



**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ACTIVIDAD FÍSICA Y EL DEPORTE**

# Percepción Social de los ciudadanos de Valencia sobre el Gran Premio de Europa de Fórmula 1

**MÁSTER EN INVESTIGACIÓN E INTERVENCIÓN EN  
CIENCIAS DE LA ACTIVIDAD FÍSICA Y EL DEPORTE**

**TRABAJO FIN DE MÁSTER 2010/2011**

**AUTOR: DAVID PARRA CAMACHO**

**TUTOR: VICENTE AÑÓ SANZ**

# ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>7</b>
<b>II. OBJETIVOS.....</b>	<b>12</b>
<b>III. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>14</b>
<b>1. Los eventos deportivos.....</b>	<b>15</b>
1.1. Evolución histórica.....	15
1.1.1. Los Juegos Atléticos y los “Ludi” o Juegos Romanos.....	15
1.1.2. La aparición de la organización moderna del deporte en la Inglaterra del siglo XIX.....	18
1.1.3. El Movimiento Olímpico Organizado.....	21
1.2. Conceptualización de los eventos deportivos.....	29
1.3. Tipología y clasificación de los eventos deportivos.....	34
1.4. La organización de los eventos deportivos.....	40
1.4.1. Tipos o modelos de organización de los eventos deportivos....	41
1.4.2. Fases de los eventos deportivos.....	45
1.4.3. Estructura y áreas en la organización de eventos deportivos ...	53
1.5. Beneficios socioeconómicos de los eventos deportivos.....	56
<b>2. El Gran Premio de Europa de Fórmula 1.....</b>	<b>59</b>
2.1. Breve repaso por la historia de los Grandes Premios de la Fórmula 1 ...	59
2.2. El Gran Premio de Europa de Fórmula 1.....	63
<b>3. Revisión de la literatura sobre la percepción de         los eventos deportivos.....</b>	<b>65</b>
<b>IV. METODOLOGÍA.....</b>	<b>73</b>
<b>1. Muestra.....</b>	<b>74</b>
<b>2. Población objeto de estudio.....</b>	<b>74</b>
<b>3. Ficha técnica, tamaño de la muestra y error de muestreo.....</b>	<b>75</b>
<b>4. Instrumento utilizado en la investigación: cuestionario.....</b>	<b>77</b>
4.1. Descripción del cuestionario.....	77
4.2. Fiabilidad del instrumento.....	81
<b>5. Procedimiento y trabajo de campo.....</b>	<b>82</b>
<b>6. Cálculo estadístico.....</b>	<b>82</b>

<b>V. RESULTADOS.....</b>	<b>84</b>
<b>1. Grado de importancia e identificación de la población de la ciudad de Valencia con el Gran Premio de Europa de Fórmula 1. ....</b>	<b>85</b>
1.1. Importancia social, económica, deportiva y turística. ....	87
1.2. Identificación y actitudes.....	88
<b>2. Percepción social sobre el impacto del Gran Premio de Europa de Fórmula 1. ....</b>	<b>90</b>
2.1. Percepción sobre el impacto económico. ....	90
2.2. Percepción sobre el impacto en infraestructuras. ....	91
2.3. Percepción sobre el impacto social.....	93
2.4. Percepción sobre el impacto deportivo.....	94
<b>3. Percepción social sobre la repercusión del Gran Premio de Europa de Fórmula 1 en diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad de Valencia. ....</b>	<b>95</b>
3.1. Repercusión sobre las infraestructuras y los servicios .....	95
3.2. Repercusión sobre la economía, el turismo, la creación de empleo y la imagen de la ciudad. ....	97
<b>4. Percepción social sobre la organización del Gran Premio de Europa de Fórmula 1. ....</b>	<b>99</b>
<b>5. Percepción según el grupo de la población de Valencia sobre el Gran Premio de Europa de Fórmula 1.....</b>	<b>100</b>
5.1. Grado de importancia e identificación de la población. ....	100
a. Según el sexo.....	100
b. Según la edad.....	102
c. Según el interés o el gusto por la Fórmula 1.....	106
d. Según el origen de la residencia familiar.....	107
5.2. Impacto social percibido a nivel económico, de infraestructuras, social y deportivo. ....	109
a. Según el sexo.....	109
b. Según la edad.....	113
c. Según el interés o el gusto por la Fórmula 1.....	117
d. Según el origen de la residencia familiar.....	122
5.3. Repercusión percibida en diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad de Valencia .....	127
a. Según el sexo.....	127
b. Según la edad.....	128
c. Según el interés o el gusto por la Fórmula 1.....	129
d. Según el origen de la residencia familiar.....	130
5.4. Percepción sobre la organización del Gran Premio de Fórmula 1. ....	131
a. Según el sexo. ....	131
b. Según la edad. ....	131

c. Según el interés o el gusto por la Fórmula 1. ....	132
d. Según el origen de la residencia familiar.....	132
5.5. Resumen de las percepciones según los grupos de población.....	133
a. Según el sexo. ....	133
b. Según la edad. ....	135
c. Según el interés o el gusto por la Fórmula 1. ....	137
d. Según el origen de la residencia familiar.....	139
<b>6. Correlaciones. ....</b>	<b>141</b>
a. Relación entre la edad y la importancia percibida en diferentes ámbitos. ....	141
b. Relación entre la edad y las actitudes de los ciudadanos hacia el GP de Fórmula 1. ....	142
c. Relación entre la edad y los impactos totales percibidos en distintas áreas.....	142
d. Relación entre la edad y la repercusión en diferentes sectores. ....	143
e. Relación entre la edad y la organización de la Fórmula 1. ....	143
f. Relación entre la importancia y el impacto percibido en diversos ámbitos. ....	144
<b>VI. DISCUSIÓN.....</b>	<b>145</b>
<b>1. Grado de importancia e identificación. ....</b>	<b>145</b>
<b>2. Impacto social percibido a nivel económico, de infraestructuras, social y         deportivo. ....</b>	<b>149</b>
<b>3. Repercusión percibida en diferentes sectores que influyen en el         desarrollo de la ciudad de Valencia .....</b>	<b>153</b>
<b>4. Organización del GP de Fórmula 1.....</b>	<b>154</b>
<b>5. Percepción según el grupo de la población.....</b>	<b>155</b>
5.1. Según el sexo. ....	155
5.2. Según la edad. ....	156
5.3. Según el interés por la Fórmula 1. ....	157
5.4. Según el origen de la residencia familiar.....	159
<b>6. Implicaciones prácticas para la planificación, organización y gestión de         futuros eventos deportivos. ....</b>	<b>160</b>
<b>VII. CONCLUSIONES. ....</b>	<b>162</b>
<b>VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS. ....</b>	<b>165</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>171</b>

## ÍNDICE DE TABLAS.

<b>Tabla 3.1.</b> Eventos deportivos públicos. Tipos y dimensiones.....	36
<b>Tabla 3.2.</b> Tipología de eventos deportivos.....	37
<b>Tabla 3.3.</b> Tipos de eventos.....	39
<b>Tabla 3.4.</b> Operaciones transversales Juegos Mediterráneos de Almería 2005.....	49
<b>Tabla 3.5.</b> Evolución de los turistas en Valencia 2005/2009.....	58
<b>Tabla 3.6.</b> Características del circuito urbano de Valencia.....	64
<b>Tabla 4.1.</b> Distribución de la población de Valencia según la edad y el sexo.....	74
<b>Tabla 4.2.</b> Distribución de la muestral real por grupos de edad.....	75
<b>Tabla 4.3.</b> Distribución de la muestral real por grupos de edad.....	75
<b>Tabla 4.4.</b> Distribución de la muestra según el origen de la residencia familiar.....	76
<b>Tabla 4.5.</b> Distribución de la muestra según el origen de la residencia familiar.....	76
<b>Tabla 4.6.</b> Ficha técnica de la investigación.....	77
<b>Tabla 4.7.</b> Estudios y escalas que se han tenido en cuenta.....	78
<b>Tabla 4.8.</b> Resumen metodológico del instrumento.....	80
<b>Tabla 4.9.</b> Modificaciones y fiabilidad del cuestionario.....	81
<b>Tabla 4.10.</b> Modificaciones y fiabilidad del cuestionario.....	82
<b>Tabla 5.1.</b> Grado de importancia social, económica, deportiva y turística del Gran Premio de Fórmula 1.....	88
<b>Tabla 5.2.</b> Actitud de la población hacia la Fórmula 1.....	89
<b>Tabla 5.3.</b> Percepción sobre el impacto económico.....	91
<b>Tabla 5.4.</b> Percepción sobre el impacto en infraestructuras.....	92
<b>Tabla 5.5.</b> Percepción sobre el impacto social.....	94
<b>Tabla 5.6.</b> Percepción sobre el impacto deportivo.....	95
<b>Tabla 5.7.</b> Percepción sobre la repercusión en los medios de transporte, los accesos, las infraestructuras y la seguridad.....	96
<b>Tabla 5.8.</b> Percepción sobre la repercusión en la economía, el turismo, la creación de empleo y la imagen de la ciudad.....	98
<b>Tabla 5.9.</b> Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función del sexo.....	100
<b>Tabla 5.10.</b> Análisis diferencial de las actitudes en función del sexo.....	101
<b>Tabla 5.11.</b> Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función de la edad.....	102
<b>Tabla 5.12.</b> Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función de la edad.....	103
<b>Tabla 5.13.</b> Análisis diferencial de las actitudes en función de la edad.....	105
<b>Tabla 5.14.</b> Análisis diferencial de las actitudes en función de la edad.....	105
<b>Tabla 5.15.</b> Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función del interés por la Fórmula 1.....	106
<b>Tabla 5.16.</b> Análisis diferencial de las actitudes en función del interés por la Fórmula 1.....	107
<b>Tabla 5.17.</b> Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función del origen de la residencia familiar.....	108
<b>Tabla 5.18.</b> Análisis diferencial de las actitudes en función del origen de la residencia familiar.....	109
<b>Tabla 5.19.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función del sexo.....	110
<b>Tabla 5.20.</b> Análisis diferencial del impacto percibido en infraestructuras en función del sexo.....	111

<b>Tabla 5.21.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función del sexo. ....	112
<b>Tabla 5.22.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función del sexo. ....	112
<b>Tabla 5.23.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función de la edad. ....	113
<b>Tabla 5.24.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función de la edad. ....	114
<b>Tabla 5.25.</b> Análisis diferencial del impacto percibido en infraestructuras en función de la edad. ....	115
<b>Tabla 5.26.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función de la edad. ....	116
<b>Tabla 5.27.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función de la edad. ....	117
<b>Tabla 5.28.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función del interés por la Fórmula 1. ....	118
<b>Tabla 5.29.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel de infraestructuras en función del interés por la Fórmula 1. ....	119
<b>Tabla 5.30.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel de infraestructuras en función del interés por la Fórmula 1. ....	120
<b>Tabla 5.31.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función del interés por la Fórmula 1. ....	121
<b>Tabla 5.32.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función del interés por la Fórmula 1. ....	122
<b>Tabla 5.33.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función del origen de la residencia familiar. ....	123
<b>Tabla 5.34.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel de infraestructuras en función del origen de la residencia familiar. ....	124
<b>Tabla 5.35.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función del origen de la residencia familiar. ....	125
<b>Tabla 5.36.</b> Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función del origen de la residencia familiar. ....	126
<b>Tabla 5.37.</b> Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función del sexo. ....	127
<b>Tabla 5.38.</b> Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función de la edad. ....	128
<b>Tabla 5.39.</b> Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función de la edad. ....	129
<b>Tabla 5.40.</b> Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función del interés por la Fórmula 1. ....	129
<b>Tabla 5.41.</b> Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función del origen de la residencia familiar. ....	130
<b>Tabla 5.42.</b> Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función del sexo. ....	131
<b>Tabla 5.43.</b> Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función de la edad. ....	131
<b>Tabla 5.44.</b> Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función del interés por la Fórmula 1. ....	132
<b>Tabla 5.45.</b> Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función del origen de la residencia familiar. ....	132

