

# Anàlisi de l'impacte del Circuit de Catalunya al poble de Montmeló.

## El Circuit de Catalunya, una empresa mitjana amb inversions gegants<sup>1</sup>

Lluís Puig i Gonzàlez\*

### 1. Introducció

No recordo cap any de la meua vida com a habitant montmeloní en què no hagi sentit els soroll dels motors dels vehicles que participen en les carreres que se celebren dins el Circuit de Catalunya. He vist l'ambient que es crea entorn a les instal·lacions amb les “motos boges” o els estrangers bevent a les terrasses dels bars, he estat testimoni de les cues de cotxes interminables

que es creen quan la gent torna a casa seva... A mesura que he anat encaminant el meu futur, m'he plantejat una qüestió que, gràcies a aquest treball de recerca, he pogut respondre: Montmeló s'ha beneficiat amb la presència del Circuit de Catalunya? És a dir, quina anàlisi podríem treure d'aquesta relació entre el poble i l'empresa?

En escollir el treball, va arribar el moment en què havia de decidir com

31



**Figura 1.** El Circuit de Catalunya (C. Llorca)

<sup>1</sup> Resum del treball guanyador de l'XI Premi Juvenil Vicenç Plantada. El treball de recerca va ser realitzat, durant el curs 2009-2010, quan l'estudiant cursava batxillerat de Ciències Socials i Humanitats a IES Montmeló, sota la direcció del tutor Javier Navarro Càrcel.

\* Estudiant. llpuiggonzalez@gmail.com

podria respondre aquesta pregunta d'una manera fiable. Per això vaig decidir entrevistar una sèrie de persones de vital importància i influència dins el Circuit de Catalunya: Manel Ramal, alcalde de Montmeló; José Antonio García, cap de la policia local; Marc Voltàs, director de Disseny del Circuit de Catalunya; i Ramon Praderas, director general de l'empresa Circuit de Catalunya, SL.

També volia saber fins a quin punt els habitants del poble estaven implicats en el Circuit de Catalunya. Per aquets motiu vaig fer prop de 120 enquestes, per poder contrarestar les opinions de la gent. Volia saber què pensaven del Circuit de Catalunya, si millorarien alguna cosa, si eren socis de l'empresa... i moltes més preguntes que van acabar donant-me una imatge general de què pensava la gent.

Un altre aspecte que he intentat respondre és quin és el prototip d'aficionat que visita el Circuit de Catalunya en els dos grans premis que s'hi celebren: el Gran Premi de Motociclisme i el Gran Premi de Fórmula 1. Vaig enquestar més d'un centenar de persones entre aficionats al motociclisme i aficionats a l'automobilisme, i he obtingut dos perfils totalment oposats.

D'altra banda, Montmeló és un dels pobles de Catalunya amb més bars per extensió de terreny; és per això que aquests establiments són molt importants per fer-nos una idea dels beneficis que la gent del poble pot treure. Amb aquesta intenció de fet enquestes a la gran majoria de bars i així he pogut obtenir la seva opinió.

Finalment, gràcies a les facilitats que l'empresa del Circuit de Catalunya m'ha ofert, he pogut fer-ne un estudi econòmic.

Amb tota aquesta informació he trobat resposta a la pregunta que tenia en ment. He pogut conèixer l'ori-

gen, la història i la situació actual del Circuit de Catalunya i, finalment, m'he permès el luxe de crear una opinió, crec que fiable, de la situació de l'empresa respecte a Montmeló i els pobles dels voltants.

## 2. Els orígens

La creació d'un circuit permanent va sorgir de la necessitat de crear un espai que fos proper a la població catalana, on poder practicar l'esport de l'automobilisme amb total seguretat (hem de recordar els accidents que hi havia hagut, tant al Circuit Urbà de Montjuïc com al polígon industrial de Martorelles durant uns entrenaments). Amb aquest nou circuit es pretenia crear unes instal·lacions on es poguessin presenciar curses d'alt nivell i guanyadors del territori.

Hi va haver molts candidats per acollir les instal·lacions del nou circuit, però hi havia un únic terreny que oferia unes característiques ideals per a la construcció, que tenia molt bona comunicació, a més de la bona connexió amb la ciutat de Barcelona (gran destinació turística) a menys de 20 minuts. Per aquest motiu, el terreny situat entre Parets del Vallès, Granollers i Montmeló es va convertir en l'espai on es va edificar el Circuit de Catalunya.

