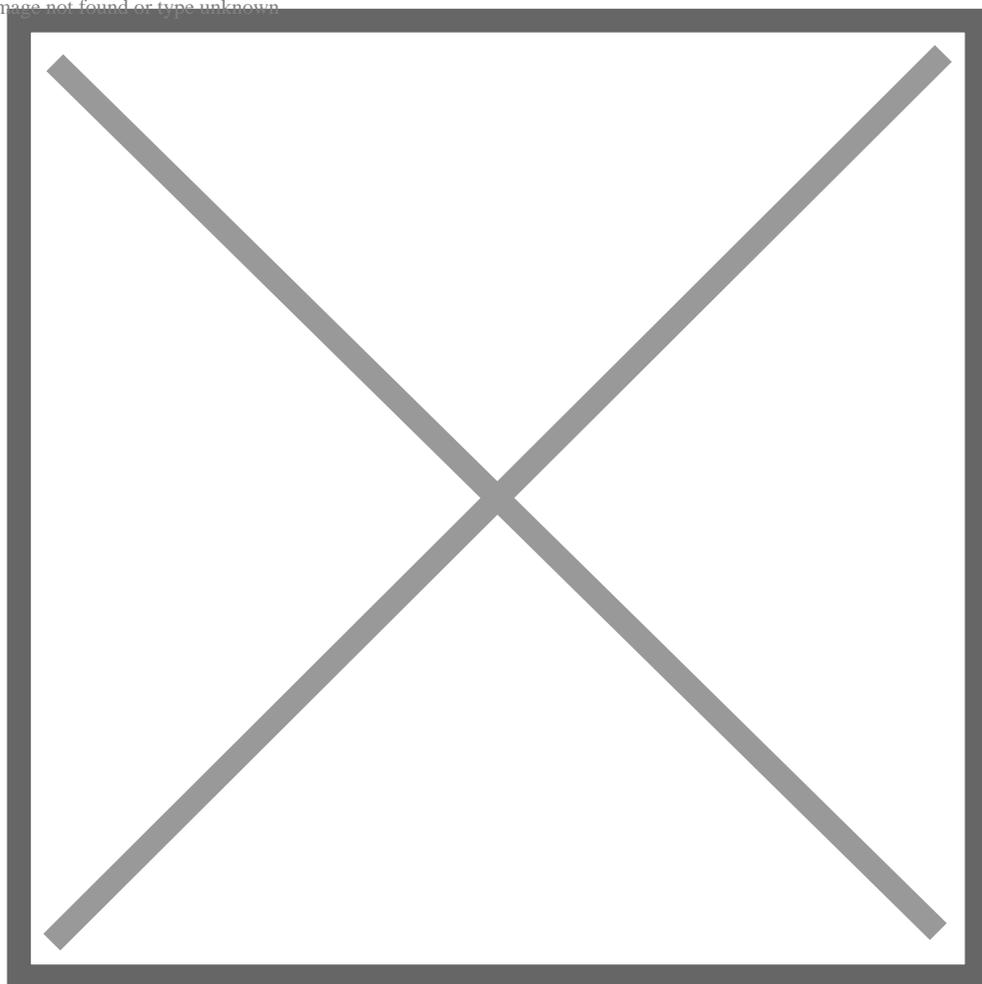


ENTORNO

Los circuitos de motor en España, ¿y si el negocio no está en la cuenta de resultados?

Marc Menchén
27 jun 2017 - 04:57

Image not found or type unknown



Se ha convertido en una cuestión recurrente, más aún desde el estallido de la crisis

económica y el fin del fenómeno Fernando Alonso. Se trata de la viabilidad de los circuitos de carreras, que no sólo en España sufren para cuadrar sus cuentas. En la Península Ibérica, ninguno de los trazados existentes ha logrado alcanzar la rentabilidad pese a las subvenciones que reciben, y los gestores lo dan casi por imposible. “No conozco ningún circuito en Europa que sea rentable”, recuerda un ejecutivo del sector.