<b>Tabla 5.46.</b> Resumen del impacto total percibido según en función del sexo.....	134
<b>Tabla 5.47.</b> Resumen del impacto total percibido en función de la edad. ....	136
<b>Tabla 5.48.</b> Resumen del impacto total percibido en función del interés por la Fórmula 1. ....	138
<b>Tabla 5.49.</b> Resumen del impacto total percibido en función del origen de la residencia familiar.....	140
<b>Tabla 5.50.</b> Análisis correlacional entre la edad y la importancia percibida en diferentes ámbitos. ....	141
<b>Tabla 5.51.</b> Análisis correlacional entre la edad y la actitud de los ciudadanos hacia el GP de Fórmula 1. ....	142
<b>Tabla 5.52.</b> Análisis correlacional entre la edad y el impacto total percibido en diferentes ámbitos.....	142
<b>Tabla 5.53.</b> Análisis correlacional entre la edad y el impacto total percibido en diferentes ámbitos.....	143
<b>Tabla 5.54.</b> Análisis correlacional entre la edad y la percepción sobre la organización de la Fórmula 1. ....	143
<b>Tabla 5.55.</b> Análisis correlacional entre el impacto y la importancia percibida en diferentes ámbitos. ....	144
<b>Tabla 6.1.</b> Relación entre el género, interés y deseo de asistir a la Fórmula 1 .....	155

## ÍNDICE DE FIGURAS.

<b>Figura 3.1.</b> Definición de eventos. ....	31
<b>Figura 3.2.</b> Tipos de estructura de comités de organización. ....	43
<b>Figura 3.3.</b> Comité organizador Juegos Mediterráneos Almería 2005.....	44
<b>Figura 3.4.</b> Comité técnico Almería 2005 .....	44
<b>Figura 3.5.</b> Las fases del proceso de organización de un evento deportivo .....	46
<b>Figura 3.6.</b> Estructura de la organización de un evento. ....	54
<b>Figura 5.1.</b> Interés por la Fórmula 1.....	88
<b>Figura 5.2.</b> Percepción sobre la organización de la Fórmula 1. ....	99
<b>Figura 5.3.</b> Grado de importancia percibida en diferentes ámbitos según el sexo. ....	101
<b>Figura 5.4.</b> Grado de importancia percibida en diferentes ámbitos según la edad.....	104

**I.**

**INTRODUCCIÓN**



El presente trabajo aborda un área de investigación cuya finalidad es conocer cuál es la opinión y la percepción de la población con respecto a la celebración de grandes eventos deportivos en los municipios en los que residen. Desde hace varios años, la ciudad de Valencia ha sido sede, y en muchos casos sigue siendo sede, de diversos eventos deportivos internacionales como la America's Cup, el Campeonato del Mundo de Formula 1, el Gran Premio de motociclismo, el Campeonato del Mundo IAAF de atletismo en pista cubierta, el Open 500 de tenis o el "Global Champions Tour" de hípica. Concretamente, esta investigación trata de conocer la percepción de los ciudadanos de Valencia sobre la celebración del Gran Premio de Europa de Fórmula 1.

Así, pues este estudio se enmarca dentro del Trabajo Final correspondiente al Master en Investigación e Intervención en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte de la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte de la Universidad de Valencia. Se trata de un trabajo previo a la realización de la tesis doctoral que tiene la finalidad de profundizar sobre un tema determinado dentro del ámbito de la gestión, planificación y organización de eventos deportivos.

Asimismo con la presente investigación continuamos con la línea de investigación de Grandes Eventos Deportivos, que desarrolla la Unidad de investigación de Rendimiento Físico y Deportivo (UIRFIDE) del Departamento de Educación Física y Deportiva de la Universidad de Valencia, con la finalidad de comprobar cuales son los cambios en las percepciones de los ciudadanos tras varias ediciones del Gran Premio de Europa de Fórmula 1 en Valencia (2008, 2009, 2010).

El hecho de que en la facultad y, más concretamente, en el Departamento de Educación Física y Deportiva se esté trabajando en esta línea de investigación me ha motivado a realizar este estudio, ya que me interesa el ámbito de la gestión deportiva y la organización de eventos deportivos. Asimismo, el gran número de eventos deportivos de carácter internacional que se han celebrando en Valencia influyen en la sociedad y en los ciudadanos. En este sentido el interés por conocer como influyen estos eventos en la vida de los residentes y la proximidad a los mismos como ciudadano han incidido en mi decisión a la hora de llevar a cabo esta investigación.

En la actualidad este tipo de investigaciones suelen ser realizadas por las candidaturas a los eventos, ya que permiten complementar la información de la misma y conocer el respaldo de los ciudadanos que acogen la celebración del acontecimiento, algo que está siendo exigido y valorados por las entidades que deben concederlos (Añó, et al. 2009). En este sentido, el apoyo de los residentes de la ciudad es fundamental por tres razones (Gursoy y Kendall, 2006): primero, porque deben decidir sobre el incremento de los impuestos o las partidas destinadas a la construcciones de infraestructuras o instalaciones; segundo, por el hecho de que una población satisfecha y con una buena predisposición, es esencial para que el evento suponga una experiencia significativa y agradable tanto para los visitantes como para los propios ciudadanos; y tercero, porque el apoyo local y la participación de los ciudadanos permitirá prolongar los impactos positivos en la comunidad (Deccio y Baloglu, 2002).

De acuerdo, con Kim y Petrick (2005), los gobiernos y administraciones suelen mostrar una tendencia a valorar los impactos económicos más que los culturales o sociales derivados de la celebración de los grandes eventos. Tal y como apuntan estos autores, esto se debe, entre otras razones, al hecho de que los impactos sociales y culturales son considerados secundarios y externos a las evaluaciones económicas, que son utilizadas para justificar la organización del evento. En segundo lugar, estos impactos son más difíciles de medir y cuantificar y, por lo tanto, son menos tangibles. En tercer lugar, existe una tendencia a considerar estos impactos como factores negativos y, por tanto, se intenta evitar su medición.

Como dice Roche (2000) es interesante analizar la forma en la que estos mega-eventos o grandes eventos deportivos contribuyen a explicar el significado y el desarrollo de la “cultura pública”, de la “cultura ciudadana” y de la “exclusión e inclusión cultural” en las sociedades modernas, tanto a nivel nacional como internacional.

Por otro lado, el trabajo esta estructurado en ocho apartados, de los cuáles el primero corresponde a la introducción y el último a las referencias bibliográficas. De este modo, el segundo punto de este trabajo expone los objetivos de este trabajo, tanto a nivel general como específico, así como, las variables que se derivan de los mismos.

El tercer punto proporciona una base teórica al estudio en el que se realiza un repaso histórico de la evolución de la organización deportiva, desde los antiguos Juegos Olímpicos de Grecia hasta la actualidad pasando por la transformación que se ha producido en el Movimiento Olímpico organizado. Dentro de este apartado, examinaremos el concepto de evento deportivo, expondremos los diferentes tipos o modelos de organización de eventos, las fases de su organización y la estructura y áreas de gestión que los integran. Asimismo, analizaremos los principales beneficios socioeconómicos que están asociados a la celebración de estos acontecimientos deportivos. Además, realizaremos un breve repaso por la historia de los Grandes Premios de Fórmula 1 y describiremos las principales características del Gran Premio de Europa de este deporte. Finalizaremos con este punto mostrando una revisión de los principales estudios sobre la percepción de la población sobre eventos deportivos.

En el cuarto punto describimos los aspectos relacionados con la metodología, como la muestra, la población objeto de estudio, la ficha técnica, el error de muestreo, el instrumento y el procedimiento llevado a cabo durante la investigación.

En el quinto apartado exponemos los resultados en función de las distintas variables analizadas. En este punto conoceremos la percepción de los ciudadanos en torno a la importancia social, económica, deportiva y turística que conceden a este evento deportivo. También comprobaremos el interés que muestran los ciudadanos por este deporte, así como, el grado de identificación y de actitudes hacia este acontecimiento.

Igualmente continuamos exponiendo los impactos percibidos a nivel económico, social, deportivo y de infraestructuras, así como, la opinión de los ciudadanos en torno a la repercusión de este acontecimiento en diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad, como son la economía, el turismo, la imagen, la creación de empleo, los medios de transporte, la seguridad, los accesos y las infraestructuras. Por último, se expone la opinión de los ciudadanos sobre la organización del Gran Premio de Fórmula 1.

En el sexto apartado, correspondiente a la discusión de este trabajo, reflexionaremos sobre los principales resultados comparándolos con otros estudios relacionados con esta temática, con la finalidad de razonar y explicar las posibles causas de los mismos.

Asimismo, y desde nuestro modesto punto de vista, expondremos algunas de las posibles implicaciones prácticas que podrían tenerse en cuenta en la futura planificación, organización y gestión de eventos deportivos. Para finalizar con este trabajo, citaremos las principales conclusiones que resumen este estudio.

# **II. OBJETIVOS**

El objetivo general de esta investigación, que se enmarca dentro del trabajo de fin del Master en Investigación e Intervención en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte, es analizar la percepción que los ciudadanos de Valencia tienen sobre la celebración del Gran Premio de Europa de Fórmula 1.

De esta forma, la finalidad de este estudio se puede concretar en una serie de objetivos específicos, que ayudarán a definir las variables de este estudio. Estos objetivos específicos pueden enumerarse del siguiente modo:

- Describir el grado de importancia social, económica, deportiva y turística que los ciudadanos consideran que tiene el GP de Fórmula 1 de Valencia.
- Conocer el grado de satisfacción e identificación personal con la celebración del GP de Fórmula 1 en la ciudad.
- Conocer la percepción sobre el impacto económico, social y deportivo que conlleva la celebración del GP de Fórmula 1 en Valencia.
- Conocer la percepción sobre la repercusión en los servicios e infraestructuras, en la economía y en la imagen de la ciudad, como consecuencia de la celebración del GP de Fórmula 1 en Valencia.
- Conocer la percepción sobre la organización del GP de Fórmula 1 en Valencia.
- Conocer si existen diferencias en función del sexo, la edad, el interés por este deporte o el origen de la residencia familiar.

Así, pues de los objetivos específicos planteados extraemos las variables de la investigación, que son las siguientes.

- Grado de importancia e identificación del GP de Fórmula 1 de Valencia.
- Percepción social sobre el impacto económico del GP de Fórmula 1 de Valencia.
- Percepción social sobre el impacto social del GP de Fórmula 1 de Valencia.
- Percepción social sobre el impacto deportivo del GP de Fórmula 1 de Valencia
- Percepción social sobre la repercusión en infraestructuras y servicios del GP de Fórmula 1 de Valencia.
- Percepción social sobre la repercusión en la economía y la imagen de la ciudad del GP de Fórmula 1 de Valencia.
- Percepción social sobre la organización del GP de Fórmula 1 de Valencia.

# **III. MARCO TEÓRICO.**

## **1. LOS EVENTOS DEPORTIVOS.**

En este apartado analizaremos la importancia de los eventos deportivos a lo largo de la historia y cómo estos han ido evolucionando, desde los antiguos juegos atléticos griegos hasta los macro eventos que se organizan en la actualidad.

En segundo lugar, definiremos el concepto de evento deportivo, las características principales que vienen asociadas al mismo y los tipos o clasificaciones de eventos. También explicaremos los diferentes aspectos que definen la organización de acontecimientos deportivos como, por ejemplo, las formas de gestión y las diferentes fases o etapas que componen este tipo de eventos.

Para finalizar señalaremos los principales beneficios socioeconómicos que pueden generar los grandes eventos deportivos en los lugares donde se celebran.

### **1.1. Evolución histórica.**

#### **1.1.1. Los Juegos Atléticos y los “Ludi” o Juegos Romanos.**

La organización del deporte moderno recoge muchos aspectos, conceptuales y rituales, de los antiguos juegos atléticos griegos, así como, del modelo organizativo y asociativo británico del deporte del siglo XIX. Así, pues, para algunos autores no se puede hablar de deporte organizado hasta la Inglaterra del siglo XVIII o hasta el amateurismo organizativo del siglo XIX.

Así, pues, los primeros eventos deportivos aparecen con los juegos atléticos griegos y los “ludi” o juegos romanos. No obstante, son los primeros los que más aportaciones han realizado a la era moderna de los Juegos Olímpicos, a pesar, tal y como apunta Añó (2003), de que Europa estaba de alguna manera más imbuida por el legado organizativo y legislativo del antiguo Imperio Romano. El espíritu de los Juegos Olímpicos no existía en la organización de los Juegos de Gladiadores de los romanos o de las carreras de carros, aún a pesar de las dimensiones de sus instalaciones (anfiteatros y circos) incomparablemente superiores a las instalaciones atléticas o gimnásticas de los griegos.