En l'actualitat, el Circuit de Catalunya és una Societat de Responsabilitat Limitada (SL). El capital social està repartit entre la Generalitat de Catalunya (amb un 72 %), l'empresa Reial Automòbil Club de Catalunya, RACC (amb un 18 %) i, finalment, l'Ajuntament de Montmeló (amb un 10%).

## 3. No només carreres

Hauríem de considerar el Circuit de Catalunya com una empresa mitjana, ja que tot i tenir un gran capital (pro-

per als 74 milions d'euros), els treballadors que fan la seva tasca laboral de manera permanent en les instal·lacions del Circuit de Catalunya són 82. Tot canvia els dies de curses, ja que la seva màxima activitat empresarial, fa que es contractin unes empreses que ofereixen determinats serveis i així s'incrementa la plantilla, mitjançant empreses externes o contractes temporals.

Gràcies a les curses que es realitzen a les instal·lacions situades entre els pobles de Parets del Vallès, Granollers i Montmeló, l'empresa té altres activitats com ara la creació de productes, l'organització d'activitats lúdiques com cinema, exposicions de cotxes, la formació de pilots i un llarg etcètera.

A més, cal destacar la contribució que està fent el Circuit de Catalunya en l'aspecte ambiental. Fa molt poc, aquesta empresa va firmar un document ISO-14001, on es compromet a reduir l'impacte ambiental que causa un organisme d'aquestes característiques. Per poder arribar a aquest objectiu, el Circuit de Catalunya està establint una sèrie de mesures, com ara l'ús de vehicles elèctrics, l'ampliació de zones verdes o la reducció de l'impacte acústic plantant arbres als afores de les instal·lacions. D'altra banda, l'Ajuntament de Montmeló té previst per a un futur proper (fet que seria una de les estratègies més desitjables per al Circuit de Catalunya en aquest àmbit), la creació de la segona estació de tren en el municipi. Aquesta parada de tren interferiria en la línia de ferrocarril que connecta zones com la ciutat de Vic, Canovelles o la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). El projecte reduiria el nombre de vehicles que podrien circular en aquesta època i això reduiria les emissions de diòxid de carboni.

Com va mencionar el vicepresident de la Generalitat, Josep Lluís Carod-

Rovira en una entrevista: "El circuit de Catalunya és un punt econòmic on es mouen, al seu entorn, més de 120 milions d'euros". Aquesta gran quantitat prové dels diners que els clients gasten, aproximadament uns 200 euros, dins de la pròpia empresa per poder gaudir d'un cap de setmana, per poder seguir de prop una de les seves grans aficions, les curses de motociclisme i d'automobilisme. Hem de tenir en compte que la Generalitat de Catalunya ha fet una sèrie d'inversions amb la finalitat de millorar els accessos al Circuit de Catalunya, cosa que de rebot aprofita la població de Montmeló o la gent que viu al voltant de les instal·lacions.

Tanmateix, les dades d'assistència corresponents a l'any 2009 han minvat. La crisi actual està jugant una mala passada al Circuit de Catalunya, ja que l'empresa va tenir uns resultats baixos comparats amb els anys anteriors. Aquest fet es deu a la baixada del poder adquisitiu que han patit els aficionats d'aquest esport.

Si ens fixem en l'entorn del Circuit de Catalunya, en època d'activitat, és una de les zones més desitjades dins del món empresarial proper, ja que, primer de tot, puja la quantitat de població d'aquella localitat durant un temps determinat. Si la població augmenta, la necessitat de tenir un bé o un servei s'incrementa i això fa que sorgeixi l'efecte anteriorment esmentat pel vicepresident de la Generalitat, Josep Lluís Carod-Rovira. Això vol dir que aquells dies, creix la demanda. Com he constatat, un establiment comercial situat en una zona propera al Circuit de Catalunya, millora la seva disponibilitat davant del client, és a dir, les petites empreses contracten més personal (cinc treballadors) a part de l'ampliació del seu horari (al voltant de cinc hores). A més, una de les es-

estratègies realitzades per a aquests locals comercials (que no es veu amb bons ulls per la població de la zona), és l'increment dels preus. Aquests establiments, en tenir un augment de clients, estableixen l'estratègia habitual d'eleva el cost del producte/servei. Aquesta acció empresarial s'utilitza també per incrementar el benefici de l'empresa. Per tant, el Circuit de Catalunya no és l'únic en preparar-se per a la temporada, sinó que també els locals comercials tenen la seva jugada plantejada. Segons les meves anàlisis, amb la forta demanda que tenen aquests establiments comercials els dos caps de setmana de les grans curses internacionals, les seves vendes augmenten, aproximadament, un 100 %.

