

## LA HISTORIA DEL CIRCUITO DE CALDES (III)

## «Al Ayuntamiento le interesa el circuito»

Santiago Vizcaíno, concejal de Deportes, manifiesta que no es culpa de ellos que no hayan comenzado las obras



Santiago Vizcaíno, concejal de Deportes del Ayuntamiento de Caldes. (Foto CARLOS SANS).

## JORDI XARGAYÓ

El Ayuntamiento de Caldes de Malavella ha jugado un papel fundamental en el proyecto del circuito de Caldes de Malavella. Ha recibido, a lo largo de los últimos años, muchas acusaciones. Algunas justas y otras no tanto. Ello no impide que se le califique como uno de los focos importantes en el tema. Curiosamente, ahora ha pasado, tal vez, a un segundo plano de la actualidad. Los problemas urbanísticos han quedado solucionados. Ni existen problemas, ni el Ayuntamiento pone pegas. Ahora la cues-

ta es del Ayuntamiento de Caldes de Malavella. Ha recibido, a lo largo de los últimos años, muchas acusaciones. Algunas justas y otras no tanto. Ello no impide que se le califique como uno de los focos importantes en el tema. Curiosamente, ahora ha pasado, tal vez, a un segundo plano de la actualidad. Los problemas urbanísticos han quedado solucionados. Ni existen problemas, ni el Ayuntamiento pone pegas. Ahora la cues-

## «Ya no existen problemas urbanísticos»

— El Ayuntamiento ha hablado siempre de «buena voluntad», pero ¿por qué no hay circuito?

— Han existido unos problemas urbanísticos que han tardado en resolverse. De hecho no se han resuelto hasta finales de noviembre. Actualmente, ya no existe ningún problema urbanístico. Y ya puede planificarse toda la zona

desestimado por defecto de forma, acudir al Supremo es perder el tiempo.

— O sea que el Ayuntamiento da su aprobación al circuito.

— Mira, el RACC podía haber comenzado a planear desde el año 1982 cuando se aprobó el plan general de Caldes. Presentó un recurso del plan general porque nosotros sólo recogíamos una banda de carretera. Pero el RACC quería ampliar su superficie a la otra banda, dando como excusa que un circuito necesitaba unos servicios y unas instalaciones para poder financiarse. Este recurso es el que recoge en parte el conseller en su resolución. El Ayuntamiento recurre y el tema no concluye hasta finales de viembre.

— Pero Santiago Vizcaíno considera que el RACC podía haber planificado el circuito mucho antes.

— Podía comenzar cuando se aprobó el plan general. Antes incluso. La primera noticia que el Ayuntamiento de Caldes tuvo sobre el circuito fue una carta de la Comisión Provincial de Urbanismo, en 1977, comunicando que en esta zona había apertura de viales que se hacían sin licencia y que no figuraban en el plan general de Caldes. Después, la segunda vez, fue la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura comunicando que ya eran movimientos de tierra y que la cosa iba en serio. Nos comunican que detengamos las obras en tanto y cuanto no se haya efectuado la revisión del plan general. No se dieron licencias de obras, ni autorización al RACC para actuar y fue cuando comenzaron los trabajos de revisión del plan general. Esto sucedió en 1980. Se negoció con el RACC y en 1982 la Comisión Provincial de Urbanismo aprobó el plan. Desde aquel momento, el RACC podía comenzar a planear el circuito.

## «No es culpa del Ayuntamiento»

— O sea que, para ti, la culpa de que el circuito no esté en marcha

## «Nuestro recurso no fue contra la superficie del circuito, con lo cual el RACC podía comenzar a planear en 1982»

no es del Ayuntamiento?

— No. Cuesta de creer que, aparte del circuito, no habría un hotel y etcétera. Pero el RACC, disponiendo de esta superficie, podía comenzar a hacer el circuito. Quedaban las otras zonas que no afectaban para nada a los terrenos del circuito.

— ¿Cuál es el proceso a seguir ahora?

— La presentación de un plan especial en el cual se planifique toda esta zona. Presentar también un estudio de impacto. Es lo que espera el Ayuntamiento, aunque también debo decir que esto podía haberse realizado hace mucho tiempo. El único problema existente era en la zona destinada a servicios y libre acampada.

## «El circuito interesa»

— ¿Al Ayuntamiento de Caldes le interesa el circuito?

— Sí. Población, comarca y provincia dispondrían de una instalación de envergadura que podría crear puestos de trabajo, desarrollar la industria anexa del motor y potenciar turísticamente la Costa Brava. Es una buena obra... si se hace bien.

