

## DEPORTES

+motor

# "La Federación era un solar"

Manuel Aviñó, presidente de la Española de Automovilismo, analiza sus tres años al frente del ente y los proyectos nacionales e internacionales

## CAMPEONATO DE ESPAÑA

ANDRÉS H.-CACHALVITE  
OURENSE

**M**anuel Aviñó llegó a la presidencia de la Federación Española de Automovilismo (Rfeda) con la misión de reformar el ente y ahora, con las elecciones para un segundo mandato a las puertas, hace balance para **La Región** de los avances y proyectos futuros.

### Tres años de los cuatro de mandato completados y muchos cambios, ¿cuál es el balance al frente de la Rfeda?

El balance es tremendamente positivo. Hay que tener en cuenta que cuando llegamos a la entidad nos encontramos literalmente un solar, no había nada. Por haber, lo que había era casi 1,5 millones de euros de deuda. Además de toda la promoción deportiva que hemos desarrollado, y a la vista está, ha habido otro trabajo que se ha hecho en la sombra, muy laborioso y al que nadie le gustaba, que era adoptar planes de austeridad para revertir esa situación. Ahora mismo la deuda está casi a cero.

### No ha tenido pues mucho tiempo para aburrirse.

Efectivamente, aquí no hay tiempo para la calma. Los días pasan a una velocidad increíble y en ocasiones echo en falta tomarme un respiro.

### Hace un año hablaba de estar al frente de la Rfeda tres mandatos, ¿sigue pensándolo?

Está en mis planes, pero tengo un equipo detrás que es en el que confío y tengo que consultar con ellos qué es lo que quieren hacer. El hecho de presentarme no es una decisión exclusiva mía, tengo que hablarlo con varias personas, aunque a la vista de los resultados lo normal sería seguir adelante.

### Hace unas semanas Iván Corral anunció su intención de presentarse a la presidencia. ¿Le preocupa la decisión?

No estoy en absoluto preocupado ni por la candidatura de Iván ni por la de Ánchel Echegoyen (presidente de la Federación de Aragón), ni por otras que puedan venir. Da la sensación de que todas tienen un carácter muy marcado y tengo las sospechas de que por detrás sigue trabajando el anterior presidente, todas tienen el mismo

sello. En cualquier caso, nosotros nos quedamos con el trabajo realizado. A mí no me gusta hablar mal de nadie e Iván tendrá que exponer su programa y lo que quiere hacer, como el resto de candidatos. Por nuestra parte tendremos un programa de futuro, pero nuestra mayor garantía son las realidades, lo que hemos acometido. Hemos cumplido prácticamente al cien por cien la hoja de ruta de 2016. Esas son nuestras credenciales y las de los demás están por ver.

### Una parte importante de esa hoja de ruta era la promoción de pilotos. Han salido los Solans, Efrén Llarena, ahora Pep Bassas... En Montecarlo estuvo Pepe López defendiendo los colores del Rally Team Spain, ¿tendrá continuidad?

No lo puedo confirmar porque la obligación de la Federación es crear una fábrica de campeones y ponerlos donde están. A partir de ahí, les facilitamos una ayuda dentro de su programa, pero ya está en sus manos completarlo y decidir con qué equipo competir y qué pruebas realizar.

### ¿Seguirán con Jan, Nil y Efrén en la temporada 2020?

La obligación que nosotros adquirimos era el de formar talentos de nuestra cantera y llevarlos a campeonatos internacionales y cuando alcanzasen una determinada meta, como ha sido el caso de Jan Solans y Efrén Llarena, tienen que echar a volar por sí solos. Nosotros no tenemos, por desgracia, ni estructura ni recursos para poder pensar en metas mayores.

### Pero Pep Bassas sí estará en el ERC.

El programa de Pep será igual que el de Efrén. Creo que en Azores saldrá con el Peugeot antiguo porque el nuevo no estará listo, pero luego competirá con el 208 Rally 4.