En este sentido, los griegos organizaron una serie de juegos atléticos como los Juegos Nemeos, los Juegos Píticos, los Juegos Itmicos y los Juegos Olímpicos, éstos últimos eran los más famosos, a partir de los cuales se fundamentaría la organización de acontecimientos deportivos durante la aparición del deporte moderno en el siglo XIX. El nivel organizativo de los juegos atléticos griegos era muy superior a los “ludi” romanos, cuya normativa tardó tiempo en regularse y generalizarse (Añó, 2003).

Los juegos romanos tenían un origen religioso, es decir, tenían un contenido ritual que aparecía sin sentido (Rodríguez, 2003). Siguiendo a Añó (2003) podemos decir que en ellos existían dos figuras fundamentales en la organización que eran el Lanista, una especie de representante, intermediario o negociante que era el dueño de los gladiadores, y el Editor u organizador de los juegos de gladiadores, que solía ser un noble deseoso de ganarse el favor de los ciudadanos y que montaba y pagaba los mismos.

Desde el punto de vista del sistema organizativo, éste, no era muy complicado ya que la entrada era libre y todo dependía del coste de unos juegos determinados que tendrían mayor o menor categoría de acuerdo al dinero que el Editor dispusiera. En los juegos de gladiadores la categoría de los mismos y el número de participantes dependía del presupuesto.

Estos juegos se caracterizaron por su utilización política por parte de los Césares ya que a través de los mismos lograban satisfacer los deseos del pueblo mediante el reparto gratuito de alimentos y, lo que era más importante, mantener atento y ocupado al pueblo en tiempos de crisis y, así, evitar cualquier tipo de revolución social. Así, los días de fiesta ocupados por los “ludi” (carreras de circo) y “múnera” (espectáculos de gladiadores) eran más de la mitad del año (Rodríguez, 2003).

Además de las luchas de gladiadores se celebraban carreras de carros sufragadas por las facciones, una forma similar de organización a los clubes modernos, que disponían de cuadras de caballos (Añó, 2003). Existían cuatro facciones o equipos a los que pertenecían los aurigas. Dichas facciones se ocupaban de la preparación de los aurigas y el entrenamiento y mantenimiento de los caballos. Los dueños de las facciones recibían

la paga de las autoridades organizadoras de las carreras y se encargaban del pago de todo el personal al servicio de la facción (Rodríguez, 2003).

Asimismo, estas carreras precisaban un gran número de personas de la organización debido, sobretodo, a los múltiples vuelcos que se producían lo que obligaba a limpiar una pista que media alrededor de 400 metros por cada una de las rectas, siendo las curvas casi inexistentes.

Los juegos atléticos griegos tenían una mayor complejidad organizativa que los juegos romanos debido a la gran cantidad de pruebas diferentes que se realizaban: lanzamientos, carreras, las luchas, los saltos, carreras hípicas, etc., mientras que en los juegos romanos sólo destacaban dos especialidades con diferentes variantes: combate de gladiadores y carreras de carros.

En este sentido, los juegos olímpicos modernos han cogido muchos elementos de los antiguos, desde la convocatoria hasta la celebración de las pruebas, pasando por la periodización y los rituales (Añó, 2003).

Así, la celebración de los juegos era anunciada con un año de antelación, esta convocatoria era realizada por los “Teócoles” o sacerdotes que se encargaban del control de la organización de los juegos. La ciudad de Elis enviaba unos mensajeros “spondoforoi” o “theoroi” en todas direcciones, invitando a participar y proclamando una tregua bélica (ekkekheiria) que debería ser respetada, según la cuál el recinto olímpico sería inviolable y también los viajeros que se dirigieran a Olimpia (Durantez, 1975; Rodríguez, 2003).

Por encima, de los Teócoles sólo estaba el “Senado Olímpico”, órgano no ejecutivo y legislador, que se encargaba del control económico de los Juegos y del recinto de Olimpia, del buen mantenimiento de las instalaciones, de designar a los Teócoles y otro personal necesario, de resolver posibles reclamaciones y aprobar las sanciones de carácter político y económico. Éste órgano, tal y como apunta Añó (2003), se encargaba de aspectos organizativos, económicos, políticos y religiosos, con unas funciones próximas a las del actual Comité Olímpico Internacional.

Por otro lado, los Juegos Olímpicos antiguos también contaban con un presupuesto que procedía de dos fuentes: las donaciones y las sanciones. Las primeras se realizaban en honor a Zeus, el dios de los Juegos de Olimpia, en cuanto a las segundas procedían de infracciones políticas y deportivas, que estaban acompañadas de una multa económica (Durantez, 1975).

Además, Olimpia contaba con grandes instalaciones tanto atléticas como religiosas. Algunos de estos edificios son el Herarion, los Tesoros o el Buleuterion que es la sede de los “nomofilaques” y lugar de Zeus Horquios, ante el que juraran los atletas ante de las competiciones. También el Pritaneo, sala de banquetes y de reuniones, era el lugar donde se conservaba el fuego sagrado y albergaba un nuevo estadio (Durantez, 1975; Rodríguez, 2003). Otros edificios eran el Leonideon (hotel), el comedor o Hestiatorio que se encontraba dentro del Pritaneo, el Teocoleon o edificio donde residían los sacerdotes. Todos estos edificios, se caracterizaría por dar cobertura a los tres principales recintos deportivos que eran el del estadio, unido al recinto central por una cripta, el central con la palestra y el gimnasio y el hipódromo, que quedaba más alejado. Instalaciones que como podemos ver, agrupan recintos similares, con la salvedad de su magnitud, con los equipamientos de los Juegos o Campeonatos actuales.

En definitiva, en los juegos olímpicos griegos existían una serie de aspectos organizativos (normativa, instalaciones, presupuesto y personal) que sentaron algunas de las bases del sistema organizativo actual de eventos deportivos. En esta línea, Pierre de Coubertain recogió gran parte de sus planteamientos adaptándolos al siglo XX.

### **1.1.2. La aparición de la organización moderna del deporte en la Inglaterra del siglo XIX.**

El siglo XIX marca el desarrollo y expansión del deporte inglés y la aparición del deporte contemporáneo, ya que muchos aspectos materiales y espirituales del deporte actual son inventos ingleses. Así, muchos de los deportes actuales, especialmente los deportes de equipo, son reglamentados e institucionalizados por los ingleses (Rodríguez, 2003). Aunque, como apunta Añó (2003), algunos de estos deportes tienen su arranque en la Edad Media, donde aparece el término deporte con un significado de ejercicio físico (Piernavieja, 1967).

De esta forma, tal y como nos dice Rodríguez (2003), los ingleses inventaron el tenis y las distancias de las carreras en el atletismo, la natación o el remo; los materiales y utensilios deportivos como las porterías de fútbol, los guantes de boxeo, los cronómetros; fueron los primeros en embarcaciones de remo y vela; en la utilización de animales deportivos como los caballos o los galgos. Siguiendo a Mandell (1986), introdujeron prácticas como los hándicaps o ventajas, ideados para favorecer las apuestas de forma que siempre se mantuviese la incertidumbre en el resultado; crearon la categoría del amateur o practicante sin ánimo de lucro; la necesidad de equidad e imparcialidad en el respeto a los resultados; y la noción de récord.

Además, los británicos fueron también los primeros en constituir equipos o clubes profesionales, con un marcado carácter elitista, manteniéndolos bajo la autoridad de las federaciones y separados de sus aficionados (Salvador, 2004). En ese sentido, le dan un sentido competitivo a la práctica deportiva, primero a través de las escuelas y las universidades y luego en la sociedad en general (Ulmann, 1967, citado por Añó, 2003).

De este modo, el deporte sirvió en Gran Bretaña para transformar la sociedad y constituyó durante el siglo XIX uno de los ejes más destacados de su educación que exportaron por todo el mundo, en una época en la que eran la potencia dominante (Añó, 2003).

Esta transformación de las actividades rurales y recreativas en deportes reglados e institucionalizados se debe, por un lado, al dinamismo de la cultura inglesa que se refiere a la mayor riqueza, mayor movilidad social, mayor sentimiento de unidad nacional y mayor libertad de asociación, y, por otro lado, a la introducción del deporte en las escuelas y universidades (Mandell, 1986; Añó, 2003; Rodríguez, 2003).

Asimismo, según Mandell (1986), las autoridades inglesas siempre habían deseado regular el deporte inglés. En los siglos XIII y XIV realizaron diversos intentos por parte de la Corona para poner fuera de la ley los juegos deportivos que enfrentaban pueblo con pueblo o las competiciones rurales de carreras, de saltos o de lanzamiento de piedras y barras, ya que los estrategas militares consideraban estas actividades ociosas

como obstaculizadoras de otras más útiles, como el tiro con arco u otras pruebas de puntería.

Por otro lado, la integración de los nuevos deportes en la vida social de las escuelas preparatorias (*public schools*), donde los niveles de disciplina y comportamientos eran muy estrictos en las aulas, permitió formar a sujetos con carácter y capaces de afrontar todo tipo de problemas. Así, en estas escuelas, existía una tendencia a convertir los juegos rurales y tradicionales en algo menos espontáneo y físicamente menos arriesgado, es decir, más reglamentado. En este sentido, la dirección de los colegios se encargó de establecer las condiciones de desarrollo de las actividades deportivas y asumía la supervisión y el control de algunos juegos rurales tradicionales adoptados por la escuela (Mandell, 1986; Salvador, 2004). Asimismo, unas comisiones intercolegiales homologaban y unificaban las diferencias que pudieran existir entre las prácticas locales, facilitando los enfrentamientos entre los equipos de las distintas facultades (Salvador, 2004; Mandell, 1986), donde puede verse el germen de la universalización y unificación de las normativas.

Sin embargo, fue Thomas Arnold (1795-1842) quien se dio cuenta de los valores positivos que contenían los deportes, que los demás educadores consideraban brutalidades de la juventud, y se encargó de que los estudiantes reglamentasen los juegos y, además, limitaran y definieran los terrenos deportivos. También, como nos dice Salvador (2004), para darles un sentido de la responsabilidad e iniciarlos en la vida social, les incitó a dirigir las asociaciones deportivas, es decir, los mismos alumnos organizaban y gestionaban sus asociaciones, eligiendo a sus representantes y portavoces.

De esta forma, siguiendo el ejemplo de Arnold, surgió la idea de la competición que consistía en enfrentar entre sí a los equipos representativos de los colegios y las universidades, lo que permitió la expansión del deporte y dio como resultado la unificación de reglamentos, aspecto esencial para que el deporte se entendiera de igual manera en cualquier parte de Inglaterra (Salvador, 2004).

Si bien, tal y como apunta Año (2003) hay que dejar constancia de que Arnold no inventó ningún deporte y tampoco estuvo involucrado en tareas organizativas o

asociativas. Estas cuestiones son anteriores a él, pero su contribución fue precisamente la prolongación de esa “tradición popular” al mundo escolar, su adaptación reglamentaria y la elevación de actitudes “caballerescas” o “nobiliarias” de esas costumbres populares o rurales.

Posteriormente, los europeos anglófilos partidarios de reformas educativas introdujeron esos juegos y deportes reglamentados en sus países respectivos, donde ya existían modalidades parecidas de esos juegos, pero no contaban con la organización estudiantil que los regulara y los despegara. Así, las condiciones sociales, culturales e ideológicas de las clases altas de determinados países occidentales fueron favorables a aceptar las modalidades del deporte inglés más parecidas a las que se ya se practicaban en estos países, como correr, remar, luchar, boxear, jugar al fútbol, etc. y no aceptaron aquellas modalidades irreconocibles desde el punto de vista local, como el críquet o la caza del zorro (Salvador 2004).

### **1.1.3. El Movimiento Olímpico Organizado.**

El deporte ha experimentado un cambio espectacular en su organización y en su sistema de financiación y ha pasado del amateurismo al desarrollo de un tejido comercial que va desde la venta de los derechos de retransmisión pasando por el cobro de la asistencia a los espectadores que, en algunos deportes, alcanza cifras elevadas. Este cambio ha provocado, a su vez, nuevos cambios en la organización del deporte en general y en la organización de eventos deportivos. No obstante, este último cambio se ha producido, aproximadamente, en los últimos treinta años, los que van desde la elección de Juan A. Samaranch en el Congreso del COI celebrado en Moscú en 1981 hasta nuestros días. (Añó, 2003).