— ¿Por qué cuando la reunión en la Generalitat, presidida por el director general de l'Esport, el alcalde de Caldes no acudió? Ello parecía un desentendimiento sobre el circuito...

— Tuvo un asunto urgente aquí. Un derribo que preveíamos pro-

blemató, aunque tampoco me corresponde a mí dar cuenta de las actuaciones del alcalde.

— Un Ayuntamiento que tiene en su municipio unas instalaciones mucho más peligrosas como las del Butano, ¿por qué mira con lupa un circuito automovilístico?

— El Butano no es cuestión nuestra. Ya nos lo encontramos instalado. Es un tema que preocupa, pero ya está aquí. El circuito sí que podemos mirarlo antes de que se construya.

— El hecho de que al llegar al Consistorio os encontrarais con muchas urbanizaciones ilegales en vuestro municipio, ¿influyó negativamente en la construcción del circuito?

— Estamos bastante sensibilizados en cuestiones de urbanismo. Parte del suelo está degradado por las urbanizaciones. El circuito era otro foco de degradación y le hemos dado la misma atención que las urbanizaciones.

El paso a seguir ahora, en consecuencia, es que se determine si el circuito de velocidad de Catalunya se construirá en Caldes de Malavella. Después, tal como ha señalado Santiago Vizcaíno, el Ayuntamiento exige la presentación del plan especial y un estudio de impactos sobre el medio: «Si todo es correcto, se aprobará y se les concederá la licencia de obras». Indicaba Santiago Vizcaíno que «el permiso puede tardar unos seis meses desde la presentación de dicho plan especial».

## «Podía haber sido un foco de degradación del suelo y le hemos dado la misma atención que a las urbanizaciones»

ción ya depende de otros estamentos y entidades.

Santiago Vizcaíno es el concejal de Deportes y actual responsable, junto al propio alcalde Lluís Comalada, del tema del circuito de Fórmula-1. LOS SITIOS-Diari de Girona ha conversado ampliamente con él para conocer la postura del

señalada en el plan general de ordenación urbana de Caldes, incluyendo también las dos bandas de la carretera.

— El problema surgió en los terrenos de la parte izquierda, yendo de Girona a Barcelona...

— La resolución del conseller la señalaba como zona de libre acampada. Pensábamos que tener esta zona sin unos servicios mínimos podía representar: 1.º Contaminación; 2.º Suciedad; 3.º Peligro de incendios. Además, existía el peligro de toda una masa humana que debía atravesar la N-II para acudir a las carreras. No podíamos aceptar que se nos marcara toda aquella zona como de libre acampada. Este es el problema urbanístico que ha existido hasta ahora.

## «No íbamos contra el RACC»

Santiago Vizcaíno quiso dejar claro que «el contencioso no era contra el RACC, sino contra la resolución del conseller. No podíamos aceptarlo de ninguna manera».

— Se había rumoreado que el Ayuntamiento de Caldes recurriría al Supremo...

— No se hará. Habiendo sido

## ¿A quién representa la Federación Catalana de Automovilismo?

J. X.

La Comisión que estudia la rentabilidad del circuito de Caldes está formada por siete miembros. Dos de ellos representan a nuestra provincia, mientras los otros cinco representan a la Federación Catalana de Automovilismo, Federación Catalana de Motociclismo, Real Automóvil Club de Catalunya y Real Moto Club de Catalunya.

Pero la pregunta surge para uno de ellos, para Ernest Font, presidente de la Federación Catalana de Automovilismo: ¿A quién representa este señor, al automovilismo catalán o al automovilismo barcelonés? Nuestras informaciones indican que en las reuniones celebradas es uno de los principales propulsores de que el circuito se construya en Barcelona, habiendo olvidado este señor que su cargo representa a Catalunya, no exclusivamente a Barcelona. La única función del señor Font debe ser apoyar al máximo la construcción de un circuito de velocidad en Catalunya, independientemente de su ubicación. Porque, además, no debemos olvidar, que con él de presidente de la Catalana, Girona ha perdido un rally de Campeonato de España, Girona ha perdido la posibilidad de que la Pujada a Batet, como se merecía, fuese puntuable para el Campeonato de España y hasta se rumoreó que el Rally Fires, el pasado año Campeonato de Catalunya, sólo será puntuable para el Campeonato de Promoción. La pregunta se mantiene. ¿A quién representa Ernest Font y su Federación Catalana de Automovilismo?

El primer  
bon dia!

LOS SITIOS  
DIARI DE GIRONA

cada  
dia...