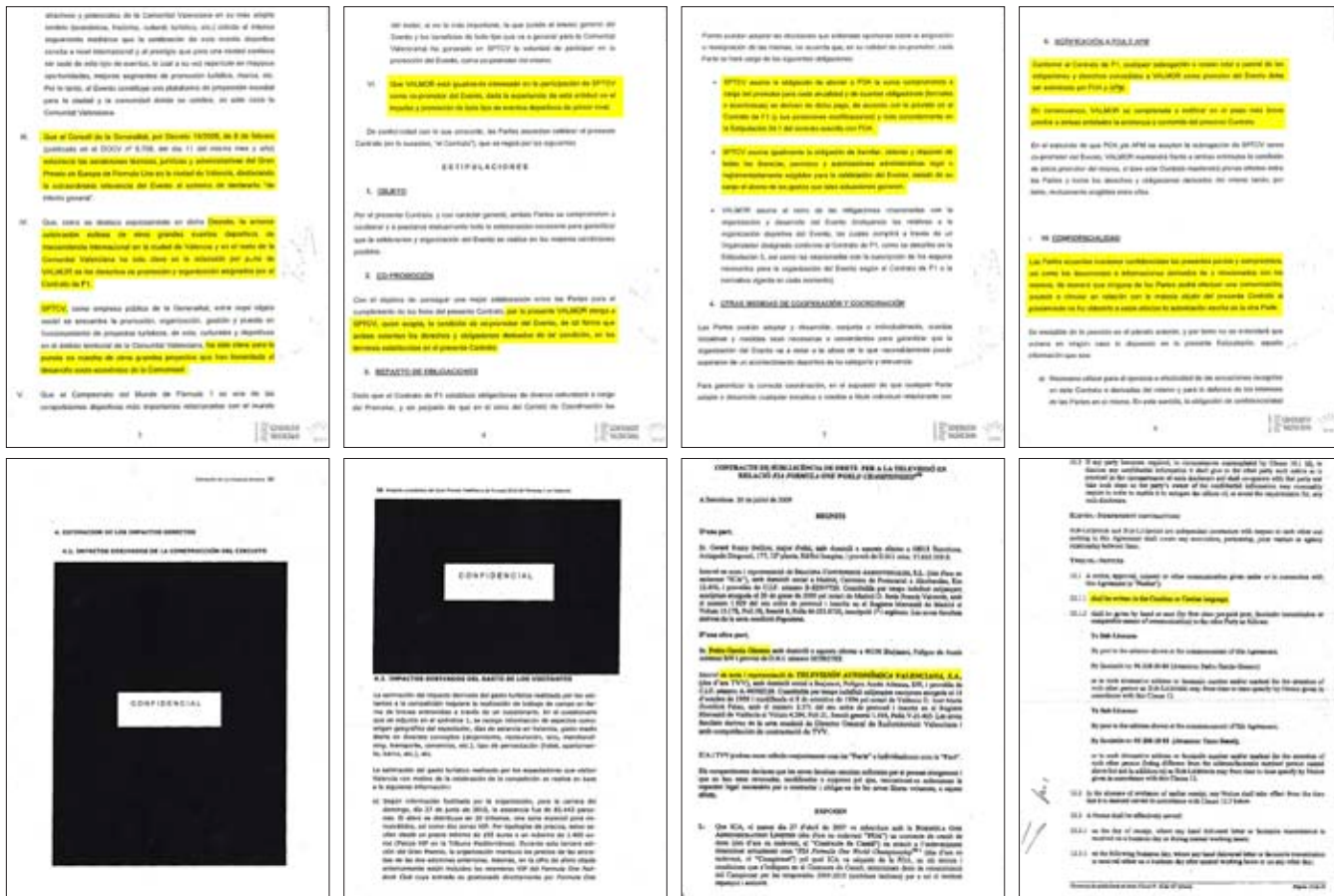
De fet, Camps va entestar-se a transmetre la percepció que no serien els ciutadans, sinó una empresa privada, qui assumiria les oneroses despeses que comportava una prova com aquella. "Cost zero", proclamava amb insistència, però les aportacions reconegudes per l'administració valenciana durant els cinc anys que el cap i casal va acollir el gran premi d'Europa –del 2008 al 2012– voregen els 300 milions d'euros [vegeu requadre de la pàgina 18]. El negoci era tal que Fabra va estripar el contracte després que Ecclestone li perdonara la multimilionària penalització que estipulava en cas de rescissió unilateral. València patia el seu *crash* i Ecclestone ja no hi sentia tanta estima.

