



Celebración de una carrera de MotoGP en el circuito de Alcañiz (Teruel) el 12 de septiembre de 2021. / JAVIER CEBOLLADA (EFE)

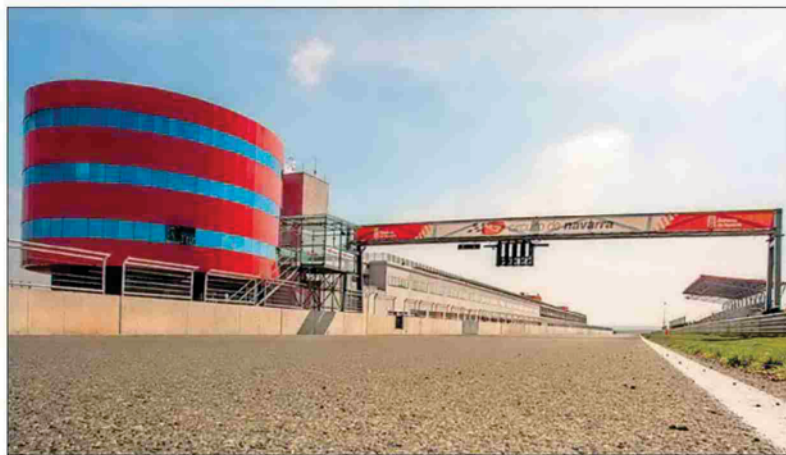
Dos circuitos deficitarios entierran 300 millones de inversión pública

Informes fiscalizadores de Aragón y Navarra certifican la inviabilidad de ambas pistas

CLARA ANGELA BRASCIA, Madrid
 Las gradas están abarrotadas de aficionados. Los motores rugen antes de que los participantes de MotoGP recorran el circuito de Motorland (Alcañiz, Teruel), donde cada septiembre desde 2010 se celebra el Gran Premio de Aragón. Pero ni siquiera el fin de semana anual con los mejores pilotos del mundo ha conseguido que una inversión pública de 236,4 millones de euros dé beneficios: la Cámara de Cuentas de Aragón acaba de constatar las pérdidas continuas del circuito y su dependencia financiera de las instituciones.

Lo mismo ocurre con otro circuito público, el de Los Arcos, en Navarra, que se impulsó sin dejar rastro de las razones de la decisión y languidece tras una inversión de 69 millones, según un informe de la Cámara de Cuentas. Las dos infraestructuras se han convertido en una especie de agujero negro para el dinero público: con una inversión conjunta de más de 300 millones, algunos de sus actuales gestores se preguntan qué hace la Administración metiéndose en el negocio del motor.

La fiebre de la alta velocidad ha hecho de España el primer país europeo, junto con Italia, en número de circuitos que albergan competiciones mundiales, y todos reciben financiación pública: junto a Motorland, los circuitos de Montmeló (Barcelona), Jerez (Cádiz) y Ricardo Tormo (Valencia). Además de estos, existen otros cuatro en la Penin-



La pista de carreras de Los Arcos, en Navarra, en una imagen de archivo. / CIRCUITO DE NAVARRA

sula —Navarra, Albacete, Calatayud y Fuente Álamo—, cuya propiedad es total o parcialmente de los gobiernos autonómicos o de los ayuntamientos, que han sido construidos con la ayuda de estas administraciones, y siguen recibiendo dinero de las arcas públicas.

“Todos los circuitos de velocidad de España registran pérdidas, porque los beneficios del Gran Premio no son para Motorland, sino para la hostelería y el turismo”, argumenta el vicepresidente del Gobierno aragonés y consejero de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial, Arturo Aliaga (Partido Aragonés), que defiende el papel de

Motorland en la dinamización de la economía de la región.

“Si Navarra necesitaba este tipo de instalación, si era el momento y el lugar apto, es una decisión que llama la atención. Hay muchas preguntas que quedarán en el aire sin responder”, contraponen sobre el circuito de Los Arcos la consejera de Cultura y Deporte de Navarra, Rebeca Esnaola (PSOE), a la que le ha tocado hacerse cargo de una herencia que define como “singular”, y que tiene su origen en una decisión de 2010 del Ejecutivo de Miguel Sanz (Unión del Pueblo Navarro, UPN). “Al día de hoy, nosotros seguramente lo haríamos de otra manera”, afirma.

La infraestructura aragonesa costó 236,4 millones de euros hasta 2020

El Gobierno foral busca alternativas para gestionar Los Arcos

Otros fracasos en Cataluña y Valencia

La Generalitat de Cataluña controla el circuito de Barcelona desde su construcción en 1989. La sociedad que lo gestiona ha recibido año tras año recursos públicos, ya fuera a través de capital o de créditos, para evitar la quiebra. El último rescate, de 19 millones de euros, se produjo el año pasado, en medio del debate sobre si es correcto que la Administración autonómica participe o no en los gastos de una infraestructura que aporta clientes para el sector de la hostelería. El Gran Premio de Fórmula 1 supone la mayor pérdida del circuito, con un coste de 18 millones de euros, informa Dani Cordero.

