



Universidad
Politécnica
de Cartagena



FACULTAD DE
CIENCIAS DE LA
E M P R E S A

IMPACTO ECONÓMICO DEL CIRCUITO DE VELOCIDAD DE CARTAGENA

Pablo Pérez Sánchez

Directores:

Dr. Antonio García Sánchez

Dr. María del Mar Vázquez Méndez

Trabajo Fin de Máster para la obtención del Máster en
Gestión y Dirección de Empresas e Instituciones Turísticas



*“Nunca conocerás el sentimiento de
un conductor al ganar una carrera.*

*El casco esconde sentimientos
que no se pueden entender”*

Ayrton Senna

ÍNDICE

1. EL TURISMO DE EVENTOS DEPORTIVOS

1.1 Concepto y tipología.....	5
1.2 Estado actual de la investigación de esta modalidad.....	8
1.3 El turismo de motor y de competición.....	10

2. EL TURISMO DE MOTOR: CIRCUITO DE VELOCIDAD DE CARTAGENA

2.1 Contextualización del circuito.....	12
2.2 Descripción del circuito.....	16
2.3 Características del circuito.....	18

3. PERFIL Y CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS DEL USUARIO ESPAÑOL DEL CIRCUITO

3.1 Perfil socio-económico de los participantes.....	20
3.2 Características del viaje de los participantes no residentes.....	27
3.3 Gasto de los participantes.....	38
3.4 Perfil socio-económico de los visitantes.....	40
3.5 Gasto de los visitantes.....	47

4. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL CIRCUITO

4.1 Efecto directo.....	48
4.2 Efecto indirecto.....	49
4.3 Efecto inducido.....	50
4.4 Efecto total.....	51

5. CONCLUSIONES

6. ANEXOS

7. BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende, tras la revisión bibliográfica y caracterización del turismo de eventos deportivos y del turismo de motor, detallar el perfil socio-económico y el gasto de los participantes y visitantes españoles del Circuito de Velocidad de Cartagena, para más tarde determinar el impacto económico generado por el circuito. Desde la fundación de esta instalación deportiva, se ha hablado y escrito acerca de la mayor o menor relevancia que tiene el circuito como reclamo turístico de la Región de Murcia, y del municipio de Cartagena en particular. El objetivo de este trabajo es poder cuantificar ese impacto, como consecuencia de la generación de riqueza que supone la visita de participantes y visitantes españoles al Circuito de Velocidad de Cartagena.

Previamente a realizar un análisis detallado de los usuarios españoles del circuito, en el capítulo uno se hace especial énfasis en el marco teórico que enmarca al turismo de eventos deportivos desde un carácter general hacia a un carácter más particular con el turismo de motor durante el segundo capítulo. Los aspectos relacionados directamente con el Circuito de Velocidad de Cartagena: ubicación, características, servicios, etc. tienen una vital importancia a la hora de entender la magnitud de esta instalación deportiva, y se analizan en el último apartado del capítulo. Así mismo, con la finalidad de contextualizar al circuito, se realiza un análisis detallado del conjunto de circuitos de velocidad españoles para posicionar y comprender en qué situación se encuentra actualmente.

Finalmente, tras presentar las características del circuito, el trabajo se adentra en su parte empírica. El capítulo tres está basado análisis de los usuarios españoles del circuito, que se diferencian entre participantes y visitantes, comienza analizando el perfil socio-económico del usuario español y acaba en el capítulo cuatro con una estimación del impacto económico del circuito. En dichos apartados se realizan análisis gracias a las encuestas realizadas a los usuarios, y a la información obtenida de entrevistas realizadas a los gerentes del Circuito de Velocidad de Cartagena, para con esta información poder cuantificar con la mayor objetividad posible el impacto económico que supone la localización de esta instalación en Cartagena para el conjunto de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en adelante CARM.

1. EL TURISMO DE EVENTOS DEPORTIVOS

En el entorno turístico han acaecido cambios como consecuencia del aumento de la competencia entre países, así como la aparición de nuevos destinos turísticos competidores, la incorporación de nuevas tecnologías o la modificación en las pautas de comportamiento del consumidor turístico. Esto ha llevado a países como España, al diseño y puesta en práctica de nuevas estrategias de marketing con el objetivo de mantener el creciente flujo de turistas y, a su vez, atraer nuevos segmentos de mercado. Así, como otros muchos países, España ha optado por la innovación y el desarrollo de nuevas modalidades turísticas como estrategia para lograr ofertas turísticas más atractivas. De esta forma, conforme se ha ido desarrollando el turismo, el destino español ha experimentado un cambio en la motivación de sus turistas hacia otras modalidades turísticas, potenciándose, junto al conocido turismo de *sol y playa*, tradicionalmente predominante en su demanda turística, otras tipologías que no sólo han contribuido a posicionar al país en un lugar estratégico, sino también a desestacionalizar la demanda turística del país y de muchos de sus destinos turísticos, paliando así algunos de los efectos negativos de la misma, como son el cierre temporal de establecimientos hoteleros y comercios o el aumento del paro, entre muchos otros.

Entre las diferentes modalidades turísticas que mayor relevancia han adquirido en el sector turístico español durante los últimos años se deben mencionar, entre otras, el turismo cultural, el turismo rural, el turismo de negocios, el turismo de salud y el turismo deportivo (Fernández Allés, 2013).

1.1 Concepto y tipología

El turismo deportivo viene referido a todas aquellas actividades relacionadas con el deporte que se realizan fuera del lugar habitual de residencia, ya sea en instalaciones artificiales o en el medio natural para realizar una actividad física u observar espectáculos deportivos, pudiendo existir o no fines competitivos (Latiesa y Paniza, 2006).

Durante los últimos años, la demanda de esta modalidad turística ha aumentado considerablemente en todo el mundo debido a la mayor importancia otorgada a la salud y a la condición física, así como a la creciente celebración de eventos deportivos por parte de las ciudades para atraer turistas deportivos (Herstein y Jaffe, 2008). Los eventos deportivos generan en la localidad que los acoge efectos tanto positivos como negativos. Entre los aspectos beneficiosos para los territorios están el incremento de los ingresos, la construcción de instalaciones y la mejora de la imagen de la localidad. De esta manera, la organización de actividades y acontecimientos deportivos atrae visitantes a la localidad que implican nuevos ingresos.

A su vez, para poder organizar este tipo de actividades es necesario contar con la infraestructura adecuada y su construcción puede ayudar en la regeneración urbana de zonas marginales tanto en el aspecto estético y de desarrollo económico de la zona, como a nivel social incentivando la participación deportiva, de relaciones sociales y de prácticas de vida saludables. Así como, la organización de un evento puede implicar la promoción de la localidad mediante los medios de comunicación y los turistas deportivos que acuden. Según Herstein y Berger (2013), los turistas deportivos son aquellas personas que participan en actividades deportivas durante sus vacaciones, pudiéndose clasificar en tres categorías:

- a. Participantes del evento: son aquellas personas que acuden para participar en un evento deportivo organizado.
- b. Espectadores del evento: son los asistentes a un evento deportivo organizado, y que en este trabajo también son considerados como visitantes.
- c. Amantes del deporte: son los participantes en deportes “auto-organizados”.

Asimismo, pueden distinguirse cinco tipos diferentes de turismos deportivos (Latiesa y Paniza, 2006):

- Resort: se trata de complejos turísticos cuya atracción principal es la actividad deportiva, ofreciendo otros muchos atractivos recreativos de servicios.
- Cruises: son cruceros que ofrecen las actividades deportivas como objetivo principal del viaje o bien para compartir el crucero con celebridades del mundo del deporte.
- Attractions: referidas a atracciones naturales (parques, montañas, etc.) o creadas por el hombre (por ejemplo, museos sobre deporte).
- Tours: son viajes relacionados con el deporte en el que se pueden realizar actividades diversas como la visita a instalaciones deportivas o tours en bicicletas.
- Events: en este caso, el objetivo de los turistas es ser espectadores de eventos deportivos.

Esta última modalidad turística, la de *events*, viene referida a aquellas actividades o competiciones deportivas capaces de atraer un número considerable de visitantes con el objeto de participar o asistir como espectadores (Revuelta, 2006). Cabe señalar que esta modalidad ha adquirido una gran relevancia para el sector por cuanto los eventos deportivos se han convertido en un importantísimo reclamo para miles de aficionados, constituyendo en la actualidad una gran oportunidad para los destinos que buscan aumentar sus atractivos, tanto por el número de turistas que atraen como por su impacto económico.

Como afirman Henderson et al (2010), ciertos eventos tiene la capacidad de atraer un gran número de turistas, así como el gasto que realizan, de ahí el interés de los agentes públicos en atraerlos por su contribución actual y potencial en el desarrollo del turismo. Además, el deporte es considerado un sector económico importante a nivel individual, organizacional y nacional, siendo importante su contribución en la actividad económica y en la creación de riqueza.

1.2 Estado actual de la investigación de esta modalidad

A nivel académico, el interés generado por la modalidad del turismo deportivo queda plasmado en el aumento del número de estudios realizados sobre el tema, observándose las primeras aportaciones en los inicios de la década de los noventa. Las áreas más destacadas de estas investigaciones son: la conceptualización y evolución del turismo de eventos deportivos, el impacto económico de esta modalidad turística, el comportamiento del turista de este tipo de eventos y el impacto en la imagen y la notoriedad de los destinos sede de los eventos deportivos.

En este sentido, deben destacarse los estudios realizados en torno al impacto económico de esta modalidad turística, siendo referentes los correspondientes a Burgan y Mules (1992); Tyrrell y Johnston (2001); Daniels (2003); Daniels (2004); Daniels, Norman y Henry (2004); Mules y Dwyer (2005); y Solberg y Preuss (2007); aquellos centrados en el análisis del comportamiento del turista de eventos deportivos con aportaciones tan relevantes como las de Gibson, Willming y Holdnak (2003), Shipway y Jones (2007) y Gezt y McConnell (2011); así como las investigaciones centradas en los estudios de impacto de la organización de eventos deportivos en la imagen del destino, lo que ha sido objeto de diversos estudios por parte de numerosos investigadores entre los que caben citar Chalip, Green y Hill (2003), sobre los efectos en la imagen del destino y la motivación del turista; Kaplanidov y Vogt (2007), Chen y Funk (2010) y Kaplanidov (2012), quienes analizaron la interrelación entre el evento deportivo, la imagen del destino y el comportamiento de los consumidores de este tipo de turismo, identificando los principales atributos de un destino que influyen en su imagen; y Wright (2007), cuyo trabajo se centró tanto en analizar cómo los eventos deportivos refuerzan la imagen del destino, constituyendo un atractivo adicional del mismo, así como el papel de los organizadores en la maximización de los beneficios locales. Otros autores, entre los que cabe citar a Kouthouris y Alexandris (2005) y Kaplanidou y Gibson (2010), han centrado sus estudios en las variables que determinan que los turistas repitan la visita a un destino que han conocido previamente con motivo de un evento deportivo.

Por otra parte, son de resaltar las aportaciones de uno de los autores más destacados en el campo objeto de esta investigación como es Getz y, particularmente, sus trabajos en torno a las tendencias, estrategias y problemas del turismo de eventos deportivos (Getz, 1997 y 1998); a la planificación, el desarrollo y el marketing en este tipo de turismo (Getz, 2003); y a su conceptualización, evolución e investigación (Getz, 2008). Asimismo, deben mencionarse las investigaciones de otros autores tan relevantes como Nogawa, Yamaguchi y Hagi (1996), sobre el turismo de eventos deportivos para todos los públicos y el potencial de gasto de los mismos; Shonk y Chelladurai (2008), quienes propusieron un modelo conceptual acerca de la importancia de calidad en este tipo de turismo para influir tanto en la satisfacción del consumidor como en la repetición del viaje para asistir al evento o al destino; Bramwel (1997), quien se centró en el análisis del turismo de eventos deportivos bajo el enfoque estratégico del desarrollo sostenible; y Kovacic (2010), sobre la logística en un evento deportivo.

Respecto a las investigaciones realizadas en torno a grandes acontecimientos deportivos, debemos resaltar estudios de casos de gran relevancia mundial como son la Rugby World Cup 1999 (Jones, 2001); las Olimpiadas de Atenas 2004 (Hede, 2005 y Ziakas y Boukas, 2012); la FIFA World Cup 2002 (Lee, 2005); los Juegos Olímpicos de Invierno (Revuelta, 2006); la America's Cup 2007 (Andrey, Currás y Gnoth, 2011); las Olimpiadas de Beijing 2008 (Li, Blake y Thomas, 2013); las Olimpiadas de Invierno de Vancouver de 2010 y los Juegos Paraolímpicos (Williams y Elkhatab, 2012); el Gran Premio de Fórmula 1 de Singapur (Henderson, Foo, Lim y Yip, 2010) y el Campeonato de España de Natación (Mendez, Sánchez y Barajas, 2011).

No obstante, no se deben obviar otros estudios centrados en eventos deportivos de menor escala, citando, entre otros, los trabajos de Hallmann y Breuer (2011), en el que se analiza la imagen de los destinos rurales en los que se celebran eventos deportivos de pequeña escala como son el ciclismo, el remo, el biatlón o el esquí, el de Gibson, Kaplanidou y Kang (2012), sobre los eventos deportivos desde el punto de vista de la sostenibilidad bajo las ópticas económica, social y medioambiental; así como el de Fernández Allés (2013) donde se analiza el

impacto económico y turístico del Gran Premio de Motociclismo de España, un evento de gran proyección internacional.

Como refleja esta revisión bibliográfica, en la actualidad no existe ninguna investigación que haya analizado el impacto económico de un circuito de velocidad como el de Cartagena, de ahí que el presente estudio se centre en este reclamo turístico y deportivo por los beneficios que pueda generar, así como por su proyección de crecimiento. Para lograr el objetivo fundamental de esta investigación, se acudirá a diversas fuentes estadísticas y bibliográficas, obteniendo asimismo información primaria a través de cuestionarios realizados a los usuarios del circuito y de las entrevistas realizadas a los principales agentes públicos y privados implicados en el circuito de velocidad.

1.3 El turismo de motor y de competición

“Un atractivo turístico puede hacer referencia tanto a las características físicas del destino como a los eventos que se celebren en él, siendo el objetivo fundamental de estos últimos llamar la atención de ciudadanos, nuevos residentes, visitantes, empresarios e inversionistas” (Kotler et al. 2007).

