



Foto: Víctor Lax

# ALCAÑIZ

## *capital del motor*

Alcañiz tan sólo ha requerido seis años para recuperar su sueño automovilístico. El antiguo circuito urbano, cerrado por motivos de seguridad, ha dado paso a un macrocomplejo de 350 hectáreas a los pies de La Estanca que, de cumplirse las expectativas, será la base de operaciones del equipo norteamericano de Fórmula Uno y del de rallies de BMW en tan solo unas pocas semanas.

### ■ JORGE ALONSO

Alcañiz tan sólo ha requerido seis años para recuperar su sueño automovilístico. El antiguo circuito urbano, cerrado por motivos de seguridad, ha dado paso a un macrocomplejo de 350 hectáreas a los pies de La Estanca que, de

cumplirse las expectativas, será la base de operaciones de un equipo norteamericano de **Fórmula Uno** y del de rallies de **BMW** en tan sólo unas pocas semanas. Un espaldarazo internacional a uno de los proyectos estrella de la DGA, bautizado como **Motorland**, que nace con claras deficiencias de comunicaciones y de infraestructuras hoteleras. El gran estreno previsto

para este mes, con la celebración de la **World Series de Renault**, pondrá todo a prueba ante la llegada de 40.000 espectadores.

Casi nadie se creyó a principios de la década que el Bajo Aragón fuera a contar con un circuito de velocidad homologado para la **Fórmula Uno**. Y con 77 millones de euros

de inversión pública se ha logrado que los motores de competición rujan de nuevo. Hasta seis pistas se engloban dentro de la **Ciudad del Motor**: a las cuatro de tierra y a la de karting abiertas hace unos meses se unió en septiembre la de velocidad, diseñada por **Hermann Tilke**, el mismo alemán que firmó los últimos trazados de la *F1* —*Sepang* (1998), *Bahrein* (2004), *Shanghái* (2004) y *Estambul* (2005)—.

### Circuito de referencia

El objetivo es convertirlo en el banco de pruebas de referencia para los equipos de alta competición, por lo que se ha construido un circuito de velocidad con una recta inigualable —mide 1.726 metros, sólo comparable a la de **Paul Ricard**— para probar la aerodinámica y el límite de prestaciones de los vehículos. Y también se ha recreado la curva 'Loewe' de Mónaco, la más lenta de toda las pruebas de F1, porque se trata de que los equipos dispongan en una sola pista de todas las situaciones extremas que puedan encontrarse a lo largo del campeonato. Recorrerla en un monoplaza de Fórmula Uno costará en torno a un minuto y medio.

Las distintas configuraciones de este 'cinturón' de 5,3 kilómetros hacen que realmente haya ocho circuitos en uno, adaptados a monoplazas de Fórmula Uno, motos e incluso camiones. En las dos principales hay 18 y 14 curvas, en las que se pueden superar los 300 kilómetros por hora de velocidad punta, aunque la mayor espectacularidad se alcanza en el 'sacacorchos', donde hay que superar un desnivel del 9%.

### Parque tecnológico

Pese a la espectacularidad de las cifras, el consejero delegado de **Motorland**, **Antonio Gasión**, no se cansa de remarcar que lo principal es su parque tecnológico asociado, recién urbanizado y que podría dar cabida a decenas de empresas del sector automovilístico y generar medio millar de empleos de alta cualificación.



Autoridades locales y regionales cortan la cinta de inauguración del nuevo circuito. Foto: Óscar Galván

Su superficie supera las 21 hectáreas, pero se tardará bastante tiempo en llenarla y convertirlo en un vivero de investigación y desa-

doras para la investigación de accidentes, ha levantado sus nuevas instalaciones en **Motorland**. Los siguientes inquilinos serán los dos

## LA RENTABILIDAD PARECE ASEGURADA, EL CIRCUITO ESTÁ OCUPADO HASTA FINALES DE AÑO

rollo como ambiciona el Gobierno de Aragón.

Por el momento, tan sólo **Centro Zaragoza**, creado por las asegu-

citados equipos de competición, a los que la propia organización facilitará unas naves, pero se desconoce cuándo llegarán más. La crisis



Unas 10.000 personas se dieron cita en el circuito el día de su inauguración..

Foto: Víctor Lax



Una de las primeras carreras en el nuevo circuito.