El Circuito de Barcelona-Catalunya llegó a obtener beneficios entre 2006 y 2008, durante la época dorada de Alonso en la Fórmula 1, cuando las gradas del trazado estaban a rebosar y teñidas del azul de Asturias y Renault. Sin embargo, la recesión económica y los malos resultados del piloto provocaron un fuerte retroceso de la asistencia, así como una significativa reducción de los ingresos por patrocinio, pese a que el canon que exigían Dorna Sports y Formula One Management (FOM) no variaba o incluso crecía.

“Es imposible que un circuito cuadre sus cuentas, pero hay que tener en cuenta el impacto económico que tienen estas pruebas”, recuerda un directivo, sobre los 340 millones de euros que se estima que deja la actividad del circuito en Cataluña. El Circuito Ricardo Tormo, de Valencia, estima que su aportación a la economía supera los 38 millones, especialmente por la carrera de MotoGP, de los que un 21% es IVA que recauda el Estado.

Es el gran argumento de los cuatro trazados existentes en España, que con cada gran prueba movilizan a más de 100.000 personas, muchas procedentes de otras ciudades del país e incluso del extranjero, que realizan un importante gasto en alojamiento y restauración.

Los gestores recuerdan que, si bien hay pérdidas contables, la Administración recupera parte de la inversión por vías indirectas como los impuestos

Joan Fontseré, que asumió la dirección del trazado catalán en 2015, explica a *Palco23* que, más allá de lo que digan las cuentas, hay que tener en cuenta el propio retorno que obtiene la Administración vía impuestos de negocios y empleados que trabajan en cada prueba. “Somos un generador de oportunidades de negocio”, apunta sobre la actividad que generan para restauradores, hoteles y demás gracias a los visitantes. Además, según sus cálculos, generan 6.000 jornadas laborales a tiempo completo.

Por ello, relativiza los números rojos que se han registrado durante siete años consecutivos, con un agujero que supera los 40 millones de euros. Este déficit se ha ido cubriendo con aportaciones de la Generalitat de Catalunya, que ya posee el 76,4%

del capital de la gestora, en la que también están el grupo asegurador Racc (15,7%) y el Ayuntamiento de Montmeló (7,9%). La última inyección de recursos se realizó en noviembre de 2016, con 7,5 millones para “garantizar la estabilidad financiera de la sociedad” y no hacer peligrar sus contratos para mantenerse como el único trazado que durante 25 años consecutivos ha albergado una prueba de MotoGP y otra de Fórmula 1.

Su homólogo en Valencia, Gonzalo Gobert, comenta a este diario que el trazado también pierde dinero debido al Mundial de MotoGP, ya que “el canon es bastante alto, pero la instalación podía permitirse esas pérdidas”. Los números rojos se han estabilizado en cinco millones de euros por año aproximadamente y, para evitar que fuera a más, la Generalitat valenciana, dueña del trazado, decidió renegociar el importe que pagan por ser sede del campeonato, rebajando del 5% al 3% el alza que pagarán para el periodo 2017 y 2021, con 46,6 millones de euros.

La instalación levantina recibe una subvención pública oscila cada año entre 2,5 millones y 3 millones de euros, la mitad de lo que recibe Montmeló, tanto de la Generalitat como del Ayuntamiento de Barcelona, debido a que sus necesidades financieras son superiores para poder soportar los costes adicionales que también conlleva la Fórmula 1. Alguno podría plantear que se renuncie a estas carreras, pero las mismas no sólo llevan asociado el impacto mediático, sino también la captación de empresas.

circuito cheste

Image not found or type unknown

El Circuito de Cheste calcula que su actividad genera más de 15.000 pernотaciones al año en la zona Fontseré recuerda que “la importancia que ha adquirido el circuito hace que sea un polo de atracción de industria asociada a la organización de eventos, pero también vinculada a la industria del automóvil. Hay marcas tradicionales como Seat o Nissan, que apuestan por venir aquí para actos promocionales, además de fabricantes de *motorsport* que se han instalado alrededor del circuito, como BeOn Automotive o Mahindra”.