Como se ha mencionado anteriormente, los eventos de todo tipo, ya sean culturales, artísticos o deportivos, constituyen una gran oportunidad para el desarrollo turístico de ciudades, regiones o países en la medida que incentivan el desarrollo socioeconómico local, contribuyendo a la generación de empleos, así como a la creación y mejora de las infraestructuras (carreteras, alumbrado, hoteles, restaurantes, comercio, etc.), beneficiando no sólo a los turistas, sino también a la población local. Incluso, en algunas ocasiones, la celebración de los mismos en las épocas de menor afluencia turística ha contribuido a desestacionalizar la demanda turística, una de las grandes debilidades del sector turístico, generando un impacto directo en la imagen y notoriedad de las ciudades sede de los mismos, promocionándolas como destino turístico. Son innumerables los eventos deportivos a todos los niveles, tanto a pequeña como a gran escala, que se celebran cada año en países, regiones y localidades de todo el mundo. A lo largo de todo el año hay un completo calendario deportivo

que abarca deportes tan dispares como la vela, el golf, el windsurf, el fútbol, el tenis, el motociclismo, entre muchos otros.

Concretamente, en relación al turismo de motor, cada año se realizan dieciocho Grandes Premios de Motociclismo y diecinueve de Fórmula 1 en todo el mundo. Estos eventos son considerados como eventos de gran proyección turística internacional, tanto por su capacidad de atracción de turistas como por los beneficios que genera. De hecho, estos campeonatos, cuentan con millones de aficionados que han ido aumentando en los últimos años por todo el mundo que siguen el mundo del motor, tanto de manera presencial en los circuitos como por medios de comunicación. Esta es una de las consecuencias de los incontables aficionados que están vinculados al mundo del motor, tanto para practicarlo como para verlo.

Como consecuencia, el turismo de motor se encuentra cada vez más profesionalizado. Algunos efectos de esta profesionalización son la creciente organización de eventos, ya sean competiciones, pruebas, entrenamientos, etc. que existen en relación al mundo del motor, ya sean profesionales o amateur que se desarrollan en todo el mundo. En la organización de este tipo de eventos es donde se encuentra gran parte de la demanda para los circuitos de velocidad españoles, ya que es donde radican gran parte de los posibles beneficios de los circuitos que basan su viabilidad en lograr la organización del mayor número de eventos, ya sean profesionales o bien amateur, en sus instalaciones.

2. EL TURISMO DE MOTOR: CIRCUITO DE VELOCIDAD DE CARTAGENA

2.1 Contextualización del circuito

Los circuitos permanentes de velocidad en España han aumentado considerablemente en los últimos años. Atrás quedaron los años en los que solamente existían los circuitos de Jerez, Jarama, Montmeló, etc. Hoy en día, gracias a la mayor afición y demanda que existe alrededor de esta tipología deportiva, existen más de una docena de pistas repartidas a lo largo de toda la geografía española.

Con el objetivo de clasificar al Circuito de Velocidad de Cartagena en el conjunto de circuitos que se encuentran en España, se analizarán una serie de factores que permitirán clasificar al conjunto de circuitos que compiten directamente para conseguir albergar el mayor número de competiciones y entrenamientos en sus pistas. Actualmente, los circuitos de velocidad que comparten una serie de requisitos mínimos por los cuales se les puede agrupar en una misma lista son:

- Albacete (Castilla La-Mancha) 3.539 metros.
- Alcarrás-Lérida (Cataluña) 3.743 metros.
- Almería (Andalucía) 4.025 metros.
- Calafat-Tarragona (Cataluña) 3.250 metros.
- Cartagena (Región de Murcia) 3.506 metros.
- ParcMotor Castellolí (Cataluña) 4.113 metros.
- Ricardo Tormo Cheste (Comunidad Valenciana) 4.005 metros.
- Jarama (Comunidad de Madrid) 3.858 metros.
- Jerez (Andalucía) 4.423 metros.
- Montebanco-Huelva (Andalucía) 4.430 metros.
- Montmeló (Cataluña) 4.727 metros.
- Motorland Aragón (Aragón) 5.345 metros.
- Navarra (Navarra) 3.933 metros.

Para clasificar estos circuitos de velocidad, se analizarán y tendrán en cuenta una serie de factores económicos, técnicos, generales y de ocupación que les rodean actualmente. En el apartado económico, se cataloga a cada circuito teniendo en cuenta el coste que supone utilizar sus instalaciones. En este sentido, destaca por encima del resto el circuito de *Montmeló*, el cual, por utilizar sus instalaciones se requiere el desembolso de una cantidad elevada de dinero. Más adelante, se sitúan en una escala similar al anterior, los circuitos de *Jerez* y *Ricardo Tormo Cheste*, que están considerados como dos de los circuitos más caros donde poder rodar. En tercer lugar, se encuentran los circuitos de *Navarra*, *Albacete* y *Motorland Aragón*, que aunque los precios son inferiores a los anteriormente citados, son considerados como elevados. Posteriormente se encuentran los circuitos de *Alcarrás*, *Almería*, *Cartagena* y *Montblaco*, ya que dentro del mundo del motor son considerados como circuitos económicos teniendo en cuenta el precio por el conjunto de servicios que ofrecen. Por último, se puede encontrar al resto de circuitos de velocidad de *ParcMotor Castellolí*, *Calafat*, *Jarama*, etc. que están considerados como circuitos de velocidad en los que poder usar sus instalaciones no tiene un coste tan elevado en comparación con los demás circuitos citados previamente.

En referencia al apartado de factores técnicos y generales, tienen gran importancia la composición del trazado, climatología y tejido hotelero de la zona entre otros. Estos factores son importantes para diferenciar y clasificar a cada circuito, aunque algunos de estos factores sean difíciles de cuantificar. El circuito de *Jerez*, por su parte, es capaz de albergar grandes premios, por lo que están rodeados de un buen tejido hotelero, y como consecuencia tienen un gran impacto mediático y repercusión a nivel internacional, es por ello que desde las administraciones públicas de la zona reciben un gran apoyo. Como factor negativo es el relacionado con la climatología, ya que durante determinados períodos del año la elevada pluviosidad hace que sea una debilidad a la hora de conseguir albergar más competiciones. Algo muy parecido ocurre en el circuito *Ricardo Tormo Cheste*, ya que es capaz de albergar grandes competiciones de carácter internacional y tiene un muy buen tejido hotelero, pero en este caso las temperaturas son buenas y la climatología es una fortaleza a la hora de tomar la

decisión para escoger este circuito. El circuito de *Motorland Aragón* dispone de unas instalaciones muy buenas, con toda clase de equipamientos y servicios que hacen del circuito un lugar muy atractivo a la hora de escoger su pista para rodar, además de que las administraciones públicas apoyan al circuito para su correcto funcionamiento. Además, el circuito también es capaz de albergar grandes competiciones de gran repercusión mediática. En detrimento, la climatología afecta negativamente ya que sufre temperaturas extremas, con inviernos muy fríos y veranos muy calurosos, que acompañado de un tejido hotelero no muy desarrollado por la zona, hacen que sea considerado como un circuito de contrastes. El circuito de *Montmeló* es considerado como un circuito de prestigio internacional y es por ello que los factores que rodean a este circuito son excelentes y hacen que se encuentre en una categoría superior al de los demás. Por lo que los clientes que reservan sus instalaciones son exclusivos y a los demás circuitos les resulta muy complicado atraerlos.

El circuito de *Cartagena* se caracteriza por albergar un trazado en el que ir rápido supone un desafío, por lo que está considerado como un circuito técnico y seguro. Además, el particular clima subtropical de la zona le permite tener muy buenas temperaturas durante el invierno y calurosas durante los meses de julio y agosto, acompañado de un buen y variado tejido hotelero cercano al circuito que facilita pernoctaciones de los usuarios. Por su parte, el circuito de *Albacete* está condicionado en gran parte del año por las extremas temperaturas de la zona, lo que provoca que dispongan de alrededor de 100 días anuales para poder rodar con normalidad en el circuito. El circuito de *Alcarrás*, en Lérida, tiene climatología algo más suave que las citadas anteriormente, pero aun así sus inviernos son duros y hacen que los días para poder utilizar la pista se vean limitados a alrededor de 160. Por otra parte, los factores que rodean al circuito de *Almería* son parecidos a los del circuito de *Cartagena*, varían principalmente en la seguridad de la pista, ya que la pista andaluza es más insegura y el tejido hotelero que rodea a la zona no está todavía desarrollado para poder albergar más competiciones, lo que hace que esto sea una debilidad.

En relación al apartado de días de ocupación, se clasifica a los circuitos teniendo en cuenta los días de utilización de sus instalaciones a lo largo de un año. Actualmente, los circuitos de *Almería*, *Cartagena* y *Jerez* destacan por encima del resto debido a los factores de precio, climatología, tejido hotelero, etc. que rodean les rodean y hacen que sean los circuitos que más reservas y días de uso tienen en España. Seguidos del circuito de *Ricardo Tormo Cheste* y *Alcarrás*, que también destacan por su ocupación pero es inferior a la de los circuitos citados anteriormente. En otro escalón se encuentran los circuitos de *Castellolí* y *Calafat*, que siguen en el orden a los cinco anteriores en relación a la ocupación. Por último, los circuitos que menos ocupación tienen a lo largo del año son los de *Albacete*, *Motorland Aragón* y *Montmeló*, que debido al conjunto de factores citados anteriormente hacen que sean de los circuitos menos días de utilización de sus instalaciones albergan.

Una vez expuestos un conjunto de los factores que afectan de una forma directa e indirecta a la mayoría de circuitos, se puede extraer una clasificación aproximada de los circuitos de velocidad en España. Cabe señalar que es una clasificación que no se ha realizado hasta el momento, por lo que hasta ahora no se había analizado de una forma conjunta a los circuitos de velocidad del territorio nacional y no había nada escrito sobre ello.

En el primer lugar de este *pódium* de circuitos, se encuentra el circuito de Montmeló, ya que es el que destaca por encima de los demás circuitos debido a la categoría que tiene y que le sitúa como uno de los mejores circuitos de velocidad a nivel mundial. Se encuentra seguido por los circuitos de Jerez, Ricardo Tormo Cheste y Motorland Aragón ya que se encuentran en un buen nivel, en parte debido al hecho de ser capaces de albergar grandes competiciones de carácter internacional, aunque este hecho no significa que no compitan con el resto de circuitos para conseguir albergar el mayor número de competiciones y entrenamientos de una categoría menor que la que tienen los grandes premios. En el siguiente escalón de este *pódium* se encuentran los circuitos que fijan principalmente sus actividades en toda clase de competiciones y de entrenamientos, que son por las que se nutren de ellos para poder resultar

rentables y viables, estos circuitos son los de: Cartagena, Almería, Alcarrás y Albacete. Por último, se encuentran el resto de circuitos Calafat, Navarra, ParcMotor Castellolí, Jarama y Monteblanco, que están agrupados como los circuitos que actualmente son menos significativos y tienen una repercusión menor que la del resto al no conseguir albergar un número alto de competiciones y entrenamientos con los que puedan situarse a la altura de los anteriores.

2.2 Descripción del circuito

El Circuito de Velocidad de Cartagena es un autódromo que está situado en las inmediaciones de la carretera de La Aljorra, en el municipio de Cartagena. El autódromo es considerado como el circuito que más horas de entrenamientos y competición alberga en España, debido a su situación estratégica y a la peculiaridad del clima subtropical que se produce en la zona. Dicha peculiaridad provoca que el clima sea bueno durante todo el año, especialmente desde el mes de octubre hasta marzo, donde el frío no es tan intenso como en otras partes de España y provoca que el circuito sea más apetecible para los usuarios.

Imagen 1: Imagen del Circuito de Velocidad de Cartagena.



Fuente: Google Imágenes (J. Trujillo).

El trazado que se puede observar en la *imagen 3*, tiene una longitud total de 3.506,02 metros (2,1 millas), la recta principal tiene una longitud de 610 metros, la anchura de la pista es de 12 metros en la recta y de 10 metros en el resto del circuito, el número de curvas total es de 18 (10 a derechas y 8 a izquierdas) y tiene un desnivel máximo del 8,92%. El circuito dispone de 30 boxes, de los que 18 son de 66m² y 12 de 42m², todos ellos están dotados de conexiones para electricidad, agua, aire comprimido y acceso a wifi. Los boxes del 1 al 19 pueden unirse interiormente, totalmente o por secciones para formar espacios diferenciados con fácil personalización para toda clase de actividades y competiciones.

El conjunto de servicios de los que dispone el circuito de velocidad y que a día de hoy ofrece a sus usuarios son: academia de conducción de seguridad, paddock, parking espectadores, centro médico de primeros auxilios, circuito de todoterrenos, circuito de mini-motos, cronometraje, áreas y salas de producción, comisarios, sala VIP, tienda de merchandising, restaurante y cafetería. Además, el circuito actualmente no dispone de gradas, pero en caso de acondicionamiento de la zona de extensión del circuito, el circuito podría llegar a tener un aforo aproximado de 15.000 a 20.000 espectadores.

3. PERFIL Y CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS DEL USUARIO ESPAÑOL DEL CIRCUITO

Para alcanzar los objetivos propuestos en el trabajo, se realizó un análisis para conocer el perfil y las características socio-económicas de los usuarios españoles del circuito de velocidad, tanto visitantes como participantes. Para alcanzar tal fin, se han realizado una serie de entrevistas a agentes públicos y privados relacionados directamente con el Circuito de Velocidad de Cartagena, así como 137 encuestas a los usuarios del circuito implicados en la celebración de acontecimientos deportivos en esta instalación. Cabe señalar que las encuestas se pasaron en el circuito durante los meses de abril, mayo, junio, julio, agosto y septiembre, en los que la asistencia de participantes y visitantes fue, casi en su totalidad, de españoles, por lo que queda pendiente por analizar el perfil de los extranjeros durante los meses en los que predominan las visitas de estos.

Las tres categorías diferentes de españoles que forman las encuestas que hemos realizado son: participantes (residentes), participantes (no residentes) y visitantes (residentes). El número de encuestas realizadas a los visitantes (no residentes) no ha sido significativo, por lo que los datos obtenidos no permiten realizar un análisis objetivo a esta categoría de visitantes. De este modo, entendemos por participantes a las personas que acuden al circuito para participar en las pruebas y competiciones que se organizan y por visitantes entendemos a aquellas personas que acuden al circuito para ver las pruebas y competiciones sin participar directamente. Además, consideramos residentes a las personas que residen en la Región de Murcia y a los no residentes a los que residen fuera de esta.

Conviene subrayar que el hecho de conocer el perfil del usuario permite gestionar de una mejor forma el circuito, ya que entre otras cosas, se podrán realizar campañas de marketing específicas o realizar diferentes promociones sabiendo el perfil de la persona a la que nos queremos dirigir. A continuación, la información recogida en las encuestas servirá de base para conocer el perfil y el gasto medio del usuario español del Circuito de Velocidad de Cartagena.