Así, el deporte como organización tendría una historia reciente y sin excesiva complejidad organizativa hasta los últimos cuarenta años que irían desde la Olimpiada de México en 1968 hasta la actualidad con dos momentos importantes de arranque diferenciado: por un lado, el de la retransmisión universal de las Olimpiadas a partir de México-68 y, por otro lado, el de la comercialización de los juegos, que tendría como fecha de inicio los Juegos de Los Ángeles en 1984.

Pero, en sus inicios, el movimiento olímpico organizado empieza con la celebración del Primer Congreso Olímpico en la Universidad de la Sorbona en París en 1894, al que asistieron representantes de trece países y en el que se decide restaurar los Juegos Olímpicos. De esta forma, dos años más tarde, se celebraría los primeros Juegos Olímpicos en Atenas en 1896.

Sin embargo, la figura clave de este movimiento olímpico es la del Barón Pierre de Frédy, barón de Coubertain (1863 – 1937), que descendía de una familia de la aristocracia francesa. Coubertain quedó impresionado por las escuelas preparatorias de las clases superiores inglesas y, en general, por su sistema educativo, del que destacaba el equilibrio entre la educación del cuerpo y la mente. A partir de 1889 dedicó toda su energía y sus medios económicos a la tarea de organizar el deporte en Francia. Admiraba el deporte de las clases dirigentes inglesa y americana y deseaba incorporarlo a la educación francesa (Mandell, 1986).

No obstante, tal y como apunta Año (2003), antes de la celebración de los primeros juegos oficiales de la era moderna hay que destacar una serie de precedentes: los juegos olímpicos de Coswold que se celebraban desde 1660; la creación de la Sociedad Olímpica de Suecia en 1838; y la celebración de unos Juegos Olímpicos en Grecia en 1858 y 1964, entre otras experiencias, aunque ninguna tuvo continuidad.

En este sentido, el deporte como organización tiene alrededor de un siglo y medio de existencia, si tenemos en cuenta todos los precedentes a la restauración oficial de los juegos olímpicos, y poco más de uno como organización internacional que nace y sigue existiendo bajo la denominación de Comité Olímpico Internacional, con sus estatutos, sus normas y reglamentos, la Carta Olímpica y, en definitiva, con su status jurídico reconocido. Incluso, la mayoría de las Federaciones Internacionales tienen menos de un siglo de existencia. Las más clásicas se crearon aprovechando la celebración de los Juegos Olímpicos de Estocolmo en 1912.

Así, la organización de las competiciones deportivas internacionales de los primeros tiempos, sobretodo en lo que a Juegos Olímpicos se refiere fue sencilla, por su baja participación, principalmente (Año, 2003). Los primeros Juegos con una organización más compleja sería la de 1936 en Berlín, que se adelantaría varios lustros a su época por

motivos políticos y de utilización del deporte para propagar determinadas ideologías (Elias y Dunning, 1992).

En cualquier caso, hasta los años 1980 la organización del deporte no se profesionalizaría de forma clara. Así, desde la elección de Samaranch las perspectivas olímpicas empezaron a cambiar, pero fueron los Juegos de Los Ángeles de 1984 los que marcaron un punto de inflexión, ya que fueron los primeros de la historia en obtener beneficios económicos y fue organizada de forma casi totalmente privada (Añó, 2003).

Este autor, apunta que en los últimos treinta años la organización del deporte se ha hecho cada vez más compleja y ha acabado convirtiéndose en una organización social productiva debido a dos condiciones: el proceso de actualización de las rígidas normas de participación olímpica amateur y el creciente interés social por el espectáculo deportivo.

Siguiendo a Añó (2003), podemos diferenciar **cinco etapas del Movimiento Olímpico** desde el punto de vista organizativo, que son las siguientes: 1º inicios (1896-1908); 2º consolidación (1912-1932); 3º expansión (1936-1964); 4º universalización (1968-1980) y 5º comercialización (1984-actualidad).

La **primera etapa** comienza con la celebración de los primeros Juegos de 1896 del Comité Olímpico Internacional (creado dos años antes en el congreso de París), gracias al apoyo del gobierno griego y del primer presidente del COI, un millonario griego Dimitris Vikelas. Esto se debió a una interpretación inteligente por parte del principal precursor del olimpismo, el Barón de Coubertain, que se dio cuenta de la importancia de la celebración en Grecia de los primeros juegos olímpicos de la era moderna. De este modo, Coubertain cedió la presidencia a este millonario griego, quedando en un segundo plano como secretario del COI hasta 1896, donde reemplazaría a Vikelas en la Presidencia y la mantendría hasta 1925.

Así, pues esta etapa se caracterizó por la incompreensión, la celebración de juegos junto a exposiciones internacionales (París 1900, San Louis 1904, Londres 1908), por la poca participación y la marginalidad y el respeto por los rituales, pero a su vez fueron de una fuerte elaboración normativa y reglamentaria.



La **segunda etapa** (1912-1932), donde la figura de Coubertain, ahora como presidente del COI, siguió siendo determinante, planteo una serie de problemas. Esta etapa permitió sentar las bases del futuro, tanto desde el punto de vista reglamentario, como participativo (universalidad, libre participación de todos los países y continentes, comités olímpicos nacionales independientes, etc.), así como la propia estructura organizativa de los Juegos (ceremoniales, medallas, bandera, anillos olímpicos, juramento, traslado de antorcha).

A este periodo corresponden los Juegos de Estocolmo de 1912 que se caracterizaron por la calidad de las instalaciones, la eficacia de la organización, la armonía en el desarrollo de las pruebas y la aplicación del reglamento. Después, los Juegos de Berlín de 1916, no llegaron a celebrarse por el estallido de la Primera Guerra Mundial. En cambio los Juegos de Amberes de 1920, que fueron concedidos para compensar el sufrimiento de los belgas por la agresión germana, se caracterizaron por la austeridad de los festejos y las instalaciones, por razones obvias, pero la participación internacional fue numéricamente superior a de los Juegos de Estocolmo. Los Juegos de 1924 se celebraron en París con buenas instalaciones y con la participación de una numerosa representación internacional. En cuanto a los Juegos de Amsterdam (1928), cabe destacar que fueron un éxito de participación internacional y de público, y la organización no dejó nada que desear. Por último, los Juegos de Los Ángeles de 1932, que destacaron por los resultados excepcionales y dejaron un agradable recuerdo en todos los participantes y espectadores, debido a las excelentes instalaciones, el buen clima y gracias al buen ambiente generado por el esfuerzo realizado por los californianos para ganarse la simpatía de todos (Mandell, 1986).

En definitiva, en esta etapa se da un gran salto debido, por un lado, a la creación de una buena parte de las federaciones internacionales de deportes y de comités olímpicos nacionales y, por otro lado, a que los Juegos adquieren rango de independencia, al celebrarse al margen de las exposiciones universales y en estadios propios (Añó, 2003).

La **tercera etapa** (1936-1964) se inicia con los Juegos Olímpicos de Berlín en 1936, que fueron aceptados por los nazis como un medio extraordinario de propaganda política. En este sentido, y para conseguir su objetivo, utilizaron una exagerada presencia de simbología nazi, junto a las más grandes instalaciones deportivas de la

historia, una perfecta organización de los Juegos en todos sus aspectos y los excelentes resultados deportivos de los equipos alemanes (Rodríguez, 2003).

La década de los años 40, fue muy dura y negativa para el mundo entero y, también, para el olimpismo. No se celebró la de 1940 concedida a Tokio, ni la de 1944 que no llegó ni a designarse. Los Juegos de Londres (1948) se celebraron con la austeridad propia de la postguerra, ya que en aquellos momentos, la alimentación y la ropa estaban racionadas, los atletas eran acomodados en pabellones militares de la RAF y las mujeres en colegios. A pesar de las dificultades materiales, la organización y la solidaridad entre las naciones fueron notables, con gran apoyo por parte de Estados Unidos e Italia (Añó; Rodríguez, 2003).

Los Juegos Olímpicos de Helsinki, en 1952, permitieron la recuperación del movimiento olímpico, tras unos años de decadencia debido a las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial. Además, el COI realizó un llamamiento a una “tregua” mundial durante esos Juegos, ya que entre todos los valores olímpicos, los grandes representantes del olimpismo han insistido especialmente en la paz, tal es el caso de Coubertain, que decía al principio de la historia olímpica el “deporte olímpico puede darnos la paz”.

Tal y como nos dice Añó (2003), aunque los Juegos de Melbourne en 1956, Roma en 1960 y Tokio en 1964, contribuyeron a la expansión del movimiento olímpico y al inicio de la generalización de la práctica deportiva, no fueron determinantes de cara al futuro como lo fue Berlín en 1936 o la de Méjico en 1968.

Así, pues, las principales características que definen esta etapa del olimpismo son el aumento de la participación, la construcción de grandes estadios, la mejora de la tecnología, la apuesta por fuertes inversiones económicas para los Juegos, la utilización política de los mismos y la rigidez normativa con el mantenimiento de la regla del amateurismo.

Durante la **cuarta etapa** (1968 – 1980) el movimiento olímpico va consolidándose y expandiéndose gracias a la bonanza económica de los años 60, a la generalización de la práctica deportiva y a la ausencia de fuertes conflictos mundiales. Los Juegos de Méjico

en 1968, fueron un punto de inflexión en la historia de olimpismo moderno, porque se retransmitieron por televisión y por vía satélite, lo que permitió el descubrimiento universal de los éxitos de los deportistas.

También, son los primeros Juegos en los que se usa material sintético como un tipo de suelo que mejora el impulso, siendo, además los primeros en celebrarse en altura (Méjico esta a unos 2240 metros sobre el nivel del mar) lo que permitió batir muchos récords y dejar marcas imposibles de batir en los años siguientes como los 8, 90 metros conseguidos en el salto de longitud por el norteamericano Bob Beamon o los portentosos 400 metros lisos de Evans.

En este sentido, tal y como apunta Año (2003) fueron también los primeros Juegos que marcaron el inicio de fuertes reivindicaciones sociales aprovechando su celebración, conscientes ya de su impacto, lo que vino a unirse a la utilización política del deporte que ya hacían muchos gobiernos.

Así, en Méjico (1968) se produjeron manifestaciones de colectivos que se oponían a la celebración de los Juegos ya que consideraban que tales inversiones debían destinarse preferentemente a reformas sociales. Esto dio lugar a la “Matanza de la Plaza de las Tres Culturas o del Zócalo” en la que murieron 250 personas en una manifestación realizada diez días antes de la ceremonia inaugural de los Juegos (Mandell, 1986; Salvador, 2004).

Los siguientes Juegos, los de Munich en 1972, tampoco estuvieron exentos de sucesos trágicos, ya que se produjo un atentado, a los ocho días de la inauguración, perpetrado por un comando terrorista palestino, que secuestró y asesinó a once personas. En los Juegos de Montreal (1976), se produjo un boicot provocado por la admisión de Nueva Zelanda, cuyo equipo de rugby realizó una gira por la Sudáfrica racista, lo cual llevó a varios países africanos a no acudir a Canadá.

No obstante, siguiendo a Salvador (2004), en estos Juegos se puso de manifiesto la incapacidad de los presupuestos públicos de una ciudad para asumir las elevadas sumas de dinero que necesita una competición de estas características. De este modo, Montreal marcará el fin de la total intervención financiera del Estado en la organización de los

Juegos, y como consecuencia de ello, el final de la exagerada politización estatal del deporte y la aparición de empresas multinacionales que aportarían parte de su financiación, a través del patrocinio.

Para finalizar con esta etapa tenemos que hacer referencia a los Juegos de Moscú en 1980 y Los Ángeles en 1984. Ambos fueron boicoteados, en la primera fueron los Estados Unidos los que decretaron el boicot a Moscú por la invasión de Afganistán y, en la segunda, los soviéticos devolvieron el golpe a los norteamericanos y todos los países simpatizantes con esta potencia declararon el boicot, con la excusa de la existencia de problemas de seguridad.

Los sucesos terroristas y los boicots, cambiaron radicalmente los planteamientos organizativos en torno a la seguridad de los Juegos y la acreditación de los participantes y descubrieron la dependencia del movimiento olímpico de los sucesos políticos.

