

# El Confidencial

08 Febrero 2018

TERRENOS DEL CIRCUITO URBANO DE F1

## Adif tiene la llave para que el fondo Atitlan desarrolle la joya urbanística de Valencia

Aedas o Neinor ponen el proyecto bajo el radar a la espera de su conversión en terrenos finalistas para construir. Los dueños de suelo se agrupan para tener la gestión directa



El proyecto del PAI de Grao presentado en 2007. El ayuntamiento ya lo ha modificado y tiene previsto reformularlo. (Tomás-Llavador)

Por

**Víctor Romero. Valencia**

08/02/2018 - 05:00 Actualizado: 08/02/2018 - 19:00

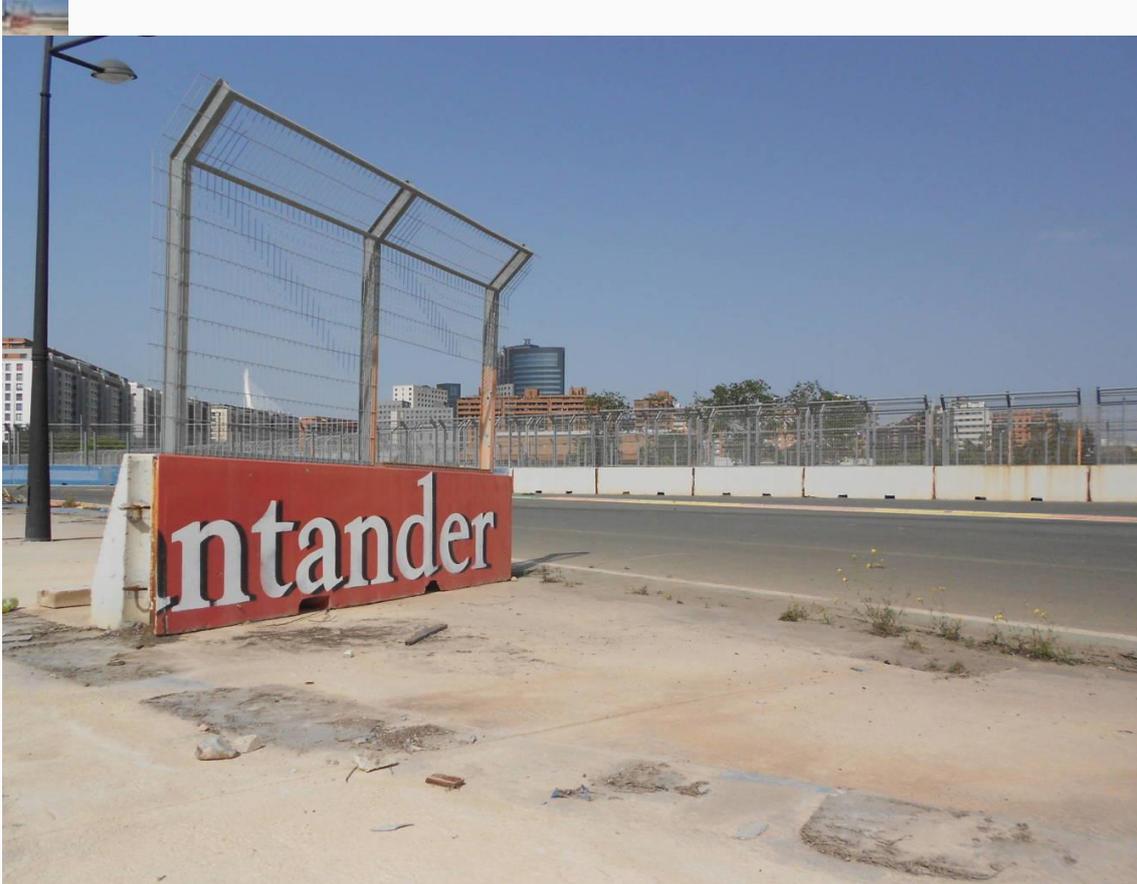
Uno de los [grandes desarrollos urbanísticos pendientes](#) de ejecución de la ciudad de Valencia empieza a encajar las piezas del sudoku necesario para echar a andar. El llamado **Programa de Actuación Integral** (PAI) del Grao, el que debe desarrollarse sobre los terrenos del antiguo circuito urbano de la Fórmula 1, está a la espera de que sus actuales propietarios alcancen un acuerdo que les permita constituirse en agrupación de interés urbanístico, convertirse en agentes urbanizadores y poner en marcha un proyecto para transformar los solares en parcelas urbanas listas para la promoción de viviendas y elementos dotacionales.

El sector incluye una superficie de 380.000 metros cuadrados con una edificabilidad que podría alcanzar los 287.000 metros cuadrados y suelos para usos terciarios de casi 100.000 metros cuadrados, según el último plan que barajó el **Ayuntamiento de Valencia** antes de que la crisis inmobiliaria se llevase por delante a los primeros

impulsores, la mercantil Acinelav Inversiones 2006, en la que participaban Bancaja y algunos de los señores del ladrillo de la **Comunidad Valenciana: Salvador Vila, los Batalla, Ferrando, Jaime Febrer o los Quesada**. La quiebra de Acinelav 'enganchó' a un grupo de bancos liderados por el BBVA que [en agosto del año pasado](#) vendieron los activos, algo más de un tercio del suelo del PAI, a un consorcio empresarial liderado por **Atitlan** (grupo inversor comandado por Roberto Centeno en el que participa también el [fondo británico Hayfin Capital](#)). La gestora de Barcelona de desarrollos inmobiliarios **Urban Input** ha ejercido de asesora de los inversores.