3.1 Perfil socio-económico de los participantes

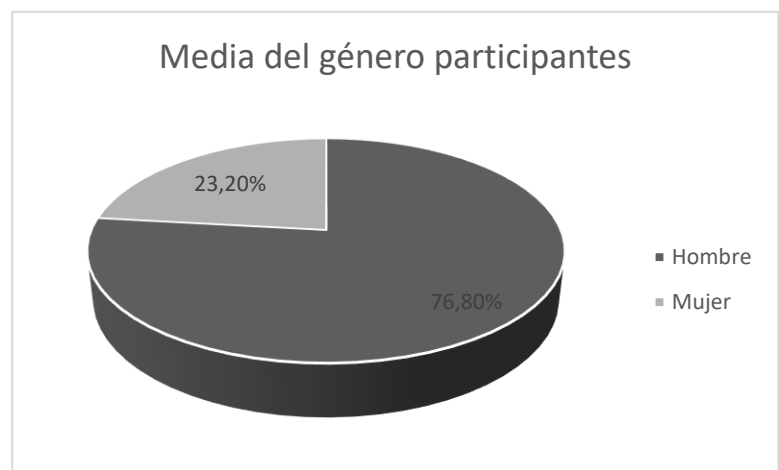
En este apartado se presenta el perfil socio-económico del participante en las pruebas y competiciones que se organizan, segmentando los datos recogidos entre los participantes residentes y no residentes, y unificándolos en cada caso. A continuación se analizan género, edad, nivel de estudios, empleo/ocupación e ingresos mensuales de los participantes residentes y no residentes.

Género

En la siguiente *tabla y gráfica 1* se aprecia el porcentaje de hombres y mujeres que son pilotos y/o mecánicos del circuito de velocidad. Se observa como el porcentaje de hombres es mayor entre los participantes no residentes en la Región de Murcia, que en los residentes, donde el porcentaje de mujeres es cerca del doble en comparación con el de no residentes. De media se puede apreciar como cerca del 75% de los participantes del circuito son hombres y el 25% son mujeres, lo que confirma el predominio masculino en el deporte de motor.

Tabla/Gráfica 1: Género de los participantes del circuito.

Residentes	No residentes	MEDIA
Hombre	Hombre	Hombre
70,27%	83,33%	76,80%
Mujer	Mujer	Mujer
29,73%	16,66%	23,20%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

No obstante, durante los últimos años se observa una irrupción de mujeres piloto en las pistas, tanto sobre vehículos como en los garajes. Un claro ejemplo se encuentra la victoria de la joven ceheginera, Ana Carrasco, que en septiembre

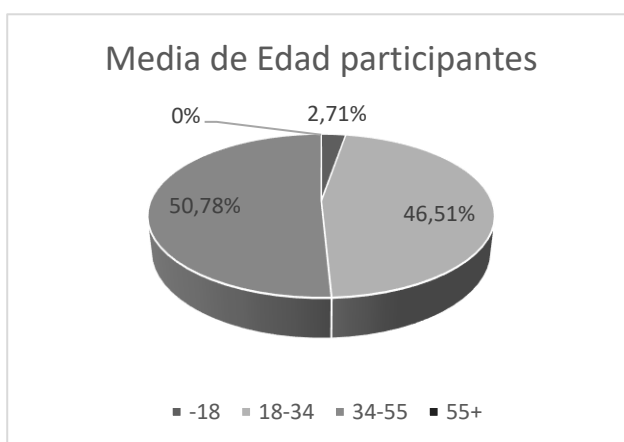
del 2017 se convirtió en la primera mujer en ganar una carrera de motociclismo de velocidad de un campeonato mundial.

Edad

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los rangos de edades de los participantes en el circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 2: Edad de los participantes del circuito.

Residentes	No residentes	MEDIA
-18	-18	-18
5,41%	0%	2,71%
18-34	18-34	18-34
51,35%	41,67%	46,51%
34-55	34-55	34-55
43,24%	58,33%	50,78%
55+	55+	55+
0%	0%	0%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

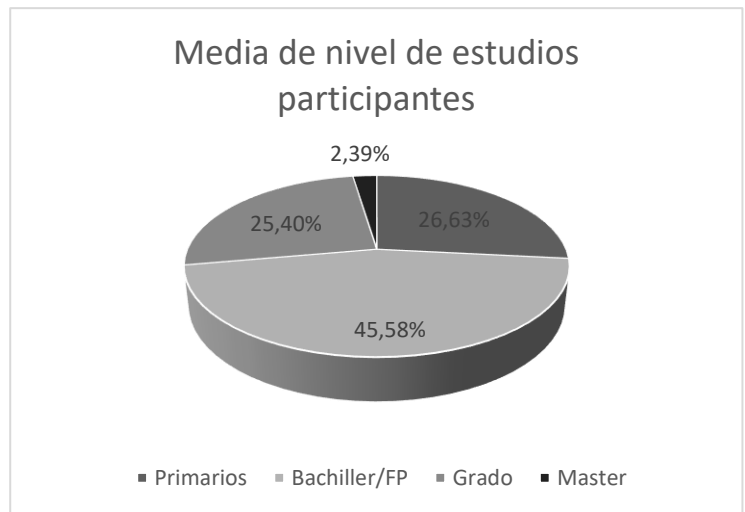
Lógicamente, se observa como la mayoría de participantes del circuito tienen una edad comprendida entre los 18 y los 55 años, siendo algo superior la edad comprendida entre los 34 y 55 años que la de 18 a 34 años. Como es de esperar, prácticamente no se han registrado participantes menores de 18 años o mayores de 55, ya que el deporte de motor requiere unas capacidades físicas y mentales bien desarrolladas para poder pilotar y aguantar la fuerza y la presión del vehículo.

Nivel de estudios

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los diferentes niveles de estudios que tienen los participantes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 3: Nivel de estudios de los participantes del circuito.

Residentes	No residentes	MEDIA
Primarios	Primarios	Primarios
32,43%	20,83%	26,63%
Bachiller/FP	Bachiller/FP	Bachiller/FP
43,24%	47,92%	45,58%
Grado	Grado	Grado
21,62%	29,17%	25,40%
Master	Master	Master
2,70%	2,08%	2,39%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Tal y como se aprecia en la *tabla 3*, la mayoría de pilotos y/o mecánicos que acuden al circuito tienen una formación de bachiller o de formación profesional, la media entre participantes residentes y no residentes es del 45,6%. Los participantes restantes tienen una formación que se divide entre el nivel de estudios primarios y los que dicen haber cursado un grado universitario. Destaca a partes iguales el bajo porcentaje de usuarios que cuenta con una formación de máster.

Empleo/ocupación

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la empleabilidad y/u ocupación de los participantes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 4: Empleo/ocupación de los participantes del circuito.

Residentes	No residentes	MEDIA
Empleado	Empleado	Empleado
32,43%	56,25%	44,34%
Autonomo	Autonomo	Autonomo
32,43%	25,00%	28,72%
Estudiante	Estudiante	Estudiante
16,22%	8,33%	12,27%
Amo de casa	Amo de casa	Amo de casa
5,41%	4,16%	4,78%
Jubilado	Jubilado	Jubilado
0%	0%	0%
Parado	Parado	Parado
13,51%	6,25%	9,89%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Se observa como, de media, cerca de la mitad de participantes se encuentran empleados por cuenta ajena actualmente, y más de la mitad de los no residentes son empleados. El siguiente lugar, se encuentran aquellos participantes autónomos y que en el caso de los residentes representa el mismo porcentaje que el de los empleados. Los participantes que se encuentran en una situación de amos de casa y parados son menos del 10%. Y no ha habido ningún encuestado que se encuentre jubilado.

Ingresos mensuales

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los diferentes rangos de ingresos mensuales familiares de los cuales disponen los participantes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 5: Ingresos mensuales familiares de los participantes del circuito.

Residentes	No residentes	MEDIA
-1200	-1200	-1200
45,95%	14,58%	30,27%
1201-2400	1201-2400	1201-2400
27,03%	25%	26,15%
2401-3600	2401-3600	2401-3600
18,92%	39,58%	29,25%
3600+	3600+	3600+
8,11%	18,75%	13,43%



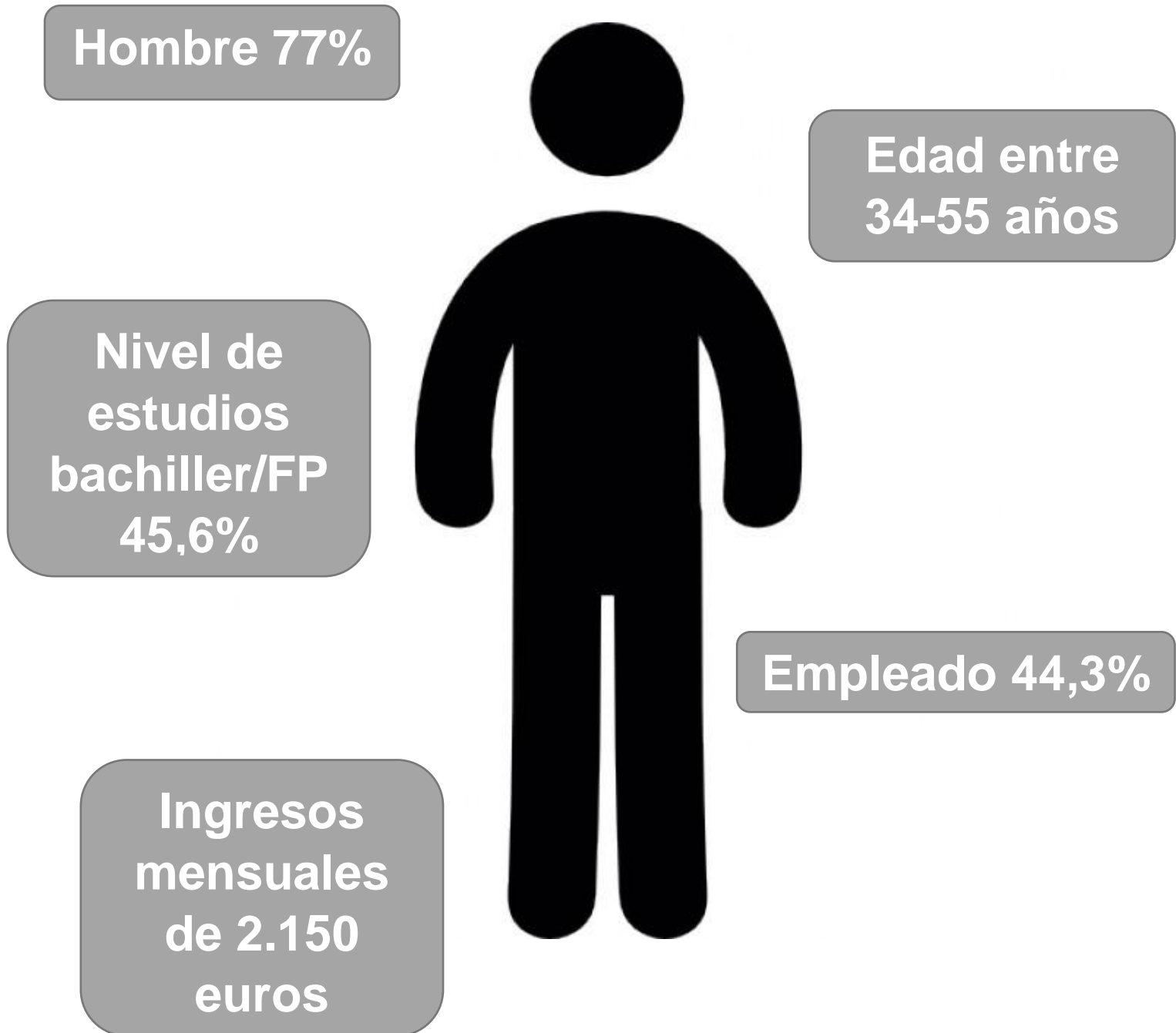
Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Tal y como se aprecia en la *tabla 5*, entre los usuarios de la pista del circuito la media de ingresos mensuales por hogar casi no tiene diferencia entre menos de 1200 y de 2401 a 3600 euros, por lo que la media de ingresos se encuentra entre esas cifras. Respecto a los residentes destaca que el 46% de los participantes tienen unos ingresos inferiores a 1200 euros al mes, y mientras los no residentes tienen unos ingresos superiores con un 39,6% que declararon unos ingresos entre 2401 y 3600 euros. Esto se explica porque para poder rodar y acudir al circuito desde el exterior de la Región de Murcia se tiene un gasto mayor que requiere un nivel de ingreso familiar alto.

Participante tipo del Circuito de Velocidad de Cartagena

Tras haber observado los datos relacionados con el género, edad, nivel de estudios, empleo/ocupación e ingresos mensuales de los pilotos y/o mecánicos registrados en las encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena, podemos concluir un *participante tipo* del circuito. Este participante tipo sería: un hombre, de una edad comprendida entre 34 y 55 años, con un nivel de estudios de bachiller/formación profesional, empleado y con unos ingresos familiares mensuales de cerca de 2.150 euros al mes.

Imagen 4: Representación del participante tipo del Circuito de Velocidad de Cartagena.



Fuente: Elaboración propia

3.2 Características del viaje de los participantes no residentes

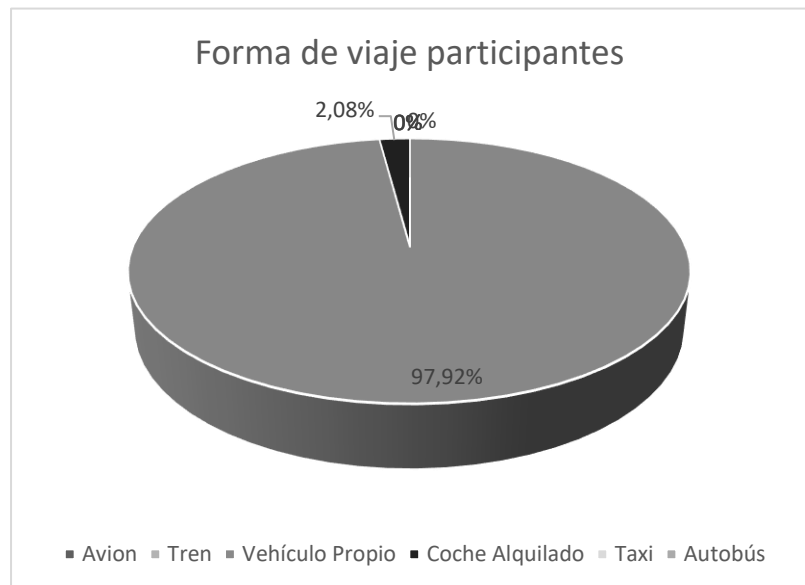
En este apartado se determinarán las características del viaje de los usuarios de la pista del circuito de velocidad españoles, pero que proceden de fuera de la Región de Murcia. Para alcanzar tal fin, se analiza cómo ha venido, con quién ha venido, motivo principal de la visita, fidelidad al circuito, tipo de alojamiento y su ubicación, duración de la estancia, tipo de información utilizada para acudir y visitas realizadas a puntos turísticos importantes de Cartagena por el participante no residente.

Forma de viaje

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la forma de viaje de los participantes no residentes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 6: Forma de viaje utilizada por los participantes del circuito.

