

El Circuit de Catalunya està participat en un 80 per cent per la Generalitat, en un 10% pel Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i en un altre 10% per l'Ajuntament de Montmeló. El seu posicionament sobre la rendibilitat del GP d'Espanya és que té un impacte econòmic sobre Catalunya –i molt concretament sobre Barcelona– d'entre 110 i 135 milions d'euros [vegeu entrevista en aquesta pàgina].

Les xifres de resultats del Circuit de Catalunya, però, són de pèrdues des de fa anys: 9,2 milions d'euros de pèrdues, el 2009, o 8,6 milions, el 2010.

Segons la plataforma Fora Circuit, els comptes del circuit acumulen uns 18,4 milions d'euros i preveu tancar l'exercici de 2014 amb uns números rojos de 4,4 milions.

Certament, l'impacte econòmic de 110 milions que, segons el circuit, té la Fórmula 1 sobre Catalunya compensarien aquestes pèrdues i en justificarien la continuïtat –com també ho és que ningú hagi calculat l'impacte econòmic d'una sanitat i una educació amb retallades o sense.

Un altre vessant poc estudiat del tancament del Circuit de Catalunya seria els efectes negatius en la imatge de Barcelona i Catalunya, des del turisme fins a l'atractiu d'empreses multinacionals. És a dir, no s'ha calculat si la Fórmula 1 esdevé un “anunci publicitari” de Barcelona i Catalunya, més enllà del turista que s'acosta a Montmeló el dia de la gran cita del GP. Ni quina “publicitat negativa” podria tenir la cancel·lació d'aquest esdeveniment. No sols sobre el turisme, també sobre la imatge de Catalunya en l'imaginari d'inversors internacionals o empreses multinacionals que estudien noves localitzacions: és a dir, la cancel·lació del GP de Montmeló traslladaria als actors econòmics internacionals una imatge de seriositat d'un país que sacrifica grans esdeveniments per la seva societat del benestar? O els estaria llançant un missatge de desconfiança sobre una administració en fallida que no és capaç de complir les seves previsions pel que fa a grans esdeveniments de rellevància mundial com la Fórmula 1?

Alex Milian

Salvador Servià (Pals, Baix Empordà, 1944) és el director del Circuit de Catalunya des de 2011. Com a pilot, Servià va guanyar el campionat d'Espanya de ral·lis el 1985 i 1986 i participà 17 vegades al Rally Dakar. És economista i va ser senador de CiU. Explica l'impacte econòmic del Gran Premi de Fórmula 1 sobre Barcelona i es mostra esperançat de recuperar espectadors.

“La crisi no ens deixa fer gaires inversions”

Què li costa la Fórmula 1 a Catalunya?

—La Fórmula 1 suposa 192 milions d'euros d'impacte econòmic. Per tant, no costa sinó que porta molts diners, perquè costa molt menys que això.

—**Però quant costa l'anomenat cànon?**

—El cànon, que és el que més costa de la Fórmula 1, és confidencial i per això no dic la xifra obertament.

—**Aquest és el cost que està signat amb l'empresa de Bernie Ecclestone?**

—El cànon és el contracte que tenim signat des de 2007 i va fins al 2016.

—**En tot cas dieu que és menys que els 192 milions que dieu que Catalunya guanya gràcies a la Fórmula 1?**

—I tant. Per descomptat. Els 192 milions és l'impacte econòmic que té el Circuit de Catalunya al llarg de tot l'any. L'impacte de la Fórmula 1 són uns 110 o 120 milions d'euros.

—**La resta seria pels premis de motociclisme?**

—No només. Nosaltres tenim activitat tot l'any. La Fórmula 1 té molta repercussió sobre la ciutat de Barcelona però la resta de l'any, dia a dia, el circuit té més impacte sobre el Vallès.

—**En moments de crisi en què s'estan fent retallades en serveis públics, creieu que la inversió en un esport com la Fórmula 1 té sentit?**

—Avui dia la crisi tampoc no ens deixa fer gaires inversions. Nosaltres fem les mínimes, per manteniment de pistes i les federacions. Tenim l'aixeta tancada també.

—**Però el cànon sí que es paga anualment.**

—Però el cànon és una despesa, no una inversió.

—**L'impacte econòmic que dieu afavoreix el turisme i l'hoteleria?**

—El més important és, primer, l'hoteleria; després, el comerç, i després, els transports. Nosaltres, al gran premi, tenim un percentatge elevadíssim d'espectador estranger. Aquest espectador estranger ve al gran premi i fa una mitjana d'entre 5 i 7 dies a Barcelona i comarca.

—**Amb la crisi va baixar l'assistència al circuit. Us penseu recuperar?**

—L'assistència més important va ser el 2007 amb 140.000 persones. Després ha anat baixant i el 2012 vam arribar a 80.000. El 2013 ha estat el primer que hem aconseguit recuperar i pujar fins a 94.000. El gran canvi és que els estrangers, que abans eren el 40%, ara són el 70%.

—**Quin és el principal mercat?**

—L'anglès. El francès també, per la proximitat. Però, per ordre, els que vénen més són anglesos, després alemanys i després, francesos.

—**Això beneficia també el turisme de la Costa Brava?**

—No massa. Una mica. Perquè hi ha una tradició que a Lloret de Mar, sí que hi va molta gent. Però beneficia més el Vallès i el Maresme. De tota manera, l'impacte fort és a la ciutat de Barcelona.

—**També feu inversió en publicitat a l'estranger. A França, per exemple.**

—A França i a tot arreu. A França també perquè la proximitat permet que siguin aquí en dues hores. És un client natural.

—**Enguany hi ha campanyes, també?**

—Ja les estem fent. I tant. Des del setembre que estem treballant la venda d'entrades. I no sols hem estat a Europa. Hem estat al Japó, a la Xina, a Mèxic, a Brasil. Portem gent de tot arreu on podem.

—**Què s'inverteix en aquesta promoció?**

—Nosaltres no fem promoció directa sinó que ho fem de la mà de l'Agència Catalana de Turisme, que és com soci nostre. Nosaltres som de la Generalitat de Catalunya. Llavors, de la seva mà, anem a totes les fires de turisme que hi participen arreu del món.

—**Preveieu la mateixa assistència que l'any passat al Gran Premi d'aquesta nova edició?**



EL TEMPS

“Treballem per créixer i arribar als 100.000 espectadors aquest any”

—Treballem per créixer i arribar als 100.000. Avui crec que ho aconseguirem. Però estem pendents de veure com van les primeres curses. Aquest any hi ha molta expectativa en la competitivitat dels equips i dels pilots. Ara veurem com van les primeres curses i veurem si això ens ajuda o acabem

“No he opinat mai sobre l'alternança amb València del GP perquè mai no he fet cap negociació”

amb la monotonia que es va imposar l'any passat.

—**Sobre el cost de la Fórmula 1 a València sí que han sortit dades...**

—Jo porto tres anys al Circuit de Catalunya i no he opinat mai sobre les notícies que han sortit sobre la possible alternança, etcètera, perquè mai no he estat en negociacions. M'he limitat a explicar que nosaltres teníem el contracte fins al 2016 i estem intentant complir. Entenc que és dolent que es publiquin xifres perquè el contracte és confidencial. I sobre València crec que no tinc per què donar cap opinió.

Àlex Milian

Avancem junts



Port de Barcelona

Port de Barcelona, el primer *hub* logístic del sud d'Europa.