En resumen, esta etapa del olimpismo se caracterizó por la universalidad de los Juegos, la expansión televisiva, la monumentalidad, la gran organización, las interferencias sociales y políticas, la incorporación de las nuevas tecnologías al deporte y el profesionalismo encubierto.

Por último, la **quinta etapa** (1984-actualidad) coincide casi, en su totalidad, con otras de las figuras clave en el movimiento olímpico moderno, Juan A. Samaranch. Fue presidente del COI durante 21 años, elegido en Moscú en 1980 y relevado en 2001 por el belga Jacques Rogge, por tanto, el segundo mandato de mayor duración tras Coubertain. Comenzaba una nueva era en la historia del olimpismo con grandes cambios y de grandes éxitos. Aunque Samaranch, tendrá que sufrir el gran coletazo del periodo de los boicots en los próximos Juegos de Los Ángeles (Rodríguez, 2003).

Así, Samaranch cambió las normas, no solo eliminando la regla del amateurismo, sino promoviendo la participación de sectores deportivos excluidos tradicionalmente como el tenis profesional en Seúl o la NBA en Barcelona, creó un programa de patrocinio de máximo nivel y vendió los derechos de retransmisión a las televisiones. Samaranch reformó el olimpismo, se le reconocía unánimemente la realización de una gran labor, que culminó en Seúl consiguiendo la universalidad de países participantes,

disminuyendo las tensiones políticas o ideológicas y sus repercusiones en los Juegos (Rodríguez, 2003).

Dentro de esta etapa, además de los mencionado Juegos de Los Ángeles, hay que destacar los Juegos de Seúl en 1988 en los que se consumó la comercialización de los Juegos Olímpicos. De este modo, tal y como nos dice Rodríguez (2003), se ideó un nuevo mecanismo de financiero por el COI (Programa TOP) mediante el que un grupo de empresas se les concede el derecho de comercializar sus productos con los símbolos olímpicos de los comités organizadores de los Juegos de verano y de invierno y los anillos olímpicos, durante un período de cuatro años de olimpiada. Estos Juegos se caracterizaron por ser los primeros en celebrarse en el suelo continental asiático, por lograr la universalidad que ya hemos mencionado y por estar manchados por el doping.

Los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992, siguiendo a Salvador (2004) fueron un éxito por diversas cuestiones. En primer lugar, por el reconocimiento de Barcelona como ciudad olímpica, que ya había estado nominada como candidata para los Juegos de los años 30 del siglo pasado. Otro éxito fue el deportivo, ya que los deportistas españoles tuvieron una actuación destacada, tanto como en el resto de Juegos anteriores España no se acerca ni por asomo al medallero conseguido en Barcelona. Pero uno de los aspectos más destacados estuvo relacionado con la muestra de cultura mediterránea y su teatro (músicos, diseñadores, pintores, poetas, mimos, actores), que permitieron realizar una de las más impresionantes inauguraciones y clausuras que se recuerdan.

En cuanto a los Juegos de Atlanta de 1996 no brillaron por su organización, siendo una imitación mala de Barcelona, pero la competición, al margen de estas cuestiones, tuvo la correspondiente altura que ha alcanzado el deporte los actuales Juegos comerciales, y la prensa le dio una gran resonancia (Salvador, 2004). Los Juegos de Sidney en el 2000, no se diferenciaron mucho de los de Atlanta en impacto, aunque si en su organización, con mucha publicidad y una defensa de un deporte ecológico.

En los Juegos de Atenas en 2004 participaron 202 países, batiendo el récord de participación. Sin embargo, estos Juegos estuvieron marcados por la intervención bélica de Estados Unidos en la Guerra de Irak. La delegación de Afganistán, ausente en los Juegos Olímpicos desde la llegada del movimiento talibán al poder, fue calurosamente

recibida al igual que la delegación iraquí; por el contrario, la delegación de Estados Unidos fue recibida entre pitos como forma de rechazo a la actuación de ese país en la Guerra de Irak.

Después, los Juegos de Pekín en 2008 se convirtieron en el evento más costoso de la historia olímpica, alcanzando un costo muy superior al del presupuesto final de su antecesor, los Juegos Olímpicos de Atenas 2004. La organización de estos Juegos se enfrentó a problemas de carácter político e ideológico desde su elección. Por un lado, recibió críticas respecto a los problemas de contaminación atmosférica que poseía la ciudad sede y, por otro lado, tuvo que hacer frente a las acusaciones de violaciones a los derechos humanos que ha recibido el régimen chino por una parte importante de la comunidad internacional que provocaron diversas manifestaciones, que llegaron a afectar el recorrido de la antorcha olímpica.

Por último, destacar que los próximos Juegos Olímpicos se celebraran en Londres en el 2012. Entre las candidatas a organizar estos Juegos estuvo Madrid que finalmente no fue seleccionada, tampoco consiguió ser elegida para la siguiente edición que se celebrará en Río de Janeiro en 2016.

## **1.2. Conceptualización de los eventos deportivos.**

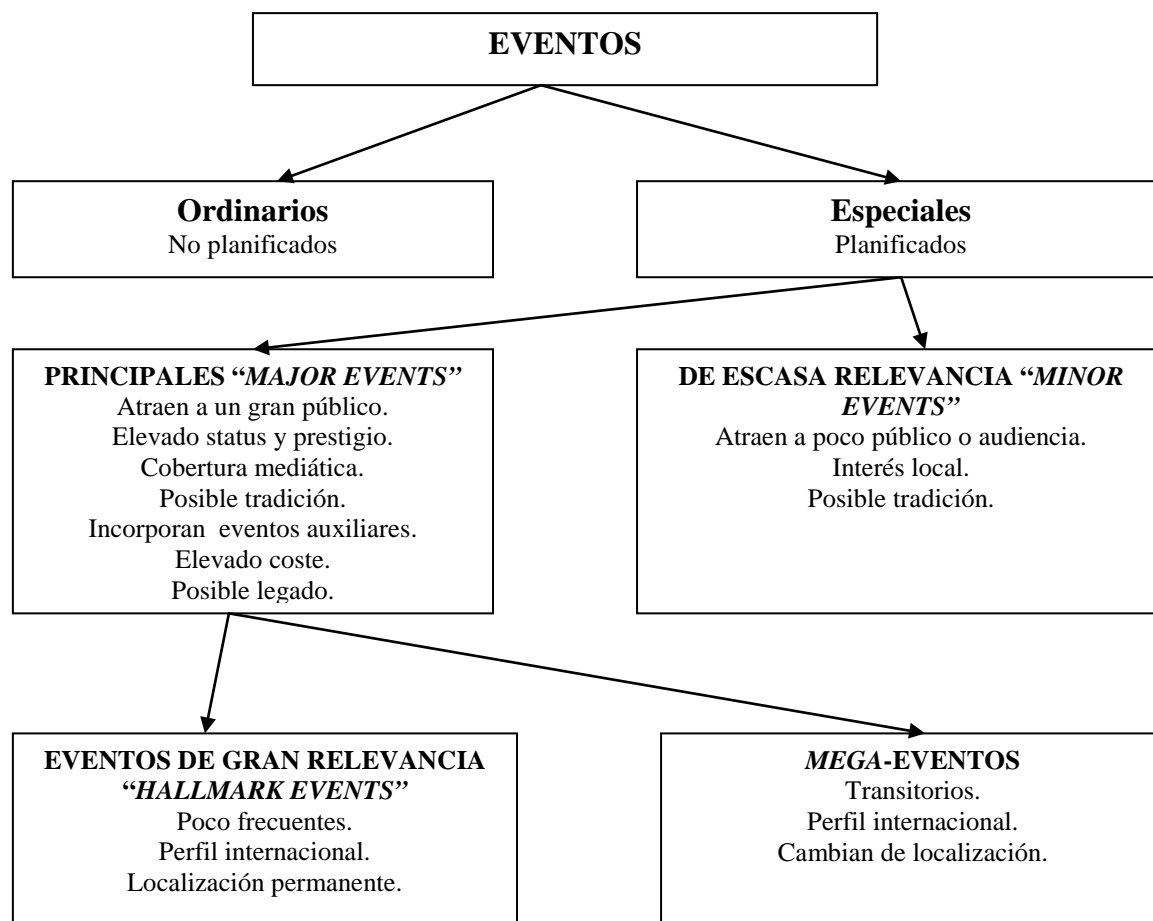
A la hora de conceptualizar los eventos deportivos tenemos que tener en cuenta que, desde un punto de vista lingüístico, el término evento tiene dos acepciones que son acaecimiento y eventualidad o hecho imprevisto que puede acaecer. Estos términos están relacionados y definen la palabra evento como algo que puede acontecer, suceder o que se espera que así sea (Ayora y García, 2004).

En cuanto a las definiciones podemos encontrar diversos autores que intentan dar una aproximación conceptual de lo que es un evento. Para Ferrand (citado por Desbordes y Falgaux, 2006), un evento es un espacio “donde se reúnen hombres y mujeres en una especie de celebración colectiva” para asistir a un espectáculo deportivo o cultural. Así, pues un evento es un acontecimiento que favorece los intercambios, las relaciones, la convivencia y permite salir de la rutina, es decir, es un acontecimiento social que lleva

cierto grado de afectividad y crea un sentido de identidad con referencia a las expectativas.

Según Getz (1997) los eventos son temporales, pueden estar planificados o no, tienen una duración determinada y, lo más importante, es que son únicos. No obstante, desde el ámbito de la gestión y organización de eventos nos referimos a los eventos planificados, y algunos autores, para marcar diferencias, se refieren a estos acontecimientos como eventos especiales (Getz, 1997; Shone y Parry, 2004; Allen et al., 2002). Tal y como nos dice Masterman (2009) en este punto la terminología difiere, y según mencionan diversos autores existen acontecimientos de gran relevancia (“hallmark events”), *mega*-eventos, eventos principales y eventos menores. Así, para Goldblatt (1997) y Hall (1992) los Juegos Olímpicos serían un evento de gran relevancia, aunque para Getz (1997) y Allen et al. (2002) serían un *mega*-evento y, a su vez, describen los eventos de gran relevancia como los que se repiten en un determinado lugar en la que la ciudad y el evento son inseparables, como por ejemplo Roland Garros o Wimbledon, en tenis. Getz (1997) identifica un *mega*-evento a través del tamaño y la importancia y como aquél que tiene un alto rendimiento en el turismo, en la cobertura mediática así como prestigio e impacto económico en la sede que lo organiza.

Siguiendo el modelo de Jago y Shaw (1998), Masterman (2009) diferencia entre eventos ordinarios (no planificados) y eventos especiales (planificados). En segundo lugar, y dentro de los eventos especiales, diferencia entre eventos principales “*major events*” y eventos de escasa relevancia “*minor events*”. A su vez, dentro de los eventos principales, distingue entre acontecimientos de gran relevancia “*hallmark events*”, que no son frecuentes y pertenecen a un determinado lugar, o *mega* eventos, que son puntuales y cambian de localización o de sede. Tal y como nos dice Masterman (2009, pág. 12) “estos autores definen los eventos principales como un evento especial que tiene un elevado status o prestigio, que atrae a un gran público con una amplia cobertura mediática, tienen una tradición e incorporan festivales y otro tipo de eventos, son caros, y atraen inversiones a la ciudad organizadora, dando lugar a la demanda de servicios asociados y dejando un legado en la misma”. De acuerdo con esta definición los eventos principales pueden realizarse una sola vez o ser recurrentes, pueden durar uno o varios días y el tamaño y la escala de los mismos puede diferir enormemente.



**Figura 3.1.** Definición de eventos

**Fuente:** “Strategic Sports Event Management: Olympic Edition” (Masterman, 2009, pág. 13)

Para Shone y Parry (2004) los eventos especiales “son fenómenos que surgen de ocasiones no rutinarias que tienen objetivos de ocio, culturales, personales u organizativos diferenciados de la actividad diaria normal, cuyo propósito es ilustrar, celebrar, entretener o poner a prueba la experiencia de un grupo de personas”. Estos autores incluyen los eventos deportivos dentro de los objetivos de ocio. De este modo, un evento puede pertenecer a varias tipologías de actividades humanas (ocio, personal, cultural u organizativa), siendo el deporte una de ellas. A modo de ejemplo de diferentes tipos de eventos podemos encontrar una fiesta de cumpleaños, una muestra local de actividades económicas, conferencias empresariales, una fiesta de carnaval, las exposiciones universales, un campeonato nacional de natación o los Juegos Olímpicos (Cerezuela, 2003).