L'empresa creada *ad hoc* per Francisco Camps la integraven tres bons amics seus, amb el 33,33% de les accions cadascú: l'ex-pilot de motociclisme alzireny Jorge Martínez, *Aspar*, el propietari de Pamesa Ceràmica i president del Vila-real CF, Fernando Roig, i la caixa valenciana de referència en aquell moment, Bancaixa, que tenia com a president José Luis Olivass, ex-regidor del PPCV a València i regent de la Generalitat entre l'adéu de Zaplana, el juliol del 2002, i l'entrada de Camps, el juliol del 2003. Avui, l'oposició a les Corts no dubten a qualificar Valmor Sports, SL, com una "empresa pantalla".

"Valmor naix el 9 de maig del 2007 i al juny, un mes després, signa el contracte amb Formula One Administration (FOA) sense tenir cap experiència en el sector", assenyala la diputada socialista Eva Martínez. "Com que era un contracte entre dues empreses privades, l'opacitat era total", afegeix.

En realitat, l'únic cànon anual que va abonar Valmor va ser el de la primera edició, l'any 2008. I cinc mesos abans que se celebrara aquell primer gran pre-

Text: Víctor Maqueda
Gràfic: V. Prieto



Dalt, quatre fragments del contracte de la Societat Projectes Temàtics de la Comunitat Valenciana i Valmor Sports, SL, per què l'empresa pública assumeix l'organització d'un esdeveniment que anava a càrrec de la segona. A sota, la part de l'informe de Valmor que amaga el cost del circuit urbà i dos fragments del contracte entre RTVV i Mediapro, que gestiona els drets de la Fórmula 1 a l'Estat espanyol: les comunicacions seran en "Castilian or Catalan language".

mi, el 26 de març, els teòrics organitzadors van passar a ser uns simples convidats de pedra: la Generalitat Valenciana, a través de l'empresa pública Circuit del Motor i Promoció Esportiva, SA, que gestionava el recinte de Xest i sí que acreditava experiència en la matèria, va signar un contracte amb Valmor per què es comprometia a "realitzar totes les actuacions necessàries o convenients per a la correcta organització esportiva de l'esdeveniment, posant a disposició de Valmor i de l'esdeveniment tots els mitjans materials i humans necessaris per a la seua celebració amb èxit". La Generalitat Valenciana, en un decret del 8 de febrer del 2008, havia declarat el gran premi d'Europa com a esdeveniment d'"interès general", una esletxa per què Valmor centrifugara responsabilitats. En última instància, aquesta empresa va ocupar-se de poca cosa més que de les grades, les tanques i la venda d'entrades.

"Valmor era una empresa pantalla, res més que això", observa Ignacio Blanco,

diputat d'Esquerra Unida a les Corts que va tenir la sort d'aconseguir els contractes referents a la Fórmula 1. Després de negar-los-els repetidament a ell i als diputats d'uns altres grups, van trucar-li del circuit Ricardo Tormo perquè passara a recollir-los. "Era qüestió de llançar la canya i esperar", afirma, "em va tocar a mi com li podia haver tocat a un altre".

Com per exemple, a Mònica Oltra, de Compromís, que al seu dia ja havia sol·licitat informació relativa al pagament del cànon anual, les factures per la venda de les entrades i la compra de Valmor per Circuit del Motor. Les negatives com a resposta van dur-la a denunciar el cas davant el Tribunal Superior de Justícia valenciana (TSJCV), que fa dues setmanes fallava al seu favor i obligava la Generalitat a proporcionar-li aquesta paperassa.

La compra. En efecte, Circuit del Motor i Promoció Esportiva, SA, propietat de la Generalitat Valenciana al 100%, va adquirir Valmor –que sols comptava

set treballadors– per un euro el març del 2012. Amb el pagament d'aquest euro simbòlic, el govern valencià assumia el deute que arrossegava l'empresa, calculat en 34,8 milions d'euros.

Alberto Fabra va aportar aquests diners amb fons de la Societat Projectes Temàtics de la Comunitat Valenciana (SPTCV), l'encarregada de les obres faraòniques de la Generalitat, i Lola Johnson, que exercia com a consellera de Turisme, Esport i Cultura, va posar-hi la cara i va argumentar motius d'"eficàcia" i de generació de "sinergies".