Además del Ricardo Tormo en Cheste, hasta 2012 también funcionaba el circuito de fórmula 1 de Valencia. Se estima que le costó unos 300 millones de euros a la Generalitat, a pesar de que el popular Francisco Camps, que era presidente cuando se empezó a construir la instalación, aseguró que no le repercutiría ni un euro a los valencianos. En la actualidad, dentro del perímetro se ha instalado un pequeño poblado de chabolas donde vive medio centenar de migrantes, informa Cristina Vázquez.

Las cuentas de los dos circuitos, y su gestión, han merecido la reprobación de los organismos de fiscalización autonómicos en sendos informes de enero. Ambos pierden dinero, aunque se subraya que la pandemia afectó negativamente a toda la actividad económica en 2020. Y las dos pistas tienen un futuro incierto. En el caso de Aragón, entre subvenciones y aportaciones públicas el circuito ha costado 236,4 millones de euros hasta 2020. Los primeros 155,3 millones vienen del Fondo de Inversiones de Teruel (FITE); 91,3 millones para su construcción y 31,5 para financiar las actividades en Motorland desde su funcionamiento.

Continuas pérdidas

Además, en estos 10 años, los tres accionistas (Gobierno de Aragón, la Diputación de Teruel y el Ayuntamiento de Alcañiz) han proporcionado otros 113,2 millones de euros para sanear las continuas pérdidas. Pese a todo ese músculo inversor, el último informe de la Cámara de Cuentas sobre la Ciudad del Motor subraya el “escaso impacto” del circuito desde su inauguración “en términos de población y empleo”.

Solo en septiembre, mes en el que se celebra el Gran Premio de MotoGP, se registra una mejora en la cifra de parados. El único sector que ha evolucionado positivamente desde el funcionamiento de esta pista de carreras es el turístico, que ha aumentado

do cada año especialmente en Alcañiz, situada a menos de ocho kilómetros del circuito. Y su población (16.392 habitantes) está hoy en los mismos valores que en 2008, cuando el circuito aún no albergaba las competiciones de velocidad.

El alcalde de Alcañiz y vicepresidente de Motorland, Ignacio Urquizu (PSOE), reivindica la importancia de la infraestructura en este ámbito. "Está tan de moda la despoblación que estamos dispuestos a hacer lo que sea para pararla, y la única salida que nos han ofrecido durante muchos años ha sido el turismo", reflexiona. "Si tenemos un circuito pero alrededor cierran las fábricas, está claro que la situación no va a mejorar. Y estoy seguro de que sin Motorland esto sería mucho peor".

Mientras en Aragón definen la decisión de seguir financiando Motorland, a tres horas de autopista al noroeste de Alcañiz, la Comunidad Foral de Navarra tiene también que hacer cuentas con la herencia del circuito de velocidad de Los Arcos. Inaugurado en 2010 por todo lo alto como una infraestructura destinada a albergar grandes actos, el proyecto fue impulsado por una empresa que le iba a costar 15 millones al Gobierno regional. Pero el desembolso se disparó a los 55 millones. En sus 12 años de actividad, y tras pasar por distintas fórmulas de gestión, ha acumulado ya unos 70 millones de gastos públicos, incluyendo un déficit de explotación de cinco millones y un abono de intereses de nueve.

Futuro incierto

¿Cómo es posible que las cifras se multiplicaran de esa manera? "Al respecto, esta Cámara fue crítica con la actuación del Gobierno de Navarra en esta operación realizada a través de la empresa pública Sprin", recuerda el órgano fiscalizador de la Comunidad Foral en referencia a un informe de 2010. "Señaló que no había ningún documento que explicara la decisión de participar en el proyecto con un inversor privado", precisa. "Constató la falta de definición previa del mismo, como lo prueban los cambios en la dimensión del proyecto", detalla. "Y remarcó la necesidad de que este tipo de inversiones se soporten siempre en documentos que incluyan los objetivos, indicadores para medir su cumplimiento y plan de viabilidad".

En 2013, después de que la gestión por parte del Gobierno originara un déficit de cinco millones, se decidió arrendar el circuito a la empresa privada Los Arcos Motosport, SL. Sin embargo, en 2019 la compañía dejó de pagar el alquiler y en enero de 2020 solicitó la resolución del contrato, no antes de abonar un aval de 720.467 euros.

A fecha de hoy, el circuito de velocidad de Los Arcos está en manos del Ejecutivo navarro. La Administración busca alternativas. El Gobierno no sabe aún si continuará con la gestión directa, si lo intentarán otra vez con la privada, o si optará por vender el circuito. "Lo que importa es que no sea un lastre para Navarra", asegura la consejera Esnaola.