No residentes	
Avion	0%
Tren	0%
Vehículo Propio	97,92%
Coche Alquilado	2,08%
Taxi	0%
Autobús	0%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

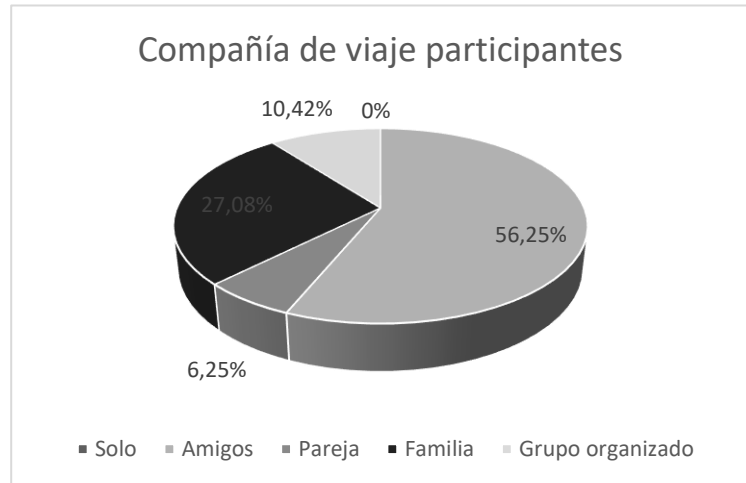
Tal y como se puede apreciar, la gran mayoría de participantes del circuito acuden al mismo en sus propios vehículos. Solamente una pequeña parte acude alquilando un vehículo. Los difíciles y costosos accesos al circuito por otros medios; así como el razonable amor por el mundo del motor de los turistas analizados hacen que los participantes no residentes en la Región acudan al circuito muy mayoritariamente en sus propios vehículos.

Compañía de viaje

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la compañía con la que los participantes no residentes acuden al circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 7: Compañía de viaje frecuentada por los participantes del circuito.

No residentes
Solo
0%
Amigos
56,25%
Pareja
6,25%
Familia
27,08%
Grupo organizado
10,42%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

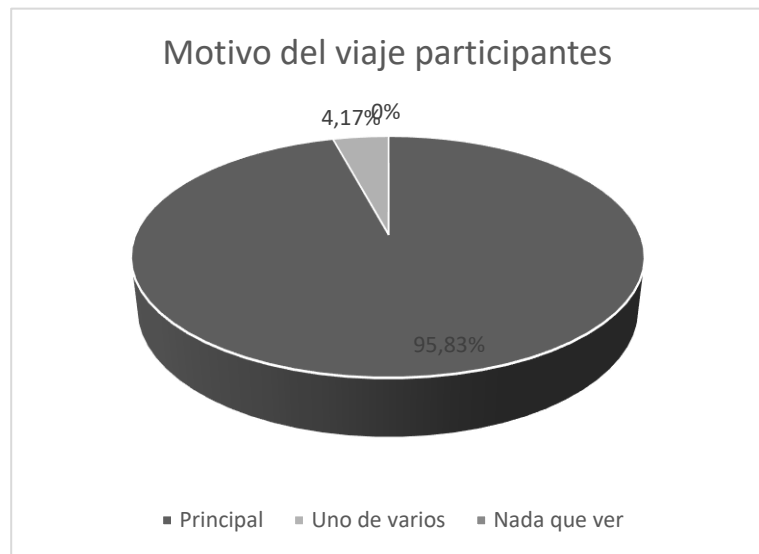
Se aprecia en la *tabla y gráfico 7*, que la mayoría de participantes no residentes que acuden al circuito desde fuera de la Región lo hacen con amigos, seguido por la familia en un 27% y por grupos organizados en un 10,4%. Más de la mitad de los participantes decide acudir con amigos al circuito, ya que el circuito permite principalmente practicar una actividad deportiva que no ofrece alternativas lúdicas para atraer al turismo familiar. Aun así, más del 25% de los participantes acuden con sus familias a rodar al circuito.

Motivo del viaje

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia el porcentaje de participantes no residentes que clasifican al circuito como el motivo principal o no de su visita a Cartagena:

Tabla/Gráfica 8: Motivo del viaje de los participantes del circuito.

No residentes
Principal
95,83%
Uno de varios
4,17%
Nada que ver
0%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

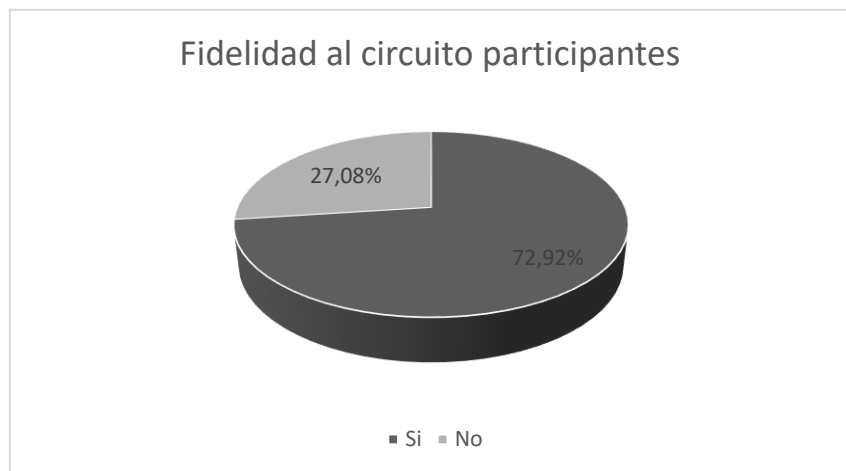
Se aprecia como prácticamente todos los participantes no residentes que acuden al circuito desde fuera de la Región de Murcia lo hacen porque el Circuito de Velocidad de Cartagena es el motivo principal de su visita a la ciudad. Este es un dato que expresa como prácticamente el conjunto de personas que acuden al circuito lo hacen porque expresamente vienen a rodar o a competir.

Fidelidad al circuito

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la fidelidad que tienen los participantes no residentes al circuito de velocidad observando el porcentaje de participantes que han repetido o vienen por primera vez:

Tabla/Gráfica 9: Fidelidad al circuito de los participantes.

No residentes
Si
72,92%
No
27,08%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

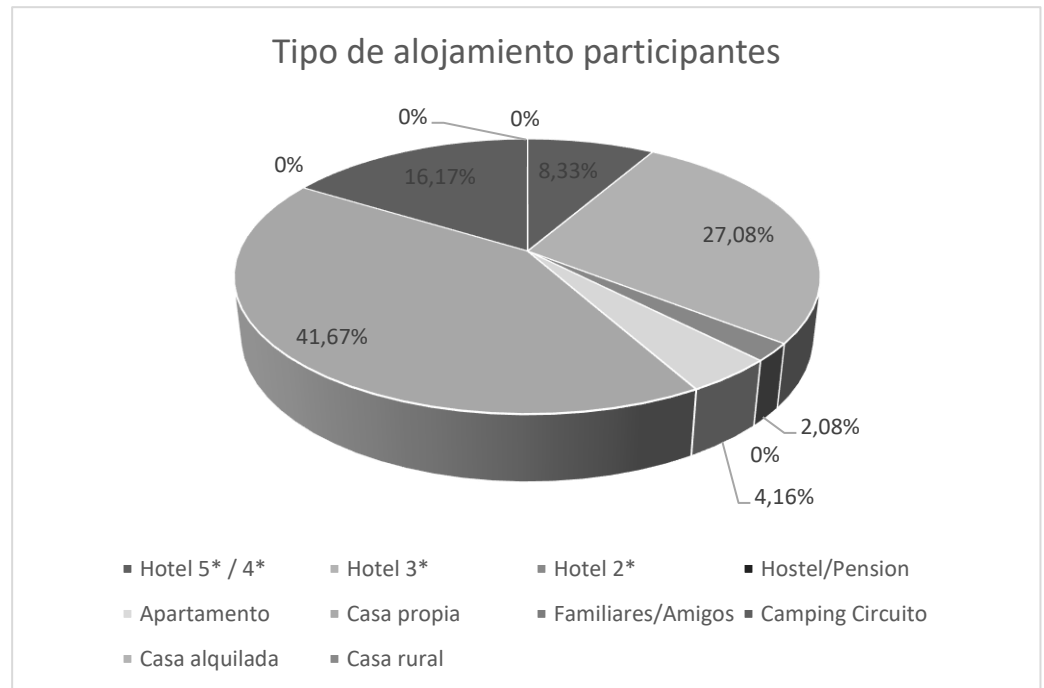
Tal y como se puede observar en la *tabla y gráfica 9*, el 72,9% de los participantes no residentes ha repetido una o más veces la visita al circuito. Mientras que el 27,1% de ellos, es la primera vez que lo visitan. Lo que denota una alta fidelidad entre los participantes españoles a la hora de volver a utilizar las instalaciones del Circuito de Velocidad de Cartagena.

Tipo de alojamiento

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia el tipo de alojamiento que han elegido utilizar los participantes no residentes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 10: Tipo de alojamiento utilizado por los participantes del circuito.

No residentes
Hotel 5* / 4*
8,33%
Hotel 3*
27,08%
Hotel 2*
2,08%
Hostel/Pension
0%
Apartamento
4,16%
Casa propia
41,67%
Familiares/Amigos
0%
Camping Circuito
16,17%
Casa alquilada
0%
Casa rural
0%



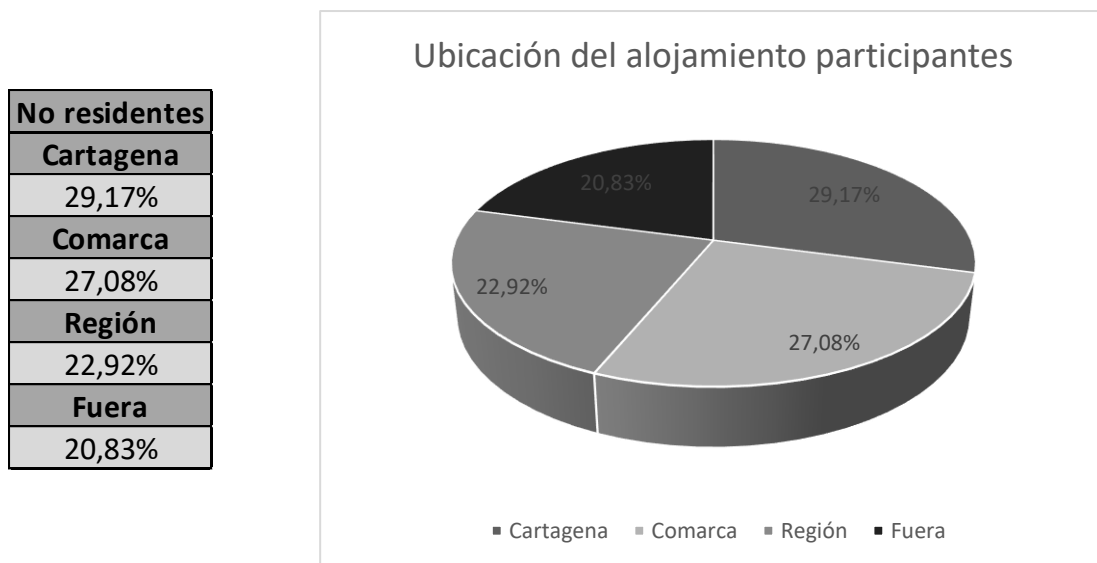
Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Tal y como se puede observar en la *tabla y gráfica 10*, una gran parte de usuarios elige como alojamiento su casa propia, es debido a que esa parte de usuarios acude al circuito, aunque vuelve a su ciudad en un mismo día y son procedentes de fuera de la Comarca del Campo de Cartagena. En otro orden, cabe señalar a aquellos que eligen los hoteles y el propio camping que hay en el circuito para pasar las noches. El camping se trata en gran medida de una zona para poder acampar que ofrece el propio Circuito de Velocidad de Cartagena que se encuentra contigua a los boxes, y que no tiene ningún coste añadido para los usuarios. Como se puede observar, la mayoría de participantes españoles que acude al circuito desde largas distancias deciden pasar una o más noches en hoteles (principalmente de tres estrellas) o camping dependiendo, en gran parte, del nivel de renta de cada usuario.

Ubicación del alojamiento

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la ubicación de los alojamientos de los participantes no residentes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 11: Ubicación de los alojamientos de los participantes del circuito.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

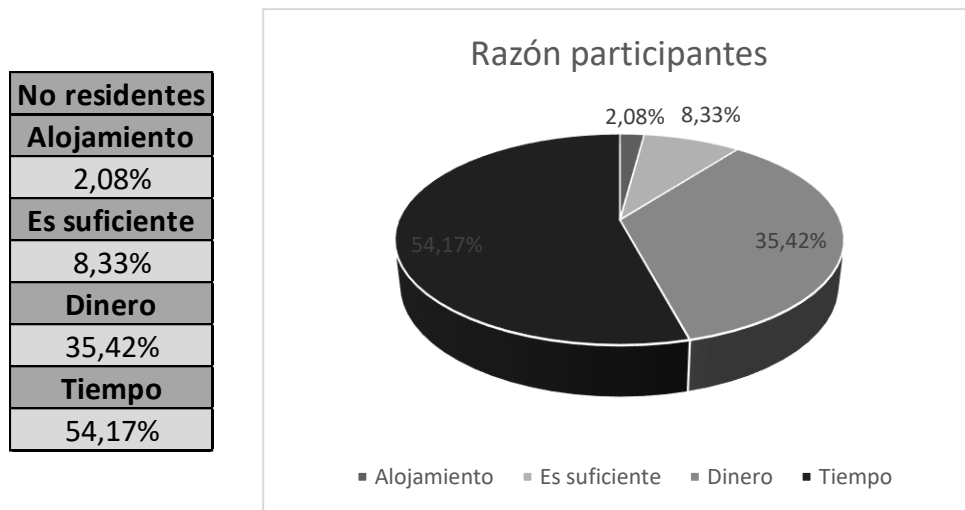
Tal y como se aprecia, se distribuye con porcentajes similares la ubicación de los alojamientos de los participantes que provienen de fuera de la Región de Murcia, aunque son los alojamientos situados en Cartagena y Comarca los que destacan por encima de los demás. Estos datos son comprensibles porque el tejido hotelero de la zona es amplio y variado.

Duración de la estancia

Tras haber realizado las encuestas y preguntar a cada usuario encuestado por el número de noches que permanecerá en el circuito, ha resultado una media de 1,16 días. Por lo que se puede concluir que aquellos que acuden al circuito desde fuera de la Región de Murcia pasan aproximadamente un día en las inmediaciones del circuito. Hay que tener en cuenta que para concluir este dato se han tenido en cuenta al 100% de los participantes no residentes, incluso a aquellos que vuelven a sus lugares de residencia después de la jornada.

Además, en la siguiente tabla y gráfica se aprecian las razones aportadas por los participantes no residentes del circuito de velocidad razonando el por qué no han pasado más tiempo en la instalación y la ciudad:

Tabla/Gráfica 12: Razón por la que no pasa más tiempo dada por los participantes del circuito.