Fotos: Óscar Galván



La inauguración fue una fiesta para todos los asistentes y participantes. Fotos: Víctor Lax

tampoco ayuda, hasta el punto de que la licitación de la tercera pata de la **Ciudad del Motor**, un parque comercial y de ocio ideado por **Norman Foster**, se retrasará, como mínimo, hasta dentro de un año.

La rentabilidad del complejo parece asegurada por el momento, ya que el circuito de velocidad roza la plena ocupación hasta finales de año. El director gerente de **Motorland**, **Tomé Alfonso**, apunta que el 80% de la agenda ya está reservada para pruebas deportivas, entrenamientos de equipos y todo tipo de actividades empresariales previo pago. Incluso varios equipos de competición han reservado la pista a lo largo de 2010 para someter sus máquinas a todo tipo de ensayos. **Antonio Gasión**, muy optimista, cree que podría arrojar beneficios en un plazo de diez años, aunque otros circuitos, como el de **Montmeló**, tardaron diez años en llegar al umbral de rentabilidad económica pese a contar con un gran premio de F1.

## Sin infraestructuras

Sólo ensombrece esta realidad la falta de infraestructuras de acompañamiento al complejo automovilístico, un verdadero talón de Aquiles para las grandes concentraciones de público.

La espina dorsal de las comunicaciones, la **A-68**, no será una realidad, como pronto, hasta dentro de seis años por el retraso acumulado del Ministerio de Fomento, por lo que hasta entonces se tendrá que sufrir la carretera de Castellón sin desdoblarse. Esto puede convertir el circuito en un embudo de difícil desagüe para los 40.000 visitantes que se prevén recibir para la **World Series de Renault**, organizada para el penúltimo fin de semana de octubre, los días 24 y 25.

Las instituciones pretenden paliar la situación con una improvisada red de accesos de alta capacidad aprovechando las tres carreteras que dan servicio a Alcañiz, las nacionales 211 y 232 y la comarcal TE-V-7032. A partir de estas vías, asfaltando y acondicionando pistas y caminos existentes,



Imagen virtual de Motorland, a orillas de La Estanca de Alcañiz, con todas las instalaciones previstas como el parque comercial diseñado por Norman Foster.

se han creado tres ramales, por los que se repartirá el tráfico en función de lugar de procedencia. Este apañío ha costado 655.000 euros.

Cada uno de los puntos de acceso, con dos carriles de sentido único y otro de emergencia, ordenarán el tráfico en función de la carretera de origen. En la inauguración oficial, celebrada el primer fin de semana de septiembre, no se registraron retenciones, aunque sólo se movilizaron unas 10.000 personas y ya se detectaron fallos en la coordinación y en algunos servicios. La organización pretende resolverlos para la **World Series**, la antesala de la Fórmula Uno.

El presidente de la Federación Española de Automovilismo, **Carlos Gracia**, ya advirtió hace dos años que la ausencia de vías de alta capacidad, de un trazado ferroviario y de un aeropuerto suponen un "*peligro*" que puede provocar que **Motorland** muera de éxito. El consejero delegado y el director gerente también son conscientes

del problema, pero resaltan que por el mismo trance han pasado otras instalaciones en el mundo. Y el propio diseñador de la pista de velocidad, **Hermann Tilke**, recuerda que las deficiencias de comunicación también las ha sufrido históricamente otros circuitos, como el de *Nürburgring*, sin que les haya afectado "*negativamente*". "*Para garantizar la velocidad tendríamos que disponer de una autopista*

con la N-211, fue aprobado este mismo verano por la Diputación Provincial de Teruel, pero carece aún de financiación para los más de seis millones de euros en los que se ha presupuestado su coste.

Para el vicepresidente de la Cámara de Comercio de Teruel, **Vicente Omella**, el origen de las carencias está en que "*algunos dirigentes políticos desde Madrid, y también desde Zaragoza, nun-*

## LA FALTA DE INFRAESTRUCTURAS ES UN VERDADERO TALÓN DE AQUILES DEL CIRCUITO

*de ocho carriles*", sentencia **Tomé Alfonso**, quien relativiza el problema apuntando que *Jerez, Cheste o Montmeló* sufren retenciones cada vez que acogen un gran premio.

La única mejora a corto plazo vendrá con la entrada en servicio de la variante de Alcañiz, a mediados del año que viene. Otro de los proyectos previstos para mejorar las comunicaciones de la ciudad, la circunvalación que unirá la N-232

*ca han creído en Motorland*". A su juicio, si lo hubieran hecho, "*las infraestructuras se hubieran desarrollado a la vez que el proyecto*".