### En el reglamento de la BkR2 se habla de un cambio en el premio. ¿Cuál es?

Siempre dejamos la puerta abierta a decidir lo que sea mejor en cada momento. La idea es un proyecto internacional como hemos hecho hasta ahora, pero para no encorsetarnos dejamos esa posibilidad, porque quizá puede aparecer una oportunidad de un volante semioficial u oficial en otro certamen y sería interesante, con



Manuel Aviñó y Julio Bouzo, durante la Gala de Entrega de Premios de la Rfeda en 2018.

lo cual la idea es no cerrarse en algo en concreto, ese es el matiz.

### Otra novedad en 2019 fue el Supercampeonato ¿Fue positivo?

Creo que ha sido algo bueno, teniendo en cuenta que todo lo que nace tiene su complejidad. Los pilotos han estado contentos y estoy convencido de que es un programa que va a ir creciendo durante el tiempo. Hay que darle un periodo de consolidación y ver lo que nos depara.

### El año pasado el grueso de los participantes eran los N5 de RMC, pero este año no realiza la copa y se viene a Galicia. ¿Qué se puede esperar de esta edición del S-CER? ¿Le pilló por sorpresa la marcha de RMC?

Roberto Méndez tiene unos problemas personales, si lo queremos llamar así, que le han llevado a un periodo de reflexión en el cual necesita tomarse cierta calma. A RMC y a su equipo no les puedo estar más agradecido por todo lo que han hecho durante estos años por este deporte aunque sinceramente no sé qué hará Roberto, por ello todavía es pronto para decir que la Copa N5 no estará. Conociéndole, igual se levanta mañana y sigue adelante, pero como indico lo he visto agotado y necesita tomarse un respiro.

### ¿Y lo de Galicia?

Según lo que hablé con él, es algo más de la Federación Gallega que suya, y a mí me parece genial y ojalá funcione.

### En cuanto al calendario del S-Cer, sorprende ver a pruebas importantes como Ourense o Princesa fuera. ¿A qué se debe?

A todos los organizadores se les dijo a la llegada del campeonato que no iba a haber unos criterios concretos para subir y bajar pruebas. La máxima de este certamen se basa en que el calendario esté equilibrado, con pruebas cada 3 o 4 semanas como mínimo de distancia y dar la oportunidad de rotación a otras pruebas para que puedan medirse. La mayoría de los organizadores lo entienden, cubrimos las necesidades con un certamen mixto para crear cantera y conseguir un nuevo Sainz o Sordo.

### Sobre el Nacional de Asfalto, ¿le preocupa el descenso de participación por arriba y por abajo?

Creo que no es preocupante, pero sí un poco frustrante. La realidad es que según avanza la temporada con todo lo que sucede en las pruebas la gente se cuestiona sus proyectos. Es algo que es normal e histórico que en función de lo competido del campeonato haya más o menos inscritos. A partir de

aquí creo que vamos a tener buenos coches en el CERA de nivel y también me llama la atención que hay muchos programas para salir fuera a competir, más allá de aquellos que tutelamos.

### Hace unos meses un grupo de pilotos presentó unas propuestas para mejorar el certamen, pero parece que no han ido adelante. ¿Las van a valorar?

Sí se han valorado varias, como los tiempos para reconocer y la posibilidad de hacerlo en fin de semana. Se ha estudiado el tema de la duración de las pruebas, pero es importante mencionar que no solo en las carreras están los pilotos. También hay organizadores que tienen mucho que decir sobre estas cuestiones, están los oficiales... Los premios que piden no están en el CERA, pero sí en el S-CER.

### ¿Volverán entonces los premios económicos al CERA y al CERT?

Se está trabajando para que haya dinero en premios, pero lo que tienen que entender estos pilotos es que no se puede presentar una batería de propuestas en noviembre o diciembre. Hay unos protocolos y comisiones de trabajo y se presentan en septiembre. No es un capricho del presidente, respeto a los pilotos pero tienen que entender que las cosas no se hacen así.