#### 4. Els espectadors

34 A partir de l'estudi que vaig fer als clients del Circuit de Catalunya durant els dies de màxima afluència d'espectadors, els de Fórmula 1 o les curses internacionals de motociclisme, vaig poder diferenciar dos tipus d'espectadors.

|                 | FÓRMULA 1 | MOTOCICLISME |
|-----------------|-----------|--------------|
| Vallès Oriental | 11%       | 10%          |
| Barcelona       | 21%       | 51%          |
| Catalunya       | 25%       | 67%          |
| Espanya         | 68%       | 81%          |
| Europa          | 100%      | 100%         |

**Figura 2.** Procedència (en %) dels usuaris del Circuit, segons l'assistència al GP de Fórmula 1 i al GP Internacional de Motociclisme (L. Puig)

El primer és un aficionat de la Fórmula 1 que assisteix al Gran Premi d'Espanya. És un espectador que prové de llocs externs a Catalunya (només un 25% dels enquestats vivia a Catalunya) i eren persones amb un elevat poder adquisitiu (a l'entorn dels 400 euros). Amb aquestes dades, és normal que utilitzin com a mitjans de

transport l'avió i el cotxe. Per gaudir dels dies de curses, aquests clients solen anar, majoritàriament, acompanyats d'amics.

El segon tipus d'aficionat és l'espectador de les grans competicions internacionals de motociclisme. En aquest cas, solen ser, bàsicament, públic català (amb un percentatge del 67 %). La gent d'aquestes curses són gent jove, amb un pressupost mitjà menor que els aficionats de Fórmula 1 (gasten menys de 200 euros per persona). Amb la seva procedència i el seu pressupost, és normal que el vehicle més utilitzat sigui el cotxe, amb un cert predomini de la motocicleta (a causa del fanatisme d'aquest mitjà de transport). Normalment, els clients que assisteixen al Gran Premi Cinzano de Catalunya de Motociclisme, solen anar-hi acompanyats de familiars i amics.

Un dels principals factors pel qual



**Figura 2.** Hi ha dos tipus d'espectadors: els aficionats de la Fórmula 1 i els de les competicions de motociclisme (C. Llurda).

la gent vol assistir a una gran cursa del Circuit de Catalunya, és l'ambient que es crea. Poc menys de la meitat dels aficionats enquestats en aquests dies de competició, va reconèixer el principal motiu per l'assistència a aquests dies, superant fins i tot el fanatisme que tenen cap a una escuderia o un pilot.

Un dels grans atractius d'aquestes trobades és una activitat que es fa en el poble, l'anomenada popularment com a "motos boges". Aquesta activitat és una gran festa creada pels mateixos motoristes, on mostren les seves habilitats sobre aquest mitjà de transport, originada en els carrers del poble de Montmeló. A causa dels greus accidents que hi ha hagut en aquests tipus d'activitat, l'Ajuntament de Montmeló, amb la Policia Local del municipi, va voler evitar més incidents. Segons el cap de la Policia Local, José Antonio Garcia, la Policia, amb l'ajut de la Protecció Civil, intenten desviar aquest conjunt d'activitats cap al polígon industrial situat als afores del poble, per tal de controlar més el moviment dels motoristes i vigilar els accidents que hi poden sorgir. Per contra, el obstacles que instal·len als carrers del poble, no poden parar la tendència dels aficionats a continuar fent festes dins de Montmeló.

## 5. Quin és el nom?

Circuit de Catalunya o Circuit de Montmeló? És un gran dubte que tenen les persones que parlen d'aquestes instal·lacions. Amb l'estudi que he fet dels diferents agents econòmics, he constatat que tres de cada deu persones confonen aquesta empresa amb el nom de la localitat copropietària de les instal·lacions. Però aquest error no només afecta els clients i habitants dels municipis del voltant, sinó que la con-



**Figura 3.** Ambient a Montmeló un dia de carreres (C. Llurda)

fusió també arriba a mitjans de comunicació com poden ser les televisions (cas de TVE). Per solucionar aquest problema, el Circuit de Catalunya està establint una estratègia que és la publicitat del nom en els components de les instal·lacions: a les grades, a les parets, al transport que utilitzen els usuaris...