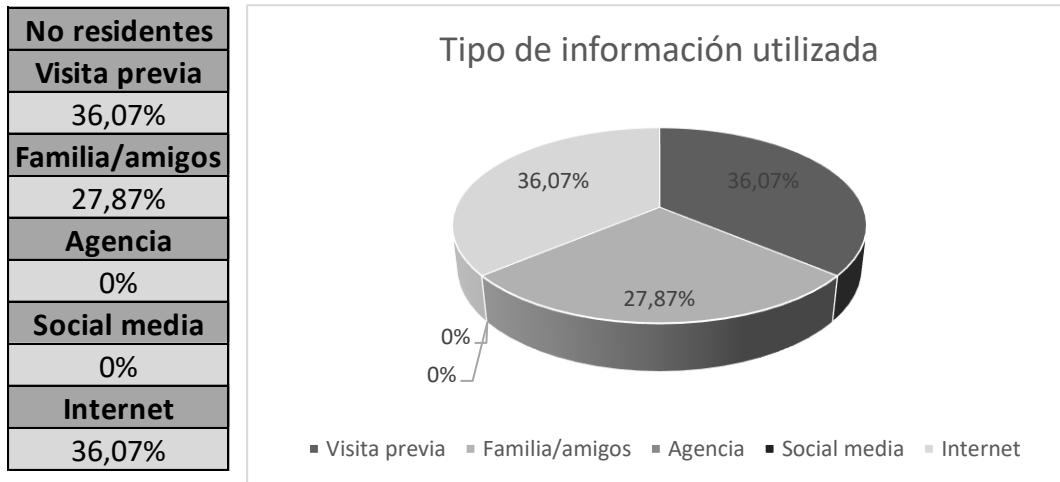
Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Las dos razones mayoritarias aportadas por los participantes no residentes han sido la de limitaciones de tiempo en un 54,2% y la de limitaciones de renta destinada para el viaje en un 35,4%. Mientras que el 8,2% de participantes cree que es tiempo suficiente para conocer la ciudad y disfrutar del circuito.

Tipo de información utilizada para acudir

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia el porcentaje de los diferentes medios utilizados por los participantes no residentes del circuito para organizar su viaje:

Tabla/Gráfica 13: Medios utilizados por los participantes del circuito para el viaje.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

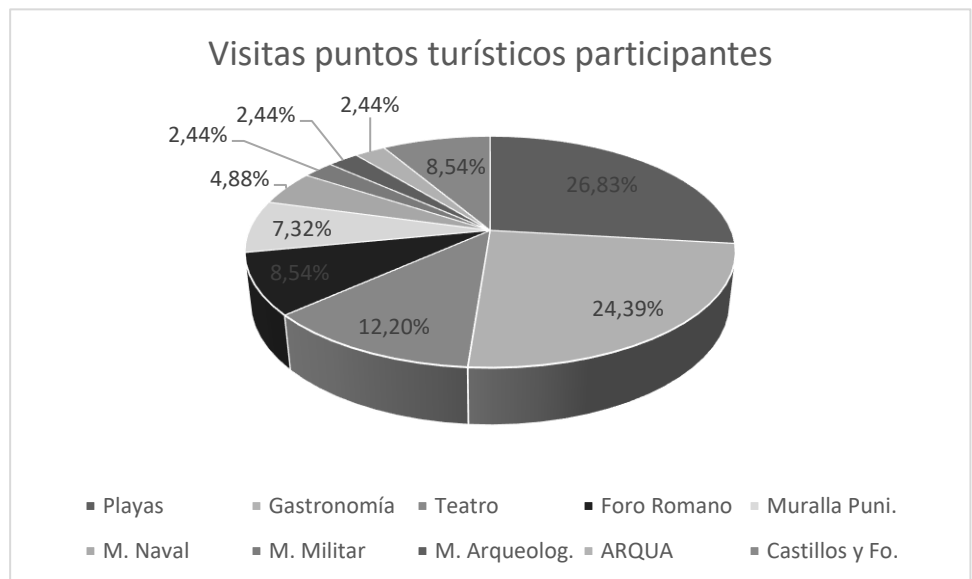
Tal y como se aprecia en la *tabla y gráfica 13*, la mayoría de participantes no residentes se ha basado bien en una visita previa o bien en internet para organizar su viaje o para llegar al circuito. Ya que la irrupción tecnológica hace ya unos años ha hecho que internet sea una herramienta importante a la hora de preparar un viaje. Aunque también se ha de tener en cuenta el hecho de que amigos o familiares hayan venido previamente o que hayan aconsejado representa una significativa forma de informarse de todo lo relacionado con el circuito.

Visitas a puntos turísticos de Cartagena

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los lugares que los participantes no residentes del circuito han visitado o tienen pensado visitar antes o después de su jornada en el circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 14: Visitas a puntos turísticos de los participantes del circuito.

No residentes
Playas
26,83%
Gastronomía
24,39%
Teatro
12,20%
Foro Romano
8,54%
Muralla Puni.
7,32%
M. Naval
4,88%
M. Militar
2,44%
M. Arqueolog.
2,44%
ARQUA
2,44%
Castillos y Fo.
8,54%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Tal y como se aprecia en la *tabla y gráfica 14*, las playas de Cartagena y la gastronomía de la zona son los reclamos turísticos más visitados por los participantes no residentes del circuito, seguidos por el Teatro Romano, los castillos y fortalezas y la Muralla Púnica. Quedando los demás puntos turísticos con muy pocas visitas. Se trata de datos razonables, ya que si contamos con el circuito representa el motivo principal por el que acuden a la zona, hace que el tiempo restante para poder visitar otros puntos de interés turísticos de Cartagena sea limitado.

Viaje tipo del participante del Circuito de Velocidad de Cartagena

Tras haber observado los datos relacionados con el cómo ha venido, con quién ha venido, el motivo principal de la visita, la fidelidad al circuito, el tipo de alojamiento y su ubicación, la duración de la estancia, el tipo de información utilizada para acudir y las visitas realizadas a puntos turísticos importantes de Cartagena por el usuario, podemos concluir el *viaje tipo* que realiza el participante no residente del Circuito de Velocidad de Cartagena cuando acude desde fuera de la Comarca del Campo de Cartagena. El perfil del viaje sería: acudir en vehículo propio, con amigos, siendo la visita al circuito el motivo principal del viaje, habiendo visitado el circuito en otras ocasiones, alojarse en un hotel de tres estrellas, que se encuentra en la Comarca del Campo de Cartagena, siendo de una noche la estancia, teniendo limitaciones de tiempo que le impiden quedarse más días, utiliza internet para informarse de todo y visita playas y gastronomía de la zona.

Imagen 5: Representación viaje tipo del participante del Circuito de Velocidad de Cartagena.



Fuente: Elaboración propia

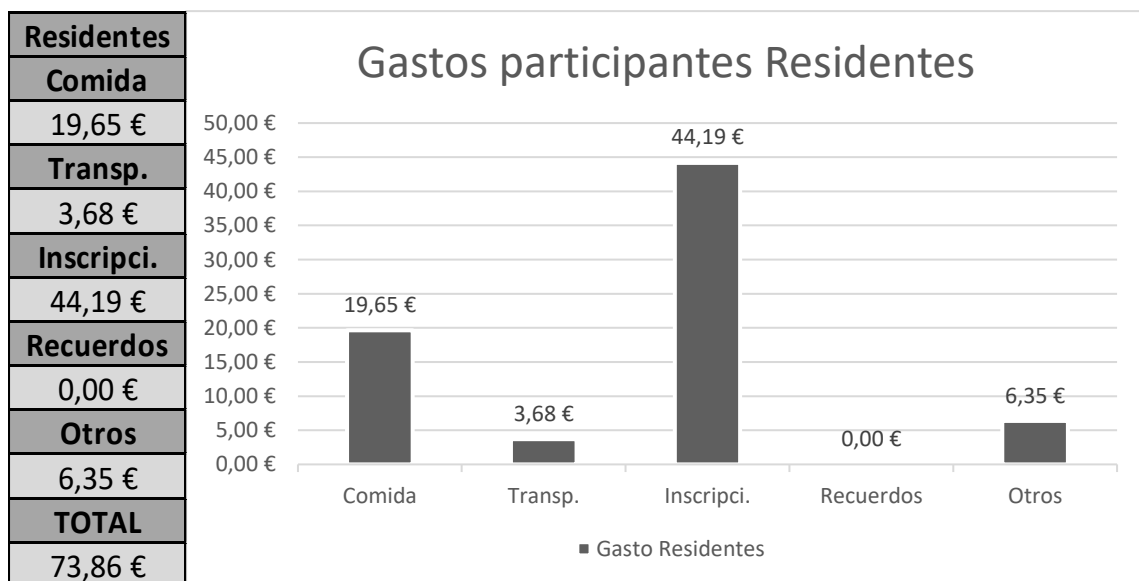
3.3 Gasto de los participantes

En este apartado se analiza el gasto de los participantes, diferenciando entre residentes y no residentes, ya que el gasto que tienen unos y otros es claramente distinto. En el caso de los residentes se analizará el gasto de los participantes españoles en comida, transporte, inscripciones, recuerdos del circuito y otros; en el caso de los no residentes se analizará el gasto en alojamiento, comida, transporte, inscripciones, recuerdos del circuito y otros.

Gasto residentes

En primer lugar, observaremos el gasto que tienen los usuarios del circuito que residen en la Región de Murcia. Observamos el gasto en el que incurren a través de una tabla y gráfico de barras.

Tabla/Gráfico 15: Gastos de los participantes residentes del circuito.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

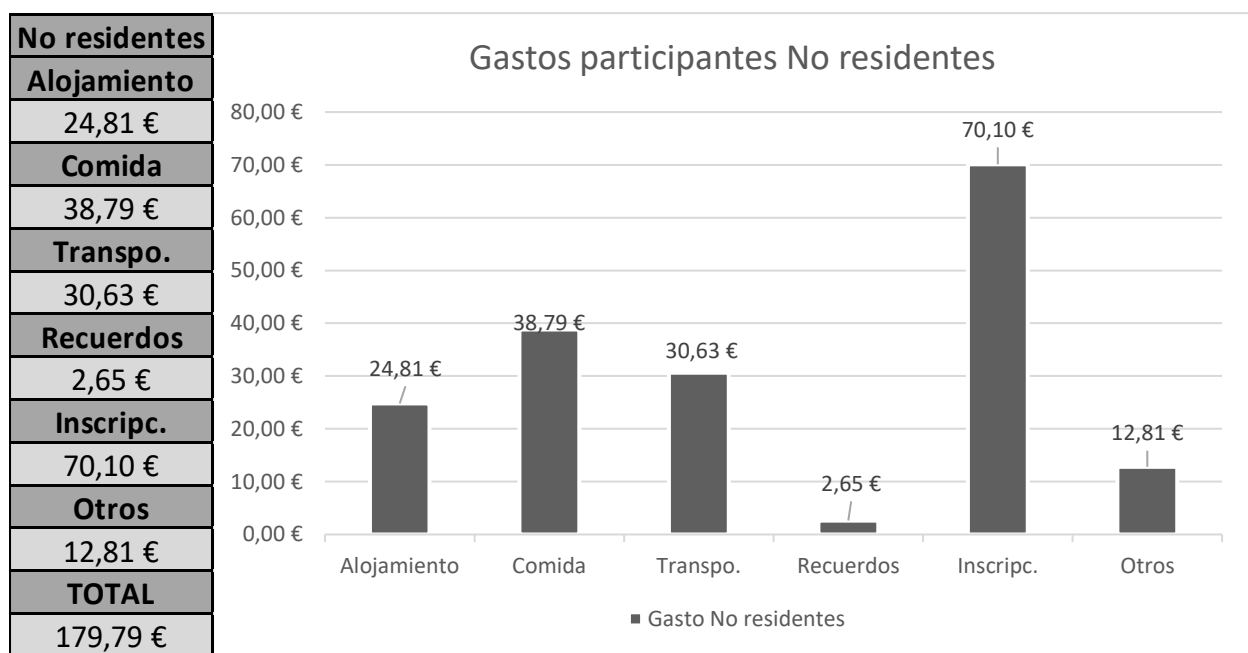
En la *tabla y gráfica 15* se puede apreciar el gasto detallado por persona que tienen los participantes residentes. En comida suelen gastar cerca de 20 euros/persona, en transporte unos 3,7 euros/persona, en inscripciones una cantidad cercana a los 45 euros/persona aunque esto depende de la competición en cuestión y del número personas que

compitan, en recuerdos no se ha registrado nadie que adquiriera nada, y en otros gastos unos 6 euros/persona. Los gastos que destacan son los relativos a inscripciones y a imprevistos relacionados directamente con el circuito y con el vehículo de competición, registrándose una suma total de cerca de 74 euros/persona de gasto diario de los participantes que residen en la CARM.

Gasto no residentes

En segundo lugar, observaremos el gasto que tienen los usuarios del circuito que residen fuera de la Región de Murcia. Observaremos el gasto en el que incurren cuando acuden al circuito a través de una tabla y de un gráfico de barras.

Tabla/Gráfico 16: Gastos de los participantes no residentes el circuito.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

En la *tabla y gráfica 16* se puede observar el gasto detallado por persona que tienen los participantes no residentes cuando acuden al circuito de velocidad. En alojamiento gastan cerca de 25 euros/persona, en comida unos 39 euros/persona, en transporte unos 30 euros/persona, en recuerdos cerca de 2,5 euros/persona, en inscripciones en las competiciones y gastos relativos al vehículo de competición unos 70 euros/persona y en otros gastos cerca de 13 euros/persona. Cabe señalar que son unas cifras de gasto lógicas teniendo en

cuenta el perfil y el tipo de viaje que realizan los participantes no residentes tras haberlo observado en puntos anteriores. Tras sumar todos los diferentes gastos, se puede observar que el gasto total por persona ronda los 180 euros de gasto diario de los participantes que no residen en la CARM.

Tras haber observado el gasto detallado por día de los participantes residentes y no residentes, y la suma de todos ellos; siendo el de los primeros de 73,86 euros y el de los segundos de 179,79 euros, se observa una diferencia de más de 105 euros entre el gasto que tiene una persona que procede de fuera de la Región de Murcia de una que no.