"Els indicis de delictes són evidents", apunta Ignacio Blanco. Eva Martínez, de la seua banda, durà el cas a la fiscalia perquè no entén que una empresa en situació de fallida s'haja adquirit amb diners públics. "Quin benefici han obtingut els valencians?", es demana. La malversació de cabals públics plana sobre l'operació, que pot comportar la imputació de Johnson –secretària autonòmica de Comunicació, després que Fabra la rellevava com



Imatges de l'abandó que presenta el circuit urbà de València, on ja fa dos anys que no se celebra cap cursa.



a consellera i portaveu— i, fins i tot, del president mateix.

Abans de la compra, Valmor Sports havia rebut un crèdit de l'Institut Valencià de Finances (IVF) per valor de 8 milions, un altre de Bancaixa per valor de 6 i un tercer del Banc de València, de què Bancaixa era el principal accionista, per valor d'1,5 milions.

El cànon. El primer contracte que van signar Valmor i FOA concretava el cànon anual —creixent, en dòlars dels EUA i lliure d'impostos— que es comprometia a pagar l'empresa organitzadora per tal que València acollira la Fórmula 1.

La quantitat anava des dels 24 milions del 2008 fins als 44 milions d'enguany, però l'única transferència que va efectuar Valmor va ser la primera, i directament va passar a formar part a l'apartat de números rojos. Després que el 6 d'agost del 2009 la Generalitat Valenciana —mitjançant l'SPTCV, propietària de Circuit del Motor— s'hi afegira com a nou actor, el cànon va quedar sensiblement rebaixat.

Ecclestone ja havia comprovat que l'administració valenciana era més temerària que l'alemanya i va decidir establir una *tarifa plana* de 24 milions de dòlars pels tres primers grans premis. L'estalvi, notable, ascendia a 8.060.000 dòlars, i

era sensiblement superior si es respectava els set anys de contracte: en els últims dos grans premis, la rebaixa era d'11.801.246 dòlars.

Malgrat tot, l'arribada de Fabra a la presidència va significar un bany de realitat per al magnat britànic. En estrenar-se al càrrec, l'estiu del 2011, el nou president valencià va deixar en l'aire el futur del gran premi d'Europa. “No puc retardar-me en el pagament als proveïdors mentre pague la Fórmula 1”, deia. Sis mesos més tard es desplaçava fins a Londres per acordar amb Ecclestone una rebaixa encara més substantiva del cànon, i el seu vice-president, José Ciscar,

fins i tot demanava a l'empresariat valencià involucrar-s'hi: "Si això té un retorn, el més lògic seria que el món empresarial s'hi implicara i hi participara".

El problema és que un halo de secretisme –disfressat de clàusules de confidencialitat– va envoltar la Fórmula 1 al País Valencià des del primer dia. I no sols els contractes signats amb FOA: el que van subscriure l'SPTCV i Valmor n'inclouïa una al seu punt número 10 [vegeu documents de la pàgina 16]. Fins i tot l'informe d'impacte econòmic del gran premi del 2010, elaborat per l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (IVIE) a instàncies de la Generalitat Valenciana, apareixia en color negre quan explicava l'impacte econòmic derivat de la construcció del circuit urbà. El document, per cert, precisava que el benefici d'aquella prova sobre l'economia valenciana havia ascendit a 76,7 milions d'euros, molt per damunt de les despeses organitzatives. Per televisió, el gran premi valencià havia estat seguit, segons l'IVIE, per 520 milions de persones d'arreu del planeta.

Un negoci redó que no ho devia ser tant quan Fabra va obrir la possibilitat d'alternar el gran premi amb Catalunya, un *model alemany* que a València gairebé es va donar per feta però que al circuit de Montmeló [vegeu pàgines 20 i 21] ni tan sols no van tenir en compte. Camps, de fet, intuïa que Catalunya hi renunci-

aria i que el contracte amb València es prolongaria fins al 2020.

Un negoci redó que no ho devia ser tant quan Fabra va preparar a Ecclestone una rebaixa addicional del cànon anual per donar continuïtat al gran premi valencià i quan van suprimir la prova al calendari de l'any passat i d'enguany.

Un negoci redó que va concloure la tardor passada, quan Ecclestone i Fabra van anul·lar el contracte –on ja figurava la Generalitat, a través de l'SPTCV– sense cap penalització. Segons l'executiu valencià, el propietari de FOA renunciava als més de 50 milions d'euros de sanció a canvi de quedar-se les tanques, els pneumàtics i la resta de material del circuit urbà. Tot plegat continua al seu lloc, però, i en alguns casos, ni tan sols això, perquè ja ha estat sostret.