### Sin hoteles

Lo que no se podrá subsanar a estas alturas es la escasa infraestructura hotelera existente en



Iglesias visitó todas las instalaciones del complejo deportivo, como el centro de comunicaciones.

Alcañiz, que impide dar abasto en grandes competiciones: la comarca sólo cuenta con 5.000 camas, que están prácticamente reservadas desde hace meses para la cita. No obstante, los empresarios paliarán la situación a medio plazo con la proyectada construcción de varios

hoteles y la ampliación de varios de los existentes en Alcañiz.

Los hosteleros responsabilizan directamente a la alcaldesa, **Amor Pascual** (IU), a la que instan a agilizar las licencias necesarias para levantar nuevos establecimientos. Con los proyectos en marcha, se

podría llegar a triplicar la oferta hotelera en la ciudad, con cerca de 400 plazas.

La necesidad se ejemplifica con el hecho de que haya algunos hoteles que tengan sus plazas reservadas para determinadas fechas para los próximos años gracias a varias empresas.

### Parque comercial y de ocio

Este tirón no se podrá completar del todo, ya que el **parque comercial y de ocio de Motorland**, de cinco hectáreas de superficie y un coste millonario, ha quedado aparcado como consecuencia de la coyuntura económica.

Los dos grupos inversores interesados en construir y explotar el macroedificio de **Norman Foster** se han echado atrás, por lo que su licitación se retrasará como mínimo un año. Si para entonces la economía tiene síntomas de mejoría podría rescatarse el proyecto, que incluye un hotel de cuatro estrellas con un centenar de habitaciones, una zona comercial de 15.000 metros, oficinas, un pequeño centro de negocios y un pequeño museo del motor. ■

## UNA SUERTE MUY DISPAR EN TERUEL

Mientras la **Ciudad del Motor de Motorland** arranca con brío, los otros dos grandes proyectos estratégicos de la DGA para el desarrollo de la provincia de Teruel hacen aguas. La **plataforma logística de Teruel (Platea)** pasa sin pena ni gloria en la estepa, hasta el punto de que sólo se han instalado siete empresas desde su estreno en 2006. De este reducido grupo, sólo la vidriera **Control Glass** (que empezará a producir a finales de año) es de cierta envergadura. Otras cinco siguen alojadas a estas alturas en la nave vivero pese al tiempo transcurrido.

Eso no impide que se siga invirtiendo como si se tratara de una infraestructura a gran escala, para lo que se acaba de terminar un apartadero ferroviario, que solo utilizan industrias de porte.

Hasta el presidente de la Cámara de Comercio de Teruel, **Jesús Blasco**, reconocía este verano que con **Platea** se han perdido "muchas posibilidades" tal y como se había concebido. La DGA pretendió emular el ejemplo de la plataforma logística de Zaragoza, pero la realidad ha sido muy distinta: no han logrado compradores para parcelas de 10.000 metros de superficie, excesivamente grandes para las necesidades de los empresarios turolenses. Sólo hubiera funcionado de haber interesado a grandes firmas de otras partes del país, pero éstas

no han acudido ni en el periodo de mayor bonanza económica que ha vivido España.

La situación del **aeródromo de Caudé** aún es más rocambolesca. Se pretendía convertir en una instalación industrial para el reciclaje y aparcamiento de larga estancia de aviones, tal y como había planeado **Industrias López Soriano**. La DGA corría con todos los gastos millonarios de la instalación, pero finalmente no hubo acuerdo con la firma zaragozana para asumir la gestión. Eso no echó atrás al Gobierno PSOE-PAR, que licitó y adjudicó la primera fase por 38,1 millones de euros pese a sus propios informes ponen en tela de juicio su rentabilidad. La adjudicataria, **Isolux-Corsam**, acabara los trabajos el próximo verano, aunque a estas alturas se sigue sin tener ni una empresa interesada en su explotación.

Es más, el Gobierno de Aragón llegó incluso a convocar un concurso, que quedó desierto. El director general de Transportes, **Simón Casas**, llegó a decir después que había un grupo de empresas, de hasta Estados Unidos, interesadas en gestionar este complejo de 340 hectáreas, pero nada se ha vuelto a saber. Ahora, se apuesta por llevar el **aeródromo de Caudé** de promoción por ferias internacionales, por si se logra captar algún gestor. Hasta se sopesa que las arcas públicas asuman las pérdidas si hace falta para encontrar un gestor.