Últimament, a l'estat espanyol, s'han creat diversos circuits, com ara el Circuit Urbà de València o el Circuit d'Aragó (o Motorland), per l'increment d'aficionats en aquest esport. Aquesta moda de crear tantes instal·lacions adreçades a aquestes curses, ha fet que el Circuit de Catalunya noti una certa rivalitat per decidir on es realitzaran els Grans Premis d'Espanya en els anys posteriors. Podríem pensar que aquest fet és molt negatiu per a una empresa, però un avantatge que hi ha en aquesta competitivitat és la millora de la qualitat del servei que pot oferir l'empresa, per tal de poder mantenir els clients.

En una conversa que vaig tenir amb el director de Disseny del Circuit de Catalunya, Marc Voltàs, afirmava que "Montmeló no és conscient de la gran funció que fa el Circuit de Catalunya". Aleshores, amb el dubte que em va crear aquesta afirmació, vaig intentar

contrastar-la amb enquestes als habitants del municipi. Un cop finalitzades i analitzades, vaig constatar que és cert: la gent del poble no valorava el Circuit de Catalunya igual que els clients que en feien ús. A més, vaig observar que hi havia poca proporció de socis montmelonins. Amb aquestes dades, vaig poder confirmar la hipòtesi abans plantejada. El Circuit de Catalunya, mitjançant activitats lúdiques i socials, intenta integrar la població en les seves activitats, però l'assistència final és molt baixa.

## 6. Conclusions

La finalitat d'aquest treball era demostrar si el poble de Montmeló es beneficia dels serveis que ofereix el Circuit de Catalunya.

En primer lloc, el Circuit de Catalunya és un dels principals factors turístics de la comunitat autònoma. L'Ajuntament de Montmeló rep un ingrés de 300.000 euros anuals de l'empresa Circuit de Catalunya, a més de les taxes que cobren a les parades que s'estableixen durant els dies dels Grans Premis.

Per altra banda, hi ha l'increment de vendes de productes o la prestació de serveis que obtenen els establiments com ara els bars i restaurants. Montmeló, doncs, es beneficia de la despesa que fan els clients quan hi ha competicions durant els caps de setmana. A més, el Circuit de Catalunya obté beneficis gràcies a la seva principal activitat empresarial, que és la de realitzar competicions en el seu traçat.

En segon lloc, el Circuit de Catalunya intenta beneficiar Montmeló amb la creació d'activitats exclusives, com ara el cinema a la fresca, la bicicletada, la caminada, etc. però fins ara, aquestes activitats han estat criticades per la població pel preu del servei o ignora-

des. Per tant, no són acceptades encara pel poble de Montmeló. La gent tampoc veu amb bons ulls les activitats del Circuit de Catalunya, ja que les valoren molt menys que els assistents a les curses. A més, no interactuen dins de l'empresa, un fet demostrable quan es constata la poca quantitat de gent del poble que n'és sòcia.

Entremig hi ha l'Ajuntament de Montmeló, que intenta relacionar aquest dos elements distanciats, amb dos projectes: en primer lloc, crear un centre comercial i lúdic proper a l'empresa, per augmentar la demanda del servei cap al Circuit de Catalunya i a més, crear una altra activitat econòmica i social per als pobles propers. En segon lloc, aconseguir una segona estació de tren, la Nord, propera també a les instal·lacions, fet que faria que l'empresa pogués complir el seu compromís ISO-14001 de reducció de les emissions de diòxid de carboni provocades pels mitjans de transports utilitzats pels espectadors.

Alhora, també podria reduir-se l'afluència massiva de aficionats i s'obriria el municipi de Montmeló cap a altres zones poc comunicades, com és el cas del campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Però aquests són projectes plantejats ja fa temps i si triguen gaire en construir-se, el Circuit de Catalunya i el poble de Montmeló podrien arribar a estar encara més distanciats, amb el perill que això suposa.

En conclusió, en resposta a la hipòtesi, el Circuit de Catalunya beneficia el poble de Montmeló gràcies a unes contribucions econòmiques molt àmplies generades per la gran demanda que hi ha els dies de competició. Però, en el cas contrari, els habitants de Montmeló no s'integren en les activitats ni a l'entorn a les seves instal·lacions.