3.4 Perfil socio-económico de los visitantes

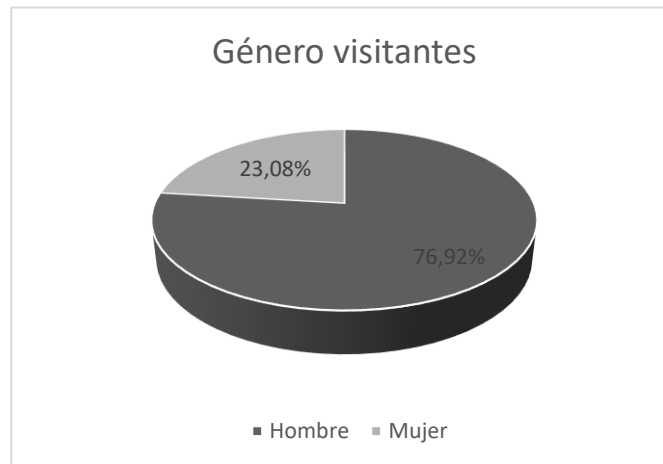
En este apartado se conocerá el perfil socio-económico del visitante del circuito de velocidad, es decir el perfil de las personas que acuden al circuito para ver las pruebas y competiciones que se organizan y no para participar en ellas, pudiendo ser considerados como espectadores o acompañantes. Para ello se observarán los datos recogidos entre los participantes residentes y no residentes, y unificándolos en cada caso para obtener la media en cada dato de estudio. Obtendremos el perfil tras analizar el género, edad, compañía durante la visita, nivel de estudios, empleo/ocupación e ingresos mensuales del usuario.

Género

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia el porcentaje de hombres y mujeres que son visitantes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 17: Género de los visitantes del circuito.

Residentes
Hombre
76,92%
Mujer
23,08%



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

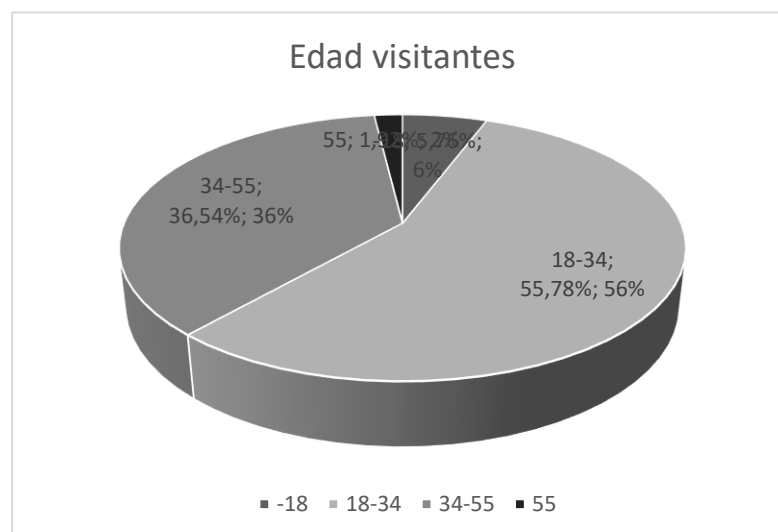
Se observa como, tal y como ocurriera con los participantes, el porcentaje de hombres es mayor que el porcentaje de mujeres. De media se puede apreciar como cerca del 75% de los visitantes del circuito son hombres y el 25% son mujeres. Por tanto, acuden al circuito más hombres participantes pero también acuden más hombres como espectadores y acompañantes.

Edad

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los rangos de edades de los visitantes en el circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 18: Edad de los visitantes del circuito.

Residentes
-18
5,76%
18-34
55,78%
34-55
36,54%
55
1,92%



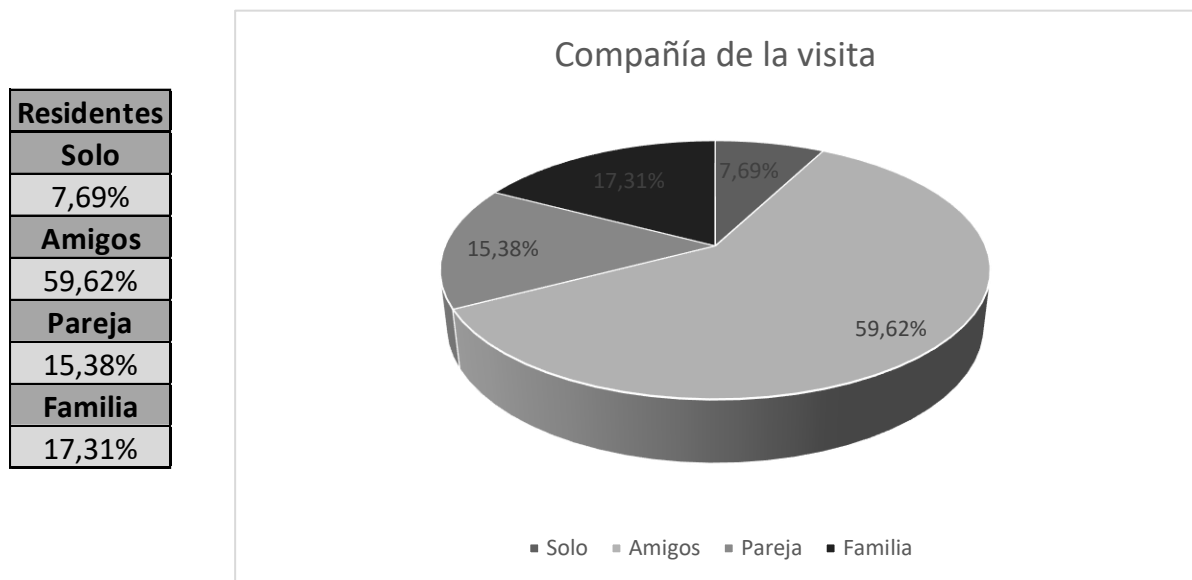
Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Se observa como la mayoría de espectadores del circuito tienen una edad comprendida entre los 18 y los 55 años, siendo algo superior la media de edad comprendida entre los 18 y 34 años que entre la de 34 y 55 años. Cabe destacar que se observa como se registran visitas de espectadores menores de 18 años y de mayores de 55, que en el caso de los participantes eran nulas.

Compañía de la visita

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la compañía con la que los espectadores acuden al circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 19: Compañía de viaje frecuentada por los visitantes del circuito.



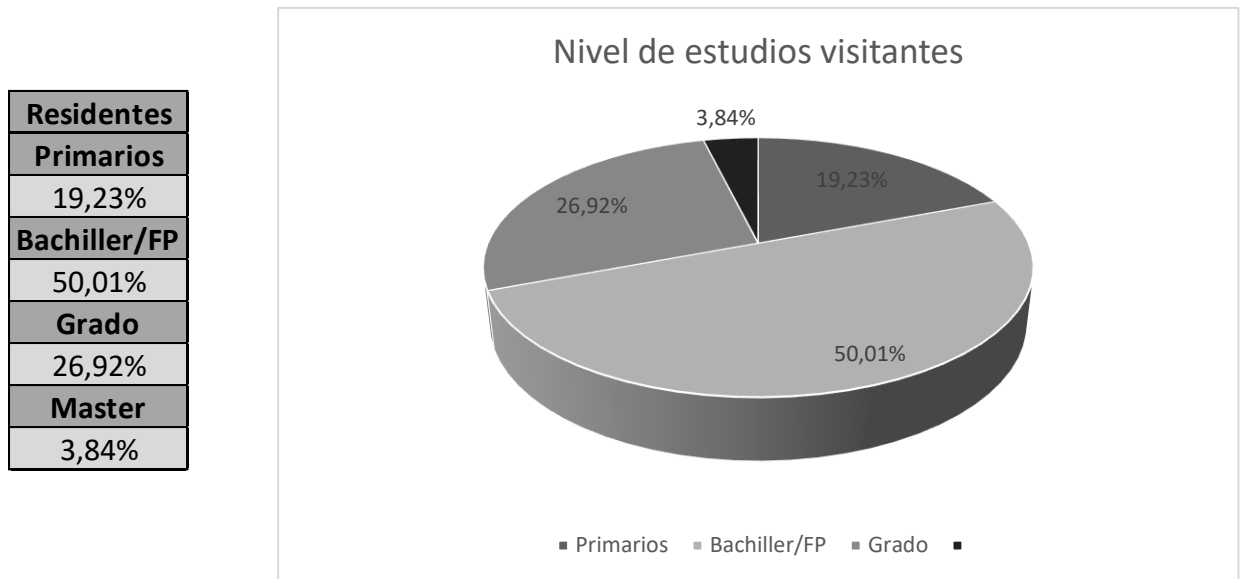
Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Se aprecia en la *tabla y gráfico 19*, que la mayoría de espectadores que acuden al circuito y que provienen de la Región de Murcia, lo hacen con amigos. Seguido en siguiente lugar por la familia en un 17,3% y por la pareja en un 15,4%.

Nivel de estudios

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los diferentes niveles de estudios que tienen los visitantes del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 20: Nivel de estudios de los visitantes del circuito.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

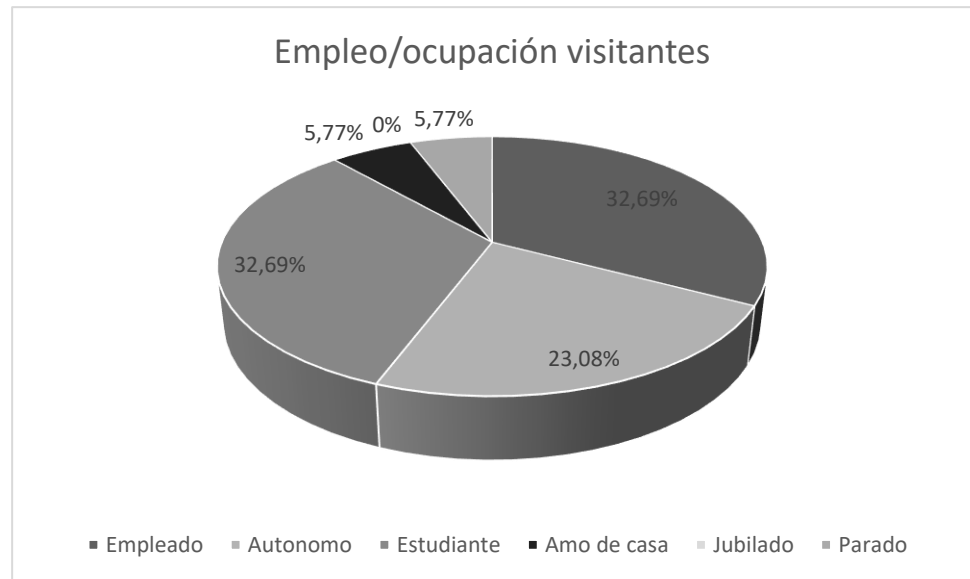
Tal y como se aprecia en la *tabla 20*, la mayoría de visitantes tiene una formación de bachiller o de formación profesional. Los espectadores restantes tienen una formación que se divide entre un nivel de estudios primarios y de grado. Además, un dato que destaca es el bajo porcentaje de usuarios que cuenta con una formación de máster.

Empleo/ocupación

En la siguiente tabla y gráfica se aprecia la empleabilidad y/u ocupación de los espectadores del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 21: Empleo/ocupación de los visitantes del circuito.

Residentes
Empleado
32,69%
Autonomo
23,08%
Estudiante
32,69%
Amo de casa
5,77%
Jubilado
0%
Parado
5,77%



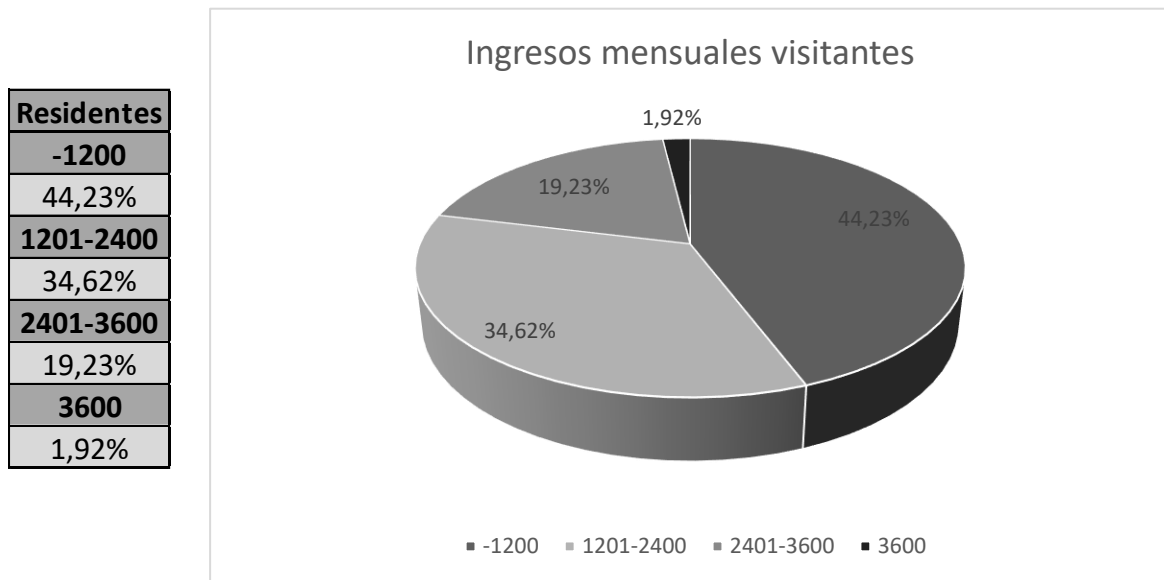
Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Se observa como, existe una distribución equitativa entre los espectadores que se encuentran estudiando o en situación de empleabilidad. En siguiente lugar, se encuentran aquellos visitantes que son autónomos y que representan un porcentaje del 23% de los encuestados. Los usuarios que se encuentran en una situación de amos de casa, jubilados y parados son menos del 10%.

Ingresos mensuales

En la siguiente tabla y gráfica se aprecian los diferentes rangos de ingresos mensuales familiares de los cuales disponen los espectadores del circuito de velocidad:

Tabla/Gráfica 22: Ingresos mensuales familiares de los visitantes del circuito.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Tal y como se aprecia en la *tabla 22*, entre los espectadores del circuito los ingresos mensuales por hogar se sitúa en menos de 1200 en un 44,2% y de 1201 a 2400 euros en un 34,6%. Estos son los dos datos que representan cerca del 75% de los visitantes, y que pone de manifiesto el nivel medio/bajo de ingresos mensuales que tienen los espectadores que acuden al circuito.

Visitante tipo del Circuito de Velocidad de Cartagena

Tras haber observado los datos relacionados con el género, edad, compañía durante la visita, nivel de estudios, empleo/ocupación e ingresos mensuales de los espectadores registrados en las encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena, podemos concluir un *visitante tipo* del circuito. Este visitante residente tipo sería: un hombre, de una edad comprendida entre 18 y 34 años, que acude acompañado de amigos, con un nivel de estudios de bachiller/formación profesional, que actualmente cursa sus estudios y con unos ingresos familiares mensuales cercanos a 1.715 euros al mes.

Imagen 6: Representación del visitante tipo del Circuito de Velocidad de Cartagena.