Avui, els protagonistes principals de la Fórmula 1 a València estan fora d'òrbita. Camps va dimitir per la seua imputació en el *cas Gürtel*, i Ecclestone, de la seua banda, ha abandonat temporalment la primera línia per la seua imputació en un presumpte cas de suborn a Gerhard Gribkowsky, un antic directiu del banc públic bavarès BayernLB ara empresonat, a qui hauria conduït a cometre un delictes. En unes altres ocasions, el nom d'Ecclestone ha anat lligat a l'admiració que sent per Adolf Hitler. Enric Morera, síndic de Compromís a les Corts valencianes, s'hi

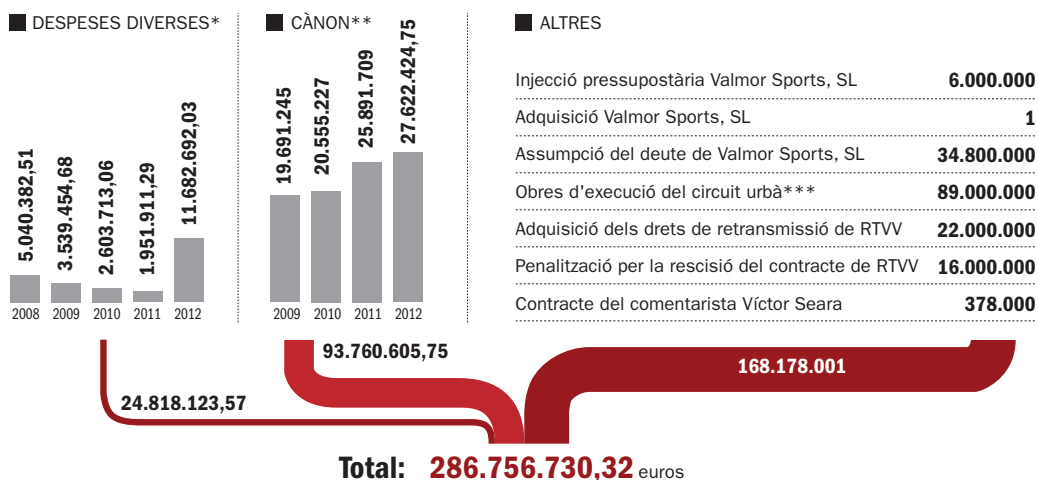
ha referit com a *mangante*, fent un joc de paraules amb el castellà *magnate*.

La cirereta. Canal 9 no podia restar al marge del circ de la Fórmula 1. Tot i que una cadena estatal ja retransmetia els grans premis, Francisco Camps va fer tots els possibles perquè la televisió pública valenciana –en una situació econòmica alarmant, tal com avisava cada any la Sindicatura de Comptes– obtinguera els drets d'emissió de quatre temporades, des del 2010 fins al 2013, per un import global d'uns 38 milions d'euros: 22 que es van satisfer al seu moment i 16 més que ha implicat la sanció –en aquest cas, no condonada– corresponent. L'acord, el va signar Pedro García com a director general de RTVV, i José López Jaraba –que el va rellevar el 2009, quan el *cas Gürtel* va esguitar aquell– va haver de respectar-lo. Ecclestone s'embutxacava el 30% dels ingressos televisius.

La setmana passada es feia públic que el parc temàtic projectat per Ferrari –que Camps i Barberà havien previst a Xest– s'instal·larà prop de Port Aventura. Les autoritats valencianes també havien assegurat que el cost seria "zero", i l'atractiu turístic, enorme. Alberto Fabra, però, ni s'ha immutat. De regals que tinguen a veure amb la Fórmula 1, no en vol cap.

Víctor Maceda

De zero euros a vora 300 milions



*Dins de les despeses diverses es comptabilitzen, entre molts altres, conceptes com ara el manteniment del circuit urbà; els serveis mèdics, de seguretat, d'hostesses i la resta de personal temporal; el lloguer de vehicles, mobiliar i maquinària diversa; les dietes i els desplaçaments en avió.

**El cànon de la primera edició, la del 2008, fou l'únic que va abonar Valmor Sports SL, per bé que després va heretar-lo la Generalitat Valenciana en adquirir l'empresa: per tant, forma part de l'apartat "As-

sumpció del deute de Valmor Sports, SL". Els cànon de les edicions dels anys 2009, 2010 i 2011 estan auditats per la Sindicatura de Comptes. El cànon del 2012 correspon a la quantitat abonada per la Generalitat segons va explicar la consellera d'Educació, Cultura i Esports, Maria José Català.

***El cost d'execució del circuit urbà va ascendir a 89 milions d'euros, segons va afirmar qui era conseller d'Infraestructures i Transports en aquell moment, Mario Flores.