El mismo debate existe en Aragón, donde la Cámara de Cuentas afirma que el Gobierno autonómico ha invertido 146 millones de euros en el Circuito de Motorland desde 2001 y hasta 2014, mientras que sus ingresos sólo han sido de 27,2 millones de euros. Pese a ello, a finales de 2016 se renovó con Dorna Sports hasta 2021 por 38,5 millones y una rebaja del canon anual, al mismo tiempo que el presidente regional, Javier Lambán

, admitía que la situación “a largo plazo es insostenible”.

No obstante, y en línea con lo expuesto por Fontseré, la consejera de Economía, Industria y Empleo del Gobierno de Aragón, Marta Gastón, explicaba en marzo la importancia del trazado para la generación de empleo y el principal motivo por el que lo siguen apoyando. “Trabajamos por la instalación de nuevos proyectos y empresas vinculadas a la automoción”, enfatizó, después de que en 2016 llegaran seis nuevas empresas que elevaron a 16 el número de inquilinas en el entorno del trazado de Alcañiz.

“Esto es promoción en estado puro de la Comunidad fuera de nuestras fronteras”, añadía Gastón en abril con motivo de la prueba de Superbikes, como argumento de promoción vacacional. De hecho, la Generalitat aporta seis millones de euros a través de la tasa turística que creó hace unos años, argumentando que el hotelero es uno de los sectores más beneficiados de que los monoplazas de Ferrari y Mercedes, entre otros, vengan una vez al año a Barcelona.

Motorland asegura que cada año pasan 285.000 personas por la instalación, cifra que Cheste sitúa en unas 277.000 y Montmeló eleva a 600.000. Jerez, por su parte, también asegura estar por encima de los 200.000 visitantes al año, con MotoGP como gran pilar sobre el que se sustenta un impacto económico de 28 millones de euros, ya que el 80% del público es de fuera de Andalucía.

Tanto el Circuito de Barcelona como Motorland recuerdan que, de no ser por las grandes pruebas, no podrían generar la actividad industrial que se desarrolla en su entorno

Pero la sostenibilidad no sólo pasa por el impacto turístico de las grandes pruebas, sino que estas instalaciones también se enfrentan al desafío de rentabilizar aún más el asfalto y demás espacios, con el objetivo de abrir nuevas fuentes de ingresos.

“Hacemos un llamamiento a la Generalitat, la otra administración que tiene una responsabilidad directa, y que en la medida que Barcelona va reduciendo las aportaciones, debería suplirlo con recursos propios”, avisó el Ayuntamiento recientemente, tras comprometer siete millones hasta 2019.

Fontseré admite que, pese a que en líneas generales tienen la comprensión de la Administración, su misión es “seguir buscando argumentos para convencer a todos los sectores”, algo que traduce en nuevas medidas de sostenibilidad o en abrir la

infraestructura a la ciudadanía a través de distintas actividades. En paralelo, también el reto de abrir nuevas fuentes de ingresos, donde han encontrado un aliado inesperado en Liberty Media.

El directivo admite que “el cambio de propiedad en la Fórmula 1 ha abierto nuevas opciones. Nos hacen copartícipes del proyecto y su voluntad es que cada circuito pueda ser especial, por lo que están abiertos a distintas propuestas”. Más allá de las oportunidades de negocio vinculadas a pruebas como MotoGP o F-1, que se concentra en la venta de entradas y palcos VIP, Fontseré explica que ya han logrado alcanzar 328 de 365 días del año en los que hay actividad en Montmeló. “El trazado está bien explotado, ahora tenemos que generar actividades en los otros espacios, como el *hospitality*, el aparcamiento o las zonas verdes, para eventos, grabación de anuncios, etcétera”, avanza.

Gobert también se expresa en líneas similares, y muestra de ello son las inversiones que se han realizado en los últimos meses para potenciar la oferta VIP. “Hemos creado más zonas de este tipo porque funcionan muy bien, y también hemos hecho más merenderos para los moteros y arbolado el entorno. A nivel de instalación, estamos en mejora continua”, añade, sobre las mejoras realizadas para intentar competir con los otros grandes premios de España.

Por último, todos aluden al papel que juegan en la promoción y desarrollo de las nuevas generaciones, que año tras año ganan títulos y que han permitido situar a España como una potencia deportiva del motor. ¿Sería posible sin la actividad de estos trazados?