Fuente: Elaboración propia

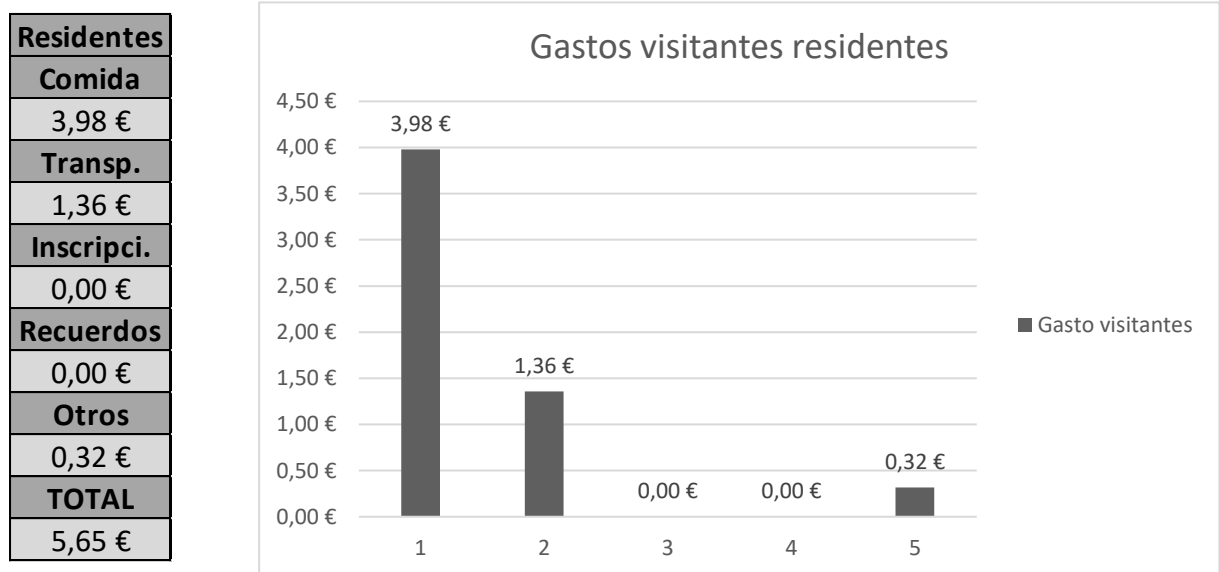
3.5 Gasto de los visitantes

En este apartado se comprobará el gasto que tienen los visitantes, como se ha mencionado anteriormente espectadores o acompañantes, cuando acuden al circuito. Se analizará el gasto en comida, transporte, inscripciones, recuerdos del circuito y otros gastos.

Gasto visitantes

En primer lugar, observaremos el gasto que tienen los espectadores que acuden al circuito que viven en la Región de Murcia. Observaremos el gasto en el que incurren cuando acuden al circuito a través de una tabla y de un gráfico de barras.

Tabla/Gráfico 23: Gastos de los residentes usuarios del circuito.



Fuente: Encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

En la *tabla y gráfica 23* se puede apreciar el gasto detallado por persona que tienen los espectadores cuando acuden al circuito de velocidad. En comida, bebida, etc. suelen gastar cerca de 4 euros/persona, en transporte 1,3 euros/persona, en inscripciones o entradas no gastan nada porque se trata de pruebas en las que la entrada es gratis, en recuerdos no se ha registrado nadie que adquiera nada, y en otros gastos unos 0,3 euros/persona. Los gastos que destacan son los relativos a comida y transporte, en total se registra una suma total de gasto de 5,6 euros/persona de los visitantes residentes en la CARM.

4. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL CIRCUITO

Teniendo en cuenta los resultados presentados en los puntos anteriores, el siguiente paso de este trabajo es dar a conocer el impacto económico que el Circuito de Velocidad de Cartagena tiene para el conjunto de la Región de Murcia. Para ello se utilizará la metodología del análisis input-output, este apartado aborda la evaluación del impacto económico del Circuito de Velocidad de Cartagena en términos de producción, renta y empleo. Para la evaluación del impacto se toma como área de referencia la Región de Murcia. La información recogida de las encuestas también servirá de base para estimar principalmente el impacto económico de esta instalación en la CARM. Respecto a la información secundaria utilizada, se ha acudido al análisis de diversas fuentes estadísticas y bibliográficas de relevancia en el campo objeto de estudio.

Cabe señalar que las encuestas se pasaron en el circuito durante los meses donde la asistencia de participantes y visitantes fue, casi en su totalidad de españoles, dato que ya se ha señalado en puntos anteriores. Por lo que queda pendiente para futuros trabajos analizar el impacto económico de los asistentes extranjeros al circuito de velocidad en la Región de Murcia.

4.1 Efecto directo

En este apartado calcularemos el efecto directo a través del gasto que realizan los agentes públicos y privados que participan en las actividades vinculadas al Circuito de Velocidad de Cartagena. Por lo tanto en el siguiente cuadro se puede apreciar una agrupación de los mismos:

Tabla 24: Gastos de agentes públicos y privados en el Circuito de Velocidad de Cartagena.

Concepto	Cantidad
Publicidad	60.000 €
Convenios empresas colaboradoras	72.000 €
Subvenciones (Administración Pública)	0 €
Alquiler de las instalaciones	750.000 €
TOTAL	882.000 €

Fuente: Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

4.2 Efecto indirecto

En este apartado calcularemos el efecto indirecto a través de una aproximación por los asistentes al circuito, gracias a las entrevistas realizadas a agentes sociales vinculados al Circuito de Velocidad de Cartagena.

Tal y como afirman los gestores entrevistados, cada año acuden a rodar al circuito alrededor de 7.000 pilotos, de los cuales suelen repetir visita a la instalación unos 3.000 pilotos, lo que hace un total aproximado de 10.000 visitas de pilotos de todas las nacionalidades al año. De las 10.000 visitas de pilotos, 9.000 son de extranjeros y 1.000 de nacionales. A su vez, las visitas de los 1.000 pilotos nacionales se diferencian en 300 de pilotos que provienen de la CARM y 700 los pilotos que provienen del resto del territorio nacional.

Debido a la limitación explicada a lo largo del trabajo, al no poder realizar este mismo análisis de los pilotos extranjeros por haber realizado las encuestas en los meses del año en los que la asistencia de los pilotos extranjeros es mínima, el cálculo realizado ha sido el de cuantificar el gasto de los pilotos españoles no residentes y residentes en la Región de Murcia.

A través de esta información, y tras haber calculado el gasto diario de los participantes residentes y no residentes en el apartado anterior, podemos calcular el efecto indirecto:

Tabla 25: Cálculo del gasto de pilotos españoles en el Circuito de Velocidad de Cartagena.

	Cálculo	Resultado
NR	(1,16 días x 179,8 €) x 700 pilotos	145.997,6 €
R	73,9 € x 300 pilotos	22.170 €
	TOTAL	168.167,6 €

Fuente: Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Una vez calculado, obtenemos un gasto aproximado de 168.168 euros producido por las visitas de los 1.000 pilotos españoles durante un año.

4.3 Efecto inducido

El aumento en la producción que genera la actividad del circuito de velocidad, implica un aumento en el empleo y un aumento en las rentas del trabajo que se traduce en un nuevo consumo en función de la propensión a consumir de los hogares. Es por ello, que calcular el efecto inducido será el objetivo principal durante este apartado. Los datos utilizados para poder realizar los cálculos pertinentes, han sido:

PIB (CARM 2016): 28.527.000.000 millones de euros

Población activa (CARM 2016): 702.100 personas

- *Número total de personas empleadas (CARM 2016): 571.600 personas*
- *Número total de personas paradas (CARM 2016): 130.500 personas*

El cálculo realizado, con el que poder alcanzar el efecto inducido, está basado en una serie de pasos que comienzan calculando la productividad media en la Región de Murcia a través del PIB y el empleo, para más tarde cuantificar el empleo asociado al efecto directo e indirecto generado por el Circuito de Velocidad de Cartagena. Posteriormente, y utilizando las fuentes estadísticas observadas el salario medio en la Región de Murcia, poder calcular la masa salarial, y por último concluir con el cálculo del efecto inducido.

A través de esta información, y utilizando los datos calculados previamente relativos al efecto directo e indirecto, podemos calcular el efecto inducido:

Tabla 26: Cálculo del efecto inducido del Circuito de Velocidad de Cartagena.

Cálculo	Resultado	Concepto
PIB/N	49.907,28	“Productividad CARM”
ED+EI/Productividad	21,04	“Empleo circuito (ED+EI)”
W (salario medio CARM 2016)	1.692	“Euros”
W x N	35.603,70	“Masa salarial (ED+EI)”
MS (ED+EI) x 0,69	24.566,55	TOTAL

Fuente: Bases estadísticas CARM y Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

Una vez calculado, obtenemos un efecto inducido aproximado de 24.567 euros.

4.4 Efecto total

En este apartado calcularemos el efecto total, que se corresponde con la suma del efecto directo, efecto indirecto y el efecto inducido calculados previamente. Y será a través del efecto total cuando podamos obtener el empleo total generado por el Circuito de Velocidad de Cartagena.

Tabla 27: Impacto económico del Circuito de Velocidad de Cartagena.

Tipo de efecto	Cantidad (euros)
EFEECTO DIRECTO	888.000
EFEECTO INDIRECTO	168.167,6
EFEECTO INDUCIDO	24.566,55
EFEECTO TOTAL	1.074.734,15

Fuente: Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

La *tabla 27* muestra el efecto total para el año 2016 en términos monetarios. En el primer caso, el Circuito de Velocidad de Cartagena conlleva un aumento de 1.074.734 euros en la Región de Murcia.

Tabla 28: Cálculo efecto total y generación de empleo del Circuito de Velocidad de Cartagena.

Cálculo	Resultado	Concepto
ET/Productividad	21,53	“Empleo generado por el Circuito”

Fuente: Circuito de Velocidad de Cartagena (2017).

En segundo lugar, la *tabla 28* muestra que el incremento de la demanda total asociada al evento deportivo permite generar y/o mantener un total de 22 empleos. Es importante advertir que no son cifras que se repitan en cada uno de los años en los que el circuito se encuentra operativo, sino que son cifras referidas al impacto total del año 2016.

5. CONCLUSIONES

El trabajo comenzó situando al lector en el turismo de eventos deportivos, con definición, tipologías, revisión literaria, etc. Se continuó explicando todo lo relacionado con el Circuito de Velocidad de Cartagena en particular y con el conjunto de circuitos españoles en general. Para más adelante hacer hincapié en el perfil socio-económico que caracteriza al participante y visitante español del circuito. Y es en este último apartado estimar el impacto económico que genera el Circuito de Velocidad de Cartagena analizando el efecto directo, indirecto e inducido para obtener el efecto total. Para con todo ello poder estimar el impacto económico con la mayor objetividad posible.

Gracias a todo lo expuesto y analizado anteriormente, se presentan las conclusiones más importantes que se extraen del presente trabajo:

- El turismo deportivo es una modalidad turística que contribuye a desestacionalizar la demanda turística del país y de muchos de sus destinos turísticos, paliando así algunos de los efectos negativos como son el cierre temporal de establecimientos hoteleros y comercios o el aumento del paro, entre muchos otros.
- Los eventos deportivos generan efectos positivos para los territorios como el incremento de los ingresos, la construcción de instalaciones y la mejora de la imagen de la localidad. A su vez, para poder organizar este tipo de actividades es necesario contar con la infraestructura adecuada y su construcción puede ayudar en la regeneración urbana de zonas marginales tanto en el aspecto estético y de desarrollo económico de la zona.
- En comparación con los demás circuitos españoles, al Circuito de Velocidad de Cartagena le rodean una serie de factores económicos, técnicos, generales y de ocupación que hacen que se trate de uno de los circuitos más importantes del territorio nacional.

- Tras haber analizado el perfil social de los participantes y visitantes españoles, se concluye que:
 - El participante español tipo es un hombre, de una edad comprendida entre 34 y 55 años, con un nivel de estudios de bachiller o formación profesional, con empleo y con unos ingresos familiares mensuales de algo más de 2150 euros de media al mes.
 - Las características del viaje del participante español no residente en la CARM tipo son las de acudir en vehículo propio, con amigos, siendo la visita al circuito el motivo principal del viaje, habiendo visitado el circuito en otras ocasiones, alojarse en un hotel de tres estrellas, que se encuentra en la Comarca del Campo de Cartagena, siendo de una noche la estancia, teniendo limitaciones de tiempo que le impiden quedarse más días, utiliza internet para informarse de todo y visita playas y gastronomía de la zona.
 - El visitante español residente en la CARM tipo es un hombre, de una edad comprendida entre 18 y 34 años, que acude acompañado de amigos, con un nivel de estudios de bachiller o formación profesional, que cursa sus estudios y con unos ingresos familiares mensuales de algo más de 1715 euros de media al mes.

- Tras haber analizado el perfil económico de los participantes y visitantes españoles, se concluye que:
 - La media de gasto por cada participante residente en la Región de Murcia, entre comida, transporte, inscripciones y otros gastos es de 73,86 euros.
 - La media de gasto por cada participante no residente en la Región de Murcia, entre alojamiento, comida, transporte, recuerdos, inscripciones y otros gastos es de 179,79 euros.

- La media de gasto por cada visitante residente en la CARM, entre comida, transporte, inscripciones y otros gastos es de 5,65 euros.
- La estimación del impacto económico tras calcular el efecto directo, indirecto, inducido y total en términos monetarios, concluye que el Circuito de Velocidad de Cartagena conlleva un aumento de 1.074.734 euros en la Región de Murcia. Y en segundo lugar se concluye que el incremento de la demanda total asociada al evento deportivo permite generar y/o mantener un total de 22 empleos.

Cabe señalar que desde las encuestas realizadas en el Circuito de Velocidad de Cartagena, se observó un elemento recurrente común entre los usuarios encuestados en el circuito. Este tema recurrente viene referido a la opinión generalizada de la necesidad de mejora de los accesos al circuito de velocidad, para que estos sean más accesibles. Bien señalizando el circuito mucho antes de la llegada al mismo o conectando directamente la entrada al circuito con la autovía AP-7 para que sea más simple la llegada que suele ser difícil para los nuevos usuarios del circuito.

Para finalizar, como se ha explicado durante el desarrollo del análisis, en este trabajo se ha avanzado en medición del impacto económico del Circuito de Velocidad de Cartagena gracias a las encuestas realizadas a participantes y visitantes españoles. Faltaría todavía desarrollar este análisis para participantes y visitantes extranjeros realizando encuestas durante los meses del año donde la afluencia de estos usuarios es mayor.

6. ANEXOS

ANEXO I: Cuestionario elaborado para participantes residentes en Cartagena



El Grupo de Investigación de Análisis Económico de la Universidad Politécnica de Cartagena, en colaboración con el Circuito de Velocidad y la Oficina de Congresos de Cartagena está realizando una investigación para averiguar el impacto socio-económico del circuito.

Nos es imprescindible, para tal fin, conocer algunos datos socio-económicos sobre los RESIDENTES EN CARTAGENA y, por tanto, sobre usted.