Según Roche (2000) los mega-eventos o grandes acontecimientos “son eventos culturales y deportivos de gran escala, que tienen un carácter dramático, son atractivos para la población y tienen una significación internacional. Estos mega-eventos son



organizados por combinaciones de variables de organizadores gubernamentales y no gubernamentales nacionales o internacionales”, es decir, por empresas nacionales o multinacionales dedicadas a la organización de los grandes eventos.

No obstante, las características generales que reunirían los eventos en general, siguiendo a Shone y Parry (2004) serían las siguientes: son únicos, permiten la interacción y el contacto entre las personas, son intangibles, se acompañan de rituales y ceremonias, escala temporal limitada, implican una intensificación del trabajo tanto organizativo como operativo, son efímeros (no se pueden repetir de forma idéntica) y generan ambiente del que dependerá el éxito del evento y ofrecen servicios.

Aunque para Cerezuela (2003), los eventos deportivos tendrían otras dos características: por un lado, en las fases de planificación de la estrategia de información y documentación de un evento, son prioritarias la temporalidad, complejidad organizativa y necesidad de atención al público y, por otro lado, los eventos deportivos suelen tener una corta duración en el tiempo pero una influencia a largo plazo enorme, pudiendo transformar la vida cultural, política, económica y social de la ciudad, región o país donde se organicen.

Así, pues los eventos deportivos son acontecimientos que permiten la reunión de espectadores para ver cómo se realiza una actuación, animarla y valorarla públicamente mediante aplausos y gritos. Jugadores y espectadores se funden en una misma configuración, sus acciones y reacciones son interdependientes (Elias, N., 1986, citado por Desbordes y Falgaux, 2006).

En este sentido, Alan Ferrand destaca que “el evento es un hecho social poderosamente mediatizado, cuyo impacto en los diferentes públicos va asociado a la incertidumbre del resultado obtenido por los diferentes agentes al realizar una hazaña, una actuación o una competición. Por eso, la cumbre de todos los eventos la ocupa el trío Juegos Olímpicos, Copa del Mundo de Fútbol y Campeonato del Mundo de Fórmula 1” (Gresser y Bessey, 1999).

Por otro lado, Año (2003, pág. 81) define un gran evento o acontecimiento deportivo como “aquella actividad deportiva que cuenta con un alto nivel de repercusión social

traducido en una fuerte presencia en los medios de comunicación y que genera por si misma ingresos económicos”. No obstante, esta definición es genérica y permite englobar múltiples acontecimientos o eventos deportivos, ya que no se especifica en la misma el alcance de la presencia de los medios de comunicación, ni el de los ingresos económicos, ni el concepto o tipo de actividad.

Este autor propone una serie de características que catalogarían una actividad deportiva como evento deportivo. Estas características son las siguientes (Añó, 2003): repercusión social, nivel amplio de asistencia de público, presencia en los medios de comunicación, audiencia televisiva, tipo de deporte, dificultad de la práctica, patrocinadores e ingresos propios (taquillas, venta de objetos, etc.).

Las cuatro primeras determinaran la calificación como posible evento en función de su nivel de espectacularidad o su capacidad para realizarse públicamente, siendo interdependientes entre ellas, ya que si hay público tiene repercusión social, interesa a los medios de comunicación y tiene audiencia. Aunque con frecuencia encontramos deportes con cierta repercusión social y presencia en los medios de comunicación por ser los equipos representativos de una ciudad que no cuentan con un alto nivel de asistencia de público, tal es el caso, del balonmano, el voleibol, el atletismo o la natación, entre otros (Añó, 2003).

En cuanto al tipo de deporte y la dificultad de la práctica, observamos como cuanto más complejo es un deporte más dificultades de contar con una masa de practicantes tendrá y, por tanto, de aficionados. Por último, los patrocinadores y la capacidad de generar ingresos propios consolidaran una actividad deportiva como un gran acontecimiento deportivo.

### **1.3. Tipología y clasificación de los eventos deportivos.**

Los eventos deportivos pueden ser de diferentes tipos en función de diversos aspectos que permiten realizar clasificaciones en las que se diferencien desde los pequeños eventos hasta los grandes acontecimientos deportivos. En este sentido, existen diversas clasificaciones expuestas por diferentes autores.

Gresser y Bessey (1999) plantean la siguiente clasificación:

- **grandes eventos deportivos internacionales,**
- **eventos deportivos nacionales,**
- **eventos de tipo espectáculo y “shows”,**
- **nuevas manifestaciones deportivas de masas,**
- **raids o retos de aventura.**

Esta tipología de eventos se estructuraría en torno a una serie de criterios de diferenciación entre los que destacan la fecha de creación, el origen y la temporalidad, los participantes y los objetivos de los espectadores y de la organización, el medio, el modo de funcionamiento, la motricidad del deporte, la innovación, el público, los colaboradores y la mediatización.

Para Boyer et al. (2008, pág 279) los eventos deportivos se clasifican en:

- **globales**, como los Juegos Olímpicos de Invierno, o **locales**, como los campeonatos nacionales;
- **populares**, como las carreras populares, o de **élite**, como los Juegos de la Commonwealth;
- **relacionados con el deporte**, como el Grand Prix de Atletismo, o de **promoción**, como un evento para conseguir nuevos participantes;
- **unidisciplinares**, como los campeonatos nacionales de natación, o **multidisciplinares**, como los Juegos Olímpicos;
- **con sede única**, como el campeonato de un club, o desarrollado **en varios lugares**, como los Juegos Paralímpicos.

Según los autores Desbordes y Falgaux (2006) se distinguen varios tipos de eventos deportivos según el tipo de organización:

- Los **eventos organizados por proveedores** de servicios públicos, principalmente por federaciones como, por ejemplo, el Torneo de Roland Garros organizado por la Federación Francesa de tenis.
- Los **eventos organizados por proveedores privados** como Unipublic en la Vuelta Ciclista a España, ASO (Amaury Sport Organisation) en el Tour de Francia, Dorna con el Campeonato del Mundo de Motociclismo o FOM (Formula One Management) en la Fórmula 1.
- Los **eventos de alcance extraordinario** que dependen de un consorcio público con ayuda de patrocinadores privados como la Copa del mundo de Fútbol, los Juegos Olímpicos y los Campeonatos del Mundo de Atletismo.
- Los **eventos organizados por una entidad asociativa** como los encuentros o meetings internacionales de atletismo.

También Graham et al. (2001) señala que los eventos deportivos pueden ser organizados por una o varias instituciones o entidades, estas son: organismos nacionales deportivos, los clubes y federaciones deportivas, las asociaciones o comisiones deportivas, las instituciones educativas y las empresas privadas. Teniendo en cuenta estas entidades organizadoras Graham diferencia entre los siguientes tipos de eventos deportivos:

- **eventos deportivos nacionales;**
- **eventos deportivos para personas con discapacidad;**
- **eventos deportivos profesionales;**
- **eventos deportivos escolares;**
- **eventos para el deporte de base y para los jóvenes;**
- **eventos deportivos privados;**
- **reuniones comerciales, meetings y convenciones de organizaciones deportivas.**

Por otro lado, Roche (2000) establece una clasificación de eventos deportivos públicos teniendo en cuenta el tipo de evento, la dimensión y el interés mediático. Así, diferencia

entre **mega-eventos**, **eventos especiales**, **acontecimientos de gran relevancia** y **eventos locales o regionales**.

**Tabla 3.1.** Eventos deportivos públicos. Tipos y dimensiones.

Tipo de Evento	Ejemplo de evento	Dimensión	Tipo de interés mediático
<b>Mega-eventos</b>	Exposiciones Juegos Olímpicos Copa del Mundo de Fútbol	Global	Global TV
<b>Eventos especiales</b>	Gran Premio de Fórmula 1 Mundiales Regionales (p.e. Juegos Panamericanos)	Mundiales Regional/ Nacional	Internacional/ Nacional TV
<b>Acontecimientos de gran relevancia</b>	Eventos deportivos nacionales (p.e. Juegos Australianos).	Nacional	Nacional TV
	Festivales deportivos de una ciudad grande.	Regional	Local TV
<b>Eventos de una comunidad local</b>	Eventos Rurales	Regional / Local	Local TV / Prensa
	Eventos Locales	Local	Prensa local

**Fuente:** “Megaevents and Modernity: Olympics, Expos and the Growth of Global Culture” (Roche, 2000, pág 4).

Otros autores, como Barget y Gouget (2007) establecen una tipología de eventos deportivos desde una perspectiva económica que tendría en cuenta los siguientes criterios:

- a) en primer lugar la frecuencia de dichos acontecimientos, diferenciando entre **eventos esporádicos** y **eventos regulares**;
- b) en segundo lugar, el tamaño o magnitud de los acontecimientos, distinguiendo entre **eventos ordinarios** y **mega-eventos o grandes acontecimientos** y,
- c) por último, **según la propiedad** de los mismos, **federal o privada**. Otro criterio importante para estos autores es la importancia económica del evento que se puede evaluar de muchas maneras: volumen de negocios, número de espectadores o mediante el análisis de los niveles de audiencia de televisión.

**Tabla 3.2.** Tipología de eventos deportivos.

<b>Frecuencia</b>	<b>Tamaño</b>	<b>Propiedad</b>	<b>Ejemplos</b>
<b>Eventos Esporádicos</b>	<b>Eventos ordinarios</b>	Federales	Copa Francesa de Fútbol
		Privados	Carrera de ciclismo (criterium)
	<b>Mega-eventos</b>	Federales	Juegos Olímpicos
		Privados	Tour de Francia
<b>Eventos Regulares</b>	<b>Eventos ordinarios</b>	Federales	Campeonato Francés de Baloncesto
	<b>Mega-eventos</b>	Federales	Campeonato de Fútbol Francés.
		Privados	“ <i>Football Super League Plan</i> ”

**Fuente:** Barget y Gouget (*Journal of Sports Economics*, Mayo 2007, 8, pág. 167)

En esta línea, Bowdin et al. (2002) exponen la clasificación de “UK Sport” (1999) que agruparía los principales eventos deportivos del calendario deportivo británico en cuatro categorías diferentes:

- **Mega-eventos o grandes acontecimientos.** Otorgados después de una oferta competitiva. Dentro de estos se incluirían los Juegos Olímpicos, los Juegos Paralímpicos, el Mundial de Fútbol o el Campeonato del Mundo de Atletismo.
- **Eventos periódicos.** No requieren de oferta, son eventos con éxito comercial, que se caracterizan por su regularidad en el calendario deportivo internacional, por ejemplo, el Campeonato de Tenis de Wimbledon o los Gran Premio de la Fórmula 1.
- **Eventos puntuales.** Generalmente son concedidos después de una oferta competitiva, cuyos derechos de televisión son muy cotizados tanto a nivel nacional como internacional. Un ejemplo de este tipo de eventos serían la Copa del Mundo de Cricket o la Eurocopa de Fútbol.

- **Eventos escaparate.** Otorgados después de una oferta competitiva, cuyo potencial permite impulsar el desarrollo del deporte y persiguen la mejora de la imagen de la ciudad, la región o el país en los que se celebran. A modo de ejemplo destacaría el Campeonato del Mundo de Judo, los Campeonatos del Mundo para personas con Discapacidad o los Campeonatos Europeos de Salto de Obstáculos.

No obstante y desde un punto de vista organizativo, diferenciaremos los acontecimientos o eventos deportivos en dos grandes grupos (Añó, 2003): las **actividades puntuales** y las **actividades permanentes**:

- Las primeras se organizan de forma esporádica, una vez al año por ejemplo, aunque se repitan todos los años y en las mismas fechas, siendo el grupo con mayor número de acontecimientos ya que salvo las ligas de clubes, el resto de actividades pueden tener esta denominación. Algunos de estos eventos deportivos serían los maratones, las carreras populares, los grandes premios de ciclismo, motociclismo, atletismo o tenis.
- Las segundas son las más habituales y específicas de los grupos deportivos, por ejemplo, los partidos que se celebran cada semana o entre semana de forma periódica a lo largo del año o las actividades cotidianas de entrenamiento o de servicio hacia los miembros del club, del equipo o de un gimnasio.

No obstante todas estas actividades que se realizan de forma puntual o permanente no son eventos deportivos, para poder ser consideradas como tales deben cumplir los requisitos que ya hemos mencionado en el punto anterior al analizar la conceptualización de los eventos deportivos.