La presencia de Adif garantiza a los dueños privados el 51% necesario para constituirse en agrupación urbanística y tener la gestión directa

Con Atitlan, a través de la participada **Ares Proyecto Beta**, han aportado fondos para esta operación socios locales como la familia **Martinavarro**, que junto a **Miura Private Equity** explota una de las [compañías líderes en Europa en exportación de cítricos](#), **Cítrico Global**; y **Francisco Martínez**, uno de los [proveedores cárnicos](#) de Mercadona, de cuyo presidente, **Juan Roig**, es yerno Centeno.



El Valencia Street Circuit es hoy un fantasma, abandonado y sucio. (V. R.)  
Estos inversores, sin embargo, no poseen la mitad más uno del suelo necesario para constituirse en agrupación de interés urbanístico y obtener el derecho de gestionar de forma directa el desarrollo del sector. Para ello han iniciado conversaciones con pequeños propietarios y con otro de los principales dueños de los terrenos, Adif. La empresa estatal posee una porción del suelo que formaba parte de antiguos almacenes de carga vinculados a las operaciones del puerto de Valencia. La mercantil de Fomento está por la labor de reconvertir su activos para obtener plusvalías, pero no

entra en sus planes tener protagonismo como agente urbanizador, y menos tener que desembolsar dinero, por lo que las conversaciones se centran en encajar su papel en la alianza de propietarios como aliado meramente patrimonial, según fuentes conocedoras de la negociación. El propio **Ayuntamiento de Valencia**, la **Generalitat** y, en menor proporción, el **Ministerio de Defensa** también figuran como titulares de algunos solares, pero los dos primeros han eludido sumarse a la alianza de propietarios para evitar que se produzcan conflictos de intereses.



Cumbre de urgencia de los jefes de Adif, DCN y Urbanismo para salvar operación Chamartín

Ruth Ugalde

La constitución de la agrupación de propietarios con más del 51% de los derechos del suelo es clave para mantener el control sobre el proyecto. Legalmente, les permitirá acudir al Ayuntamiento de Valencia para optar a la gestión directa del mismo y convertirse en agentes urbanizadores sin necesidad de competir en concurso abierto con otros interesados. Actualmente, la gestión [está en manos a la empresa pública municipal Aumsa](#). El **área de Urbanismo**, controlada por el **PSPV-PSOE**, quiere que el proyecto salga adelante porque significa completar el desarrollo de la fachada marítima de la ciudad tanto en su vertiente residencial como dotacional, por lo que está a la espera de que fructifiquen las conversaciones para desatascar su puesta en marcha.

Una de las 'patatas calientes' del proyecto es cómo resolver el convenio que cargaba sobre los dueños el coste del Valencia Street Circuit

Con la gestión en la mano y un proyecto urbanístico aprobado por el ayuntamiento, será cuando los dueños comenzarán a planificar promociones o sacar el suelo al mercado, con una importante revalorización una vez superados los complejos escollos administrativos. El casco urbano de [Valencia empieza a tener un problema de suelo](#) finalista para obra nueva y las [grandes inmobiliarias cotizadas](#), como **Aedas**, **Neinor** o **Metrovacesa**, ya han puesto estas parcelas bajo el radar, aunque creen que todavía es pronto para analizar compras. "A corto plazo, creemos que todavía falta

mucho desarrollo urbanístico a ese proyecto. Cuando esté completado, seguro que todas tendremos interés", señalan desde una de las promotoras.

Una de las dudas que quedan para despejar la viabilidad financiera del programa es a cuánto ascenderán las cargas urbanísticas procedentes, teóricamente, de los gastos generados por la construcción del viejo **Valencia Street Circuit**. Para justificar que las obras [no iban a costar "ni un euro"](#) a las arcas públicas, el expresidente de la Generalitat **Francisco Camps** firmó un acuerdo con la entonces alcaldesa, la fallecida Rita Barberá, para endosar al ayuntamiento desde la Generalitat los costes de construcción, cifrados entonces en 40 millones de euros. En teoría, ese dinero debía salir de los dueños de los terrenos porque se presumió que los carriles del circuito y algunas de sus infraestructuras podrían ser recuperados en la reurbanización.

El problema es que esto [está muy lejos de ser realidad](#), por lo que el consistorio prevé revisar los elementos recuperables para ajustar las cargas urbanísticas y evitar un conflicto judicial con los dueños del PAI. La que, de momento, no está dispuesta a renunciar a los 40 millones es la **Generalitat** valenciana, a través de la Conselleria de Vivienda y Obras Públicas, una circunstancia que está generando tensiones entre las dos administraciones.