Le agradecemos muy sinceramente nos dedique unos minutos para contestar este sencillo cuestionario de carácter anónimo.

1. ¿Es hombre o mujer?

Hombre Mujer

2. ¿Cuál es su edad?

Menos de 18
 Entre 18 - 34
 Entre 35 - 55
 Más de 55

3. ¿Cuál es su nivel de estudios terminados?

Estudios primarios Bachillerato/F.P.
 Graduado Máster/Doctorado

4. ¿Acude al Circuito de Velocidad solo o con otras personas?

Solo
 Amigos
 Pareja
 Familia

5. Aunque es difícil de calcular, ¿nos podría indicar el gasto asociado en el que incurre cuando acude al Circuito de Velocidad?

Comida y bebida	
Transporte y aparcamiento	
Entradas	
Recuerdos del Circuito	
Otras compras y gastos	

6. ¿A cuántas personas, incluida usted, se refieren los gastos anteriores ?

personas

7. ¿Cuál de las siguientes categorías describe mejor su trabajo actual?

Empleado/a Amo/a de casa
 Autónomo/a Jubilado/a
 Estudiante Parado/a

Otro (especificar):

8. ¿Qué categoría describe mejor los ingresos mensuales de su hogar? Indique el número de miembros de la unidad familiar.

Menos de 1.200 euros
 1.201 - 2.400 euros
 2.401 - 3.600 euros
 Más de 3.600

miembros

ANEXO II: Cuestionario elaborado para participantes no residentes en
Cartagena



El Grupo de Investigación de Análisis Económico de la Universidad Politécnica de Cartagena, en colaboración con el Circuito de Velocidad y la Oficina de Congresos de Cartagena está realizando una investigación para averiguar el impacto socio-económico del circuito.

Nos es imprescindible, para tal fin, conocer algunos datos socio-económicos sobre los VISITANTES DEL CIRCUITO y, por tanto, sobre usted.

Le agradecemos muy sinceramente nos dedique unos minutos para contestar este sencillo cuestionario de carácter anónimo.

1. ¿Qué medios de transporte ha utilizado para llegar a Cartagena desde su lugar de residencia? Marque tantas opciones como haya utilizado.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Avión | <input type="checkbox"/> Coche alquilado |
| <input type="checkbox"/> Tren | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Vehículo propio | <input type="checkbox"/> Autobús |

2. Señale la opción más adecuada a su situación: El Circuito de Velocidad de Cartagena...

- es el motivo principal de mi visita a Cartagena
 es uno de los motivos de mi visita a Cartagena
 no tiene nada que ver con mi visita a Cartagena

3. ¿Dónde reside usted?

- | | | |
|--|---------------|----------------------|
| <input type="checkbox"/> Región de Murcia | Código postal | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> España | Código postal | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> En el extranjero. | País: | <input type="text"/> |

4. ¿Ha visitado el Circuito antes? En caso afirmativo,

- Sí NO
- veces

5. ¿Ha venido usted solo o con otras personas?

- Solo
 Amigos
 Pareja
 Familia
 Grupo organizado

8. ¿Dónde se aloja durante su visita?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Hotel 5* y 4* | <input type="checkbox"/> Casa propia |
| <input type="checkbox"/> Hotel 3* | <input type="checkbox"/> Con familia/amigos |
| <input type="checkbox"/> Hotel 2* y 1* | <input type="checkbox"/> Camping |
| <input type="checkbox"/> Hostal/Pensión 2* y 1* | <input type="checkbox"/> Casa alquilada |
| <input type="checkbox"/> Apartamento/Apartahotel | <input type="checkbox"/> Casa rural |

9. ¿En qué lugar está su alojamiento?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Cartagena ciudad | <input type="checkbox"/> Región de Murcia |
| <input type="checkbox"/> Comarca de Cartagena | <input type="checkbox"/> Fuera de la Región |

10. ¿Cuántas noches permanecerá en Cartagena durante esta visita?

noches

Si no pernocta, indique el número de horas aproximadas de su estancia en la ciudad:

11. ¿Cuál es la razón más importante por la que no pasará más días en Cartagena?

- Dificultades para encontrar un alojamiento adecuado.
 Considero que es suficiente para conocer la ciudad.
 Debido al dinero que tengo asignado para esta visita.
 Limitaciones de tiempo disponible.
 Otra (especificar): _____

12. ¿Qué tipo de información ha utilizado para organizar su viaje? Marque tantas opciones como considere oportunas.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Visita previa | <input type="checkbox"/> Oficina de turismo |
| <input type="checkbox"/> Familia/amigos | <input type="checkbox"/> Cartel de Semana Santa |
| <input type="checkbox"/> Agencia de viajes | <input type="checkbox"/> Programa TV/radio |
| <input type="checkbox"/> Anuncio TV/prensa/radio | <input type="checkbox"/> Artículo prensa |
| <input type="checkbox"/> Internet | <input type="checkbox"/> Guía turística |



6. Aunque es difícil de calcular, ¿nos podría indicar cuál está siendo el gasto medio diario en el que incurre durante su visita a Cartagena?

Alojamiento	<input type="text"/>	euros
Comida y bebida	<input type="text"/>	euros
Transporte y aparcamiento	<input type="text"/>	euros
Recuerdos del Circuito	<input type="text"/>	euros
Entradas	<input type="text"/>	euros
Otras compras	<input type="text"/>	euros

7. ¿A cuántas personas, incluida usted, se refieren los gastos anteriores?

personas

14. En estas vacaciones, ¿visitará usted otras

Sí NO

en su caso, ¿cuáles? _____

15. ¿Es hombre o mujer?

Hombre Mujer

16. ¿Cuál es su edad?

Menos de 18
 Entre 18 - 34
 Entre 35 - 55
 Más de 55

Otra (especificar):

13. ¿Ha visitado alguna otra atracción en Cartagena, o tiene usted planteado hacerlo? Marque tantas opciones como considere oportunas.

<input type="checkbox"/> Playas	<input type="checkbox"/> Museo Naval
<input type="checkbox"/> Gastronomía	<input type="checkbox"/> Museo Histórico Militar
<input type="checkbox"/> Teatro Romano	<input type="checkbox"/> Museo arqueológico
<input type="checkbox"/> Barrio del Foro Romano	<input type="checkbox"/> ARQUA
<input type="checkbox"/> Muralla Púnica	<input type="checkbox"/> Castillos y fortalezas

17. ¿Cuál es su nivel de estudios terminados?

Estudios primarios Bachillerato/F.P.
 Licenciado/Diplomado Máster/Doctorado

18. ¿Cuál de las siguientes categorías describe mejor su trabajo actual?

Empleado/a Amo/a de casa
 Autónomo/a Jubilado/a
 Estudiante Parado/a

Otro (especificar):

19. ¿Qué categoría describe mejor los ingresos mensuales de su hogar? Indique el número de miembros de la unidad familiar.

Menos de 1.200 euros
 1.201 - 2.400 euros
 2.401 - 3.600 euros
 Más de 3.600

miembros

ANEXO III: Cuestionario elaborado para visitantes residentes en Cartagena



FACULTAD DE
CIENCIAS DE LA
EMPRESA



El Grupo de Investigación de Análisis Económico de la Universidad Politécnica de Cartagena, en colaboración con el Circuito de Velocidad y la Oficina de Congresos de Cartagena está realizando una investigación para averiguar el impacto socio-económico del circuito.

Nos es imprescindible, para tal fin, conocer algunos datos socio-económicos sobre los RESIDENTES EN CARTAGENA y, por tanto, sobre usted.

Le agradecemos muy sinceramente nos dedique unos minutos para contestar este sencillo cuestionario de carácter anónimo.

1. ¿Es hombre o mujer?

Hombre Mujer

2. ¿Cuál es su edad?

Menos de 18
 Entre 18 - 34
 Entre 35 - 55
 Más de 55

3. ¿Cuál es su nivel de estudios terminados?

Estudios primarios Bachillerato/F.P.
 Graduado Máster/Doctorado

4. ¿Acude al Circuito de Velocidad solo o con otras personas?

Solo
 Amigos
 Pareja
 Familia

5. Aunque es difícil de calcular, ¿nos podría indicar el gasto asociado en el que incurre cuando acude al Circuito de Velocidad?

Comida y bebida	<input type="text"/>
Transporte y aparcamiento	<input type="text"/>
Entradas	<input type="text"/>
Recuerdos del Circuito	<input type="text"/>
Otras compras y gastos	<input type="text"/>

6. ¿A cuántas personas, incluida usted, se refieren los gastos anteriores ?

personas

7. ¿Cuál de las siguientes categorías describe mejor su trabajo actual?

Empleado/a Amo/a de casa
 Autónomo/a Jubilado/a
 Estudiante Parado/a

Otro (especificar):

8. ¿Qué categoría describe mejor los ingresos mensuales de su hogar? Indique el número de miembros de la unidad familiar.

Menos de 1.200 euros
 1.201 - 2.400 euros
 2.401 - 3.600 euros
 Más de 3.600

miembros

7. BIBLIOGRAFÍA

- BRAMWELL, B. (1997): "A sport megaevent as a sustainable tourism development strategy". *Tourism Recreation Research*, vol. 22.2.
- BURGAN, B. y MULES, T. (1992): "Economic impact of sporting events". *Annals of Tourism Research*, vol. 19.4.
- CHALIP, L., GREEN, B. C. y HILL, B. (2003): "Effects of sport event media on destination image and intention to visit". *Journal of Sport Management*, vol.17.3.
- CIRCUITO DE VELOCIDAD DE CARTAGENA (2017): Consulta realizada en abril de 2017. Disponible en: www.circuitocartagena.com
- DANIELS, M.J. (2003): "Estimating the economic impact of seven regular sport tourism events". *Journal of Sport & Tourism*, vol. 8.4.
- DANIELS, M.J., NORMAN, W.C. y HENRY, M.S. (2004): "Estimating effects of a sport tourism event". *Annals of Tourism Research*, vol. 31.1.
- FERNÁNDEZ ALLES, M.T. (2013): "El impacto turístico de los eventos deportivos: un estudio de caso". *Cuadernos de turismo*, nº33; pp. 59-76.
- FERNÁNDEZ ALLES, M.T. y GUTIÉRREZ ARANCE, E.P. (2014): "Los eventos deportivos como dinamizadores turísticos: el caso del Rally de Algar en la provincia de Cádiz". *Revista de estudios fronterizos del Estrecho de Gibraltar*. ISSN: 1698-1006.
- GETZ, D. (1997): "Trends and issues in sport event tourism". *Tourism Recreation Research*, vol. 22.2.
- GETZ, D. (1998): "Trends, strategies and issues in sport event tourism". *Sport Marketing Quarterly*, vol. 7.
- GETZ, D. (2003): *Sport event tourism: planning, development and marketing. Sport and adventure tourism*.
- GETZ, D. (2008): "Event tourism: definition, evolution and research". *TourismManagement*, vol. 29.3.
- GETZ, D. y MCCONNELL, A. (2011): "Serious sport tourism and event travel careers". *Journal of Sport Management*, vol. 25.4.
- GIBSON, M.J.; WILLMING, C. y HOLDNAK, A. (2003): "Small-scale event sport tourism: fans and tourist". *Tourism Management*, vol. 24.2
- GIBSON, H.J., KAPLANIDOU, K. y KANG, S.J. (2012): "Small-scale event sport tourism: a case study in sustainable tourism". *Sport Management Review*, vol. 15.

- HALLMANN, K. y BREUER, C. (2011): "Images of rural destinations hosting small-scale sport events". *International Journal of Event and Festival Management*, vol. 2.3.
- HENDERSON, J.C., FOO, K., LIM, H. y YIP, S. (2010): "Sports events and tourism: the Singapore Formula One Grand Prix". *International Journal of Event and Festival Management*, vol. 1.3.
- HERSTEIN, R. y BERGER, R. (2013): "Much more than sports: sports events as stimuli for city re-branding". *Journal of Business Strategy*, vol. 34.
- JONES, C. (2001): "Mega events and host-region impacts: determining the true worth of the 1999 Rugby World Cup". *International of Tourism Research*, vol. 3.3.
- JONES, C. (2001): "Mega events and host-region impacts: determining the true worth of the 1999 Rugby World Cup". *International of Tourism Research*, vol. 3.3.
- KAPLANIDOV, K. y VOGT, C. (2007): "The interrelationship between sport event and destination image and sport tourists behaviours". *Journal of Sport & Tourism*, vol. 12.3-4.
- KAPLANIDOV, K. y GIBSON, H. (2010): "Predicting behavioral intentions of active sport tourists: the case of small scale recurring sport event". *Journal of Sport & Tourism*, vol. 15.
- KAPLANIDOV, K. (2010): "Active sport tourists: sport event image considerations". *Tourism Analysis*, vol. 15.
- KOVACIC, N. (2010): "Sports event logistics in tourism". *Biennial International Congress. Tourism & Hospitality Industry*.
- LATIESA, M. y PANIZA, J.L. (2006): "Turistas deportivos. Una perspectiva de análisis". *Revista Internacional de Sociología*, vol. LXIV, Nº 44, mayo-agosto.
- LEE, C. (2005): "Critical reflections on the economic impact assessment of a mega-event: the case of 2002 FIFA World Cup". *Tourism Management*, vol. 26.4.
- LI, S.; BLAKE, A. y THOMAS, R. (2013): "Modelling the economic impact of sports events: the case of the Beijing Olympics". *Economic Modelling*, vol. 30.
- NOGAWA, H.; YAMAGUCHI, Y. y HAGI, Y. (1996): "An empirical research study on Japanese sport tourism in sport-for-all events: case studies of a single-night event and multiple-night event". *Journal of Travel Research*, vol. 31.35.

- MÉNDEZ, B. et al (2012): “Impacto de eventos deportivos: el caso del Campeonato de España de Natación de Pontevedra 2011”. International Journal of Sports Law & Management. Universidad de Vigo.
- REVUELTA, R. (2006): “Turismo y eventos deportivos: los Juegos Olímpicos de Invierno”, Oppidum, nº2.
- SHIPWAY, R. y JONES, I. (2007): “Running away from home: understanding visitor experiences and behavior at sport tourism events”. International of Tourism Research, vol. 9.
- SHONK, D.J. y CHELLADURAI, P. (2008): “Service quality, satisfaction and intent to return in event sport tourism”. Journal of Sport Management, vol. 25.5.
- SOLBERG, H.A. y PREUSS, H. (2007): “Major sport events and long-term tourism impacts”. Journal of Sport Management, vol. 21.2.
- TODOCIRCUITO (2011): “Reportaje del Circuito de Cartagena”, consulta realizada en abril de 2017. Disponible en: www.todocircuito.com/reportajes/10-circuito-de-cartagena.html
- TYRRELL, T.J. y JOHNSTON, R.J. (2001): “A framework for assessing direct economic impacts of tourist event: distinguishing origins, destinations and causes of expenditures”. Journal of Travel Research, vol. 40.1.