Como hemos podido comprobar es difícil establecer una clasificación de acontecimientos o eventos deportivos ya que existen numerosas actividades deportivas. En primer lugar, siguiendo a Añó (2003) deberíamos determinar los tipos de eventos que existen en el mundo del deporte para después agruparlos en categorías más amplias.

**Tabla 3.3.** Tipos de eventos.

1. Carreras populares.
2. Maratones.
3. Exhibiciones/competiciones amistosas.
4. Partidos de liga.
5. Partidos de copa.
6. Campeonatos de España.
7. Finales de copa/play off.
8. Finales y salidas de etapas ciclistas.
9. Fase de clasificación campeonatos del Mundo/Europa.
10. Torneos o grandes premios.
11. Torneos preolímpicos.
12. Juegos regionales.
13. Campeonatos de Europa/Mundo.
14. Juegos Olímpicos.

**Fuente:** Organización y gestión de actividades deportivas. Los Grandes Eventos. Año (2003, pág 81).

Así, pues la presente clasificación de acontecimientos que existen en el mundo del deporte va de lo sencillo a lo complicado en cuanto a organización y, en cierto modo, también en los niveles de audiencia y repercusión de un evento, así como en los costes o ingresos que genera. De esta forma, todos estos acontecimientos se podrían agrupar en cuatro grandes grupos que serían los siguientes (Año, 2003):

- **Eventos puntuales**, se celebran una vez al año y pueden no tener continuidad anual y con un nivel de complejidad organizativo bajo, como por ejemplo, las carreras populares, maratones, competiciones en pista de atletismo y algún Gran Premio o prueba ciclista.
- **Eventos puntuales extraordinarios**, con un nivel de complejidad organizativo medio o alto, corresponderían a este grupo las fases clasificatorias de campeonatos de Europa o del Mundo, con Torneos Preolímpicos, Juegos Mediterráneos, y algunos campeonatos del mundo.
- **Eventos puntuales de gran impacto**, con un elevado nivel de complejidad debido al gran público que atraen y a la importante cobertura mediática que tienen, son los Juegos Olímpicos y los Campeonatos del Mundo de Fútbol.
- **Eventos habituales**, con un nivel de complejidad medio, determinado por el tipo de partido de que se trate que llevará muchos espectadores o pocos al



estadio, se televisará o no, dando lugar a grandes diferencias dentro del mismo grupo de acontecimientos entre unas y otras actividades. Son los encuentros regulares de las ligas de deportes colectivos.

#### **1.4. La organización de los eventos deportivos.**

A la hora de organizar un evento deportivo podemos decir que nos encontramos ante un proyecto deportivo, es decir, “un objetivo que los agentes deben llevar a cabo en un contexto específico, en un plazo determinado y con medios concretos, y que requiere el uso de los trámites y las herramientas adecuadas” (Maders y Clet, 2002, citado por Ferrand y Chanavat, 2006).

En este sentido, París (2001, pág. 471) nos dice que “un evento deportivo supone la aplicación de unos recursos (materiales, económicos, personales y de servicios) durante un período de tiempo largo, pero finito, para conseguir un objetivo concreto (celebrar con éxito una competición deportiva) durante un período corto de tiempo”. De ahí, que requiera de una gestión participativa ya que existe una enorme cantidad de agentes implicados en niveles de competencia diferentes, sobre todo asalariados permanentes, pero también hay voluntarios indispensables para el reparto de trabajo, de los conocimientos, del poder y de la información (Desbordes y Falgaux, 2006).

De esta forma, un acontecimiento deportivo como, por ejemplo, el Campeonato de España de cualquier modalidad deportiva exige la preparación en el tiempo de las instalaciones (deportivas y no deportivas), necesita recursos económicos, requiere recursos personales (profesionales y voluntarios) y servicios (transportes, alojamientos, etc.) para en un momento determinado celebrar una competición deportiva o un encuentro (París, 2001).

Así, toda organización y planificación de un evento requiere de un análisis de los costes, identificación del personal necesario, especificar un calendario, elaboración de un plan y ponerlo en práctica.

Como hemos visto en el apartado anterior existe una gran diversidad de eventos deportivos. De este modo, cada evento es único y genera una organización específica, su diseño debe ser original y deberá seguir un hilo conductor durante toda la realización del mismo (Desbordes y Falgaux, 2006). Por tanto es poco probable que un evento se organice de forma idéntica en cada edición, independientemente de que sea la misma entidad la encargada de organizar dicho evento (Shone y Parry, 2004).

A continuación, analizaremos los tipos o modelos de organización que pueden adoptar los eventos deportivos, las fases o etapas que se han de llevar a cabo durante el proceso de organización de eventos deportivos y finalizaremos este apartado con la estructura y áreas en la organización de estos acontecimientos.

#### **1.4.1. Tipos o modelos de organización de los eventos deportivos.**

En este apartado podemos distinguir entre cuatro tipos de gestión o estructuras organizativas de los eventos deportivos que son, la gestión directa, las empresas adjudicatarias, los gimnasios o clubes y la gestión mixta (Añó, 2003):

- **Gestión directa:** el organismo u organismos a quienes se concede el acontecimiento lo organizan directamente montando un Comité específico o una empresa para llevar a cabo el mismo (por ejemplo, el Campeonato del Mundo de Atletismo de Sevilla 99, los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992, el Campeonato de Europa de Natación Valencia 2000)
- **Empresas adjudicatarias.** El acontecimiento es cedido a una empresa de gestión que se encarga de toda la organización (por ejemplo, la Vuelta ciclista a España o el Campeonato del Mundo de Motociclismo)
- **Gimnasios o clubes.** Es propio de las competiciones de liga o cuando se celebra una competición de deportes colectivos con varias sedes (el caso del Mundial de Fútbol de 1982) o en deportes específicos como el Golf o el tenis. La organización en el caso de los gimnasios afecta, principalmente, a deportes de combate o a la Gimnasia.
- **Gestión mixta.** Este tipo de gestión se da cuando el Comité Organizador cede algunas parcelas a empresas privadas o instituciones al margen como, por

ejemplo, la captación de la publicidad del evento o del merchandising, que se suele adjudicar a empresas de publicidad o de gestión.

Normalmente en los grandes eventos deportivos se suele aplicar la primera forma de estructura organizativa. En este tipo de modelo organizativo podemos diferenciar una serie de comités: el organizativo, el ejecutivo y el de honor (Ayora y García, 2004):

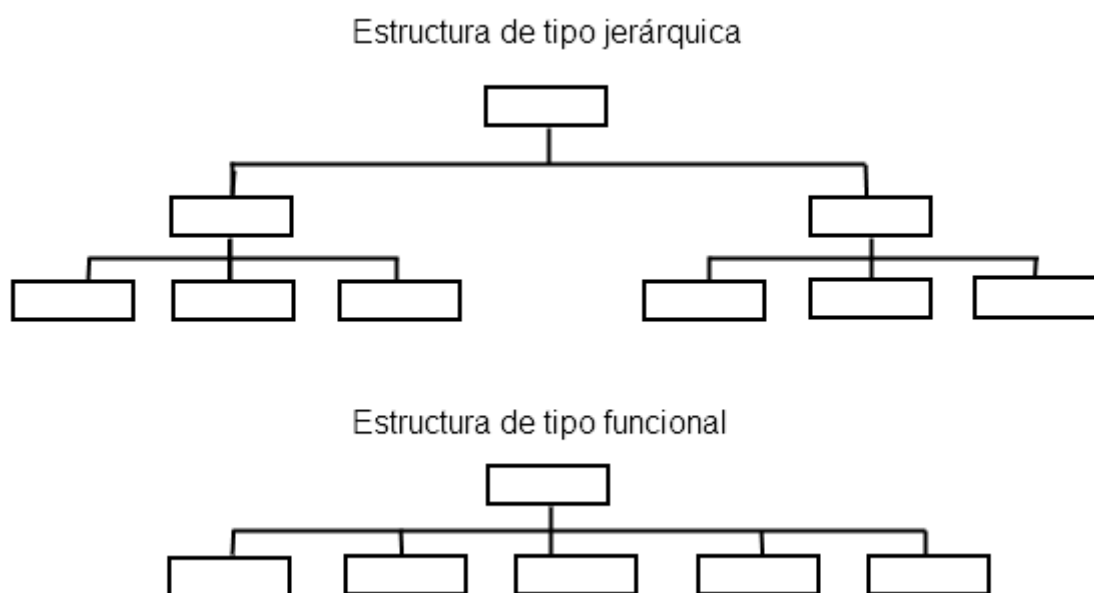
- El **comité de honor** compuesto por personalidades públicas, autoridades políticas o personas de reconocido renombre y prestigio, que realzaran el evento, confirmarán su importancia y garantizarán su correcta realización. Su función es de carácter representativo y de prestigio.
- El **comité organizador** tiene como principales funciones el control general, la responsabilidad, la elaboración de esquemas e ideas organizativas e incluso la colaboración indirecta con medios materiales o ciertos recursos humanos complementarios. Esta formado por personas más relacionadas con el acontecimiento debido a su vinculación geográfica, por su representatividad dentro de la actividad o por la aportación realizada de forma directa o indirecta.
- El **comité ejecutivo** compuesto por las personas responsables y representativas de las distintas actividades y áreas que se desarrollarán en el evento, lo desarrollan físicamente a través de sus áreas o comisiones y materializan las ideas previas. Dichos comités tienen una estructura jerárquica y orgánica con unas limitaciones, funciones y características.

Los comités de carácter organizativo están formados normalmente por alrededor de 20 personas que representan a las 4 instituciones habituales: la estatal, la autonómica, la provincial y la local, cada una de ellas con dos o tres representantes y junto a ellos representantes deportivos de las federaciones (Añó, 2003). En aquellas Comunidades Autónomas uniprovinciales, estas instituciones se reducen a 3 por cuanto no hay Diputaciones.

A efectos de organización de eventos deportivos, podemos diferenciar entre dos tipos de estructuras de comités de organización: de tipo jerárquica o funcional (Beltri et al., 1998). En la estructura jerárquica existe un Gerente, Consejero Delegado o Director General cómo máximo responsable ejecutivo, existiendo por debajo una serie de

Directores de Departamento o de Área que se encargan de aspectos técnicos deportivos, logísticos, económicos, comunicación, dependiendo del número que se establezcan. Por último, estarían las subdirecciones que se encargarían de aspectos más concretos de cada una de las direcciones generales como el alojamiento, los medios de transporte, control de gastos, etc. (Añó, 2003).

Por otro lado, la estructura de carácter funcional facilita la dirección técnica y organizativa del proyecto, concediendo mayor especificidad a las tareas ya que se basa en la especialización de funciones, repartiéndose las atribuciones entre varias personas (Beltri et al., 1998).



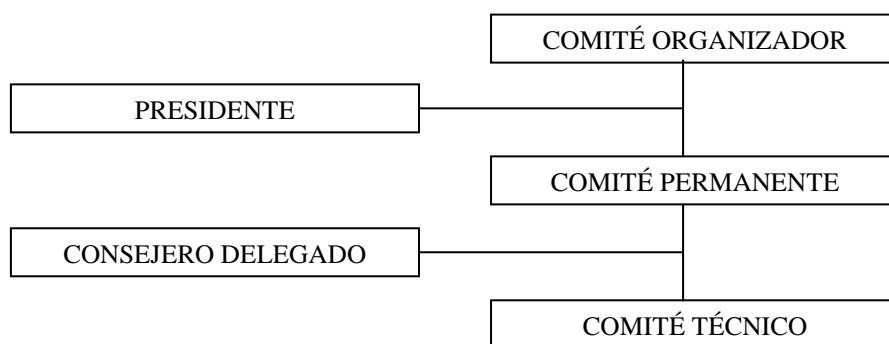
**Figura 3.2.** Tipos de estructura de comités de organización.

**Fuente:** Organización de eventos deportivos (Beltri et al., 1998 pág. 17)

Tomando como ejemplo el caso de los Juegos Mediterráneos de Almería 2005, observamos como existía un Comité Organizador formado por: el Alcalde y concejales del Ayuntamiento de Almería, El Presidente de la Diputación, Consejeros, Secretario General del Deporte de la Junta de Andalucía, el Secretario de Estado, el Director y el Subdirector de Deportes del CSD y el Presidente y otros miembros del COE, así como representantes de Ayuntamientos subsedes. Por debajo de este comité existe otro de carácter permanente que se reúne con más frecuencia compuesto por los máximos representantes institucionales: Alcalde de Almería, Presidente de la Diputación,

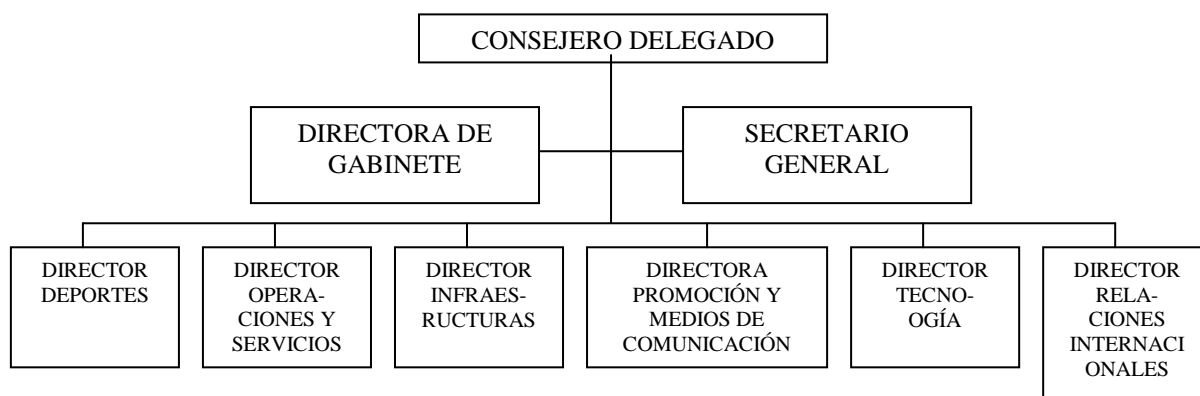
Consejero de Turismo y Deportes de la Junta de Andalucía y Secretario de Estado para el Deporte, Presidente del COE, entre otros, con un total de 12 personas (Añó, 2003).

El comité de dirección, ejecutivo, técnico o permanente, según el caso, se ocupa de la realización operativa del proyecto y de su planificación y ejecución específica desde el inicio hasta la clausura. También formaliza la idea directriz en un plan de acciones concreto, lo que permite esclarecer los objetivos; confecciona al mismo tiempo un libro de gastos y un *planning* que supervisa los progresos del proyecto y los vencimientos que hay que respetar. Este comité elabora un *planning* de reuniones para seguir la evolución de cada dirección o comisión (Desbordes y Falgaux, 2006).



**Figura 3.3.** Comité organizador Juegos Mediterráneos Almería 2005.

**Fuente:** Organización y gestión de actividades deportivas. Los Grandes Eventos. (Añó, 2003 pág. 104).



**Figura 3.4.** Comité técnico Almería 2005.

**Fuente:** Organización y gestión de actividades deportivas. Los Grandes Eventos. (Añó, 2003 pág. 105).

### **1.4.2. Fases de los eventos deportivos.**

En la planificación de los eventos deportivos tenemos que destacar una serie de fases cuya duración estará determinada por la magnitud del acontecimiento deportivo. De este modo, Cerezuela (2003) nos dice que, en el caso, de los Juegos Olímpicos el evento dura únicamente 15 días, pero el proceso se inicia aproximadamente 11 años antes de la celebración del evento, con la preparación y presentación de la candidatura al Comité Internacional Olímpico. Durante los 6 años previos a los Juegos desde el momento de la nominación hasta el día de la ceremonia de inauguración, se llevan a cabo las fases de planificación y organización. Los 15 días de celebración de los Juegos corresponden a la implementación del evento, y posteriormente, encontramos la fase de cierre y liquidación y análisis del impacto de los Juegos.

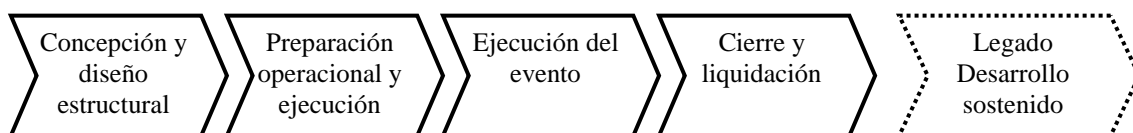
Siguiendo a Desbordes y Falgaux (2006) establecen cuatro etapas cronológicas importantes en la organización de un evento deportivo, que son:

- El **diseño**, que consiste en la innovación y en la propuesta de mejoras, en el caso de que no sea la primera edición. Dentro de esta etapa se tendrá en cuenta el planteamiento de la estrategia de marketing, los aspectos financieros y la evaluación de posibilidades, así como, la creación de un grupo de dirección.
- Las **funciones principales preparatorias**, que varían según el evento. Estas funciones, serían la función administrativa y financiera; función legislativa y de seguridad; función de la comunicación y los medios de comunicación; función comercial y de patrocinio; función logística y función deportiva.
- El **desarrollo**, esta etapa requiere de un estado de alerta constante, respeto de formalidades, creación de extensiones de recursos humanos para afrontar posibles problemas, etc.
- La **fase post evento**, en ella se hace una evaluación financiera, de organización y política. También se analizan los impactos, la comunicación y la satisfacción de todas las personas presentes. Dicha fase fija las perspectivas de futuro y constituye una herramienta esencial para la continuidad del evento.

Sin embargo, Ferrand y Chanavat (2006, pág 15) señalan que hay más de cuatro etapas en la organización de eventos deportivos y añadirían una quinta fase, ya que consideran

esencial “perpetuar y capitalizar las habilidades y la experiencia acumulada durante las cuatro fases de la organización”. Esta fase “fomenta la experiencia adquirida por lo que se puede aplicar a la organización de otros eventos y, más importante aún, permite asegurar que dicha experiencia contribuye al desarrollo sostenible de la sede organizadora”. Por lo tanto, y según estos autores, hay cinco fases principales en el proceso de organización de un evento deportivo que son las siguientes:

- **fase de concepción y diseño estructural** (Imaginación);
- **fase de preparación operacional y de ejecución**, hasta el inicio de la competición (Organización);
- **fase de ejecución y desarrollo del evento** (Gestión);
- **fase de cierre y liquidación**, después de la competición (Evaluación);
- **fase de desarrollo sostenido, seguimiento de los recursos humanos y de conservación** (Perpetuación).



**Figura 3.5.** Las fases del proceso de organización de un evento deportivo.

**Fuente:** “Guidebook for the management of sport event volunteers” (Ferrand y Chanavat, 2006, pág. 15).

No obstante, para desarrollar los aspectos más concretos de cada etapa de los eventos deportivos seguiremos las fases que nos propone Año (2010c), que señala hasta cinco fases en la organización de un evento deportivo. Estas fases son:

- A. Fase preliminar y de presentación de la candidatura.**
- B. Fase de concesión y formación del comité organizador.**
- C. Fase de planificación y de ejecución de programas.**
- D. Fase de realización del evento.**
- E. Fase de cierre y liquidación.**

#### **1) Fase preliminar y de presentación de la candidatura.**

La organización de un gran evento deportivo comienza con la elaboración de la candidatura y la campaña previa a la concesión del evento. Es la primera fase de la ejecución, incluso, del propio evento por dos razones: en primer lugar, porque en

muchos casos no se pasará de ahí y los objetivos deben plantearse si ese caso se produce y, en segundo lugar, porque las acciones que se desarrollen durante la presentación de la candidatura, las ofertas que se hagan, los apoyos que se obtengan servirán para el desarrollo de la organización posteriormente. Dentro de esta fase podemos mencionar una serie de pasos que indica Añó (2003) y que serían los siguientes:

- El **trabajo oculto**. Es el más importante y no suele trascender públicamente, consiste en conseguir el apoyo institucional, tanto público como privado. Se trata de poner de acuerdo a los diferentes organismos que pueden colaborar o que tienen competencias en la materia. en este paso se definirá la filosofía de la candidatura determinando porqué y para qué se pide un gran acontecimiento, cuales son las posibilidades de obtenerlo, las líneas básicas para lograrlo y quienes están en situación de otorgarlo.
- El **lanzamiento público del proyecto** que debe venir acompañado de una mínima estructura organizativa, de dotación presupuestaria, de un calendario de actividades y de un local con su infraestructura correspondiente.
- **Campaña de difusión de la candidatura a nivel local, nacional e internacional**, ya que uno de los aspectos fundamentales para saber el grado de afianzamiento, es el convencimiento, la asunción y el apoyo de los propios ciudadanos de la sede. Si la población local y nacional no esta convencida o no conocen el evento más difícil será darlo a conocer a otros o que lo apoyen.
- **La organización de actos o actividades**, que debe realizarse de forma inmediata a la presentación de la candidatura y son de características muy diversas: actos protocolarios de presentación propia, actos protocolarios que acompañan otros eventos y organización o patrocinio de competiciones.

Esta fase inicial se correspondería con la que Desbordes y Falgaux (2006) identifican como la etapa de diseño y creación de una estrategia de marketing, que es crucial, pues otorga al acto su pertinencia, su dinamismo y su originalidad asegurándose, así, el éxito presente y futuro en condiciones de una gestión eficaz.

## **2) Fase de concesión y formación del comité.**

Después de la concesión del evento se formará el Comité Organizador, una parte importante del cual puede salir del Comité de Campaña previo a la concesión. Una vez



constituido tiene como primera misión la elaboración de los presupuestos y los programas a desarrollar en todas las áreas, el organigrama de funcionamiento ejecutivo y el Plan Director.

De esta forma, el Comité Organizador tendrá que afrontar una serie de tareas de forma inmediata que son: la puesta en funcionamiento de la oficina del comité, la búsqueda de recursos financieros, la elaboración del plan director, la aprobación del presupuesto general, el cierre de acuerdos y compromisos institucionales y la elaboración del programa de construcción de instalaciones deportivas y de obras públicas.

### **3) Fase de planificación y ejecución de programas.**

En esta tercera fase, lo más importante es la distribución de competencias en las distintas áreas y la captación de recursos para lo que los acuerdos comerciales serán fundamentales ya que son, normalmente, los únicos recursos con los que cuenta el comité para empezar a funcionar. Tanto las subvenciones, debido a la dinámica de la administración, y los ingresos por taquilla suelen llegar con posterioridad (Añó, 2003).

Asimismo, cada comisión o dirección asumirá, en mayor o menor medida, una serie de funciones que dependerá de la envergadura del evento. Dicha dirección deberá decidir sus necesidades en cuanto a las personas y los materiales, dirigida por un responsable, eficaz y de confianza, que se asegura de que se lleven a cabo los cometidos y los objetivos que competen a su organización (Desbordes y Falgaux, 2006).

Es evidente que la organización de un gran evento no puede realizarse sin su descomposición en áreas de trabajo, pero también debe mantenerse una buena coordinación entre ellas y cada uno de los departamentos o direcciones debe conocer lo que hacen los demás, porque al final las tareas de unos van a influir en las de los otros. Por ejemplo, la distribución de los alojamientos afectará al transporte, y los horarios de éstos a las competiciones, los entrenamientos, las reuniones de los comités o las actividades protocolarias y así, sucesivamente (Añó, 2003).

Es importante destacar los elementos clave que señala París (1998) en la planificación estratégica de las organizaciones deportivas que son la formalidad, el realismo, la

globalidad, la flexibilidad, la continuidad y la aceptación por el conjunto de la organización. Otro aspecto fundamental en la planificación de los grandes eventos deportivos es la existencia de un Plan Director, con un sentido global de todo lo que debe hacerse, pero realista poniendo aquello que realmente se pueda realizar y atendiendo al fin último de la creación del Comité Organizador, que siempre será ejecutar la competición. De este modo, el Plan Director deberá marcar las pautas a seguir y evitar que el día a día perjudique el objetivo final, puesto que en muchas ocasiones la tarea diaria de las organizaciones deportivas se va confundiendo con los objetivos.

Dentro de esta fase tenemos que destacar una serie de **operaciones transversales y verticales** que permitirán el desarrollo del evento deportivo. Las primeras suponen la puesta en marcha de acciones y servicios comunes, necesarios e indispensables para el desarrollo adecuado de las competiciones deportivas: transportes, acreditaciones, alojamiento, seguridad, servicios a la prensa, etc. (París, 2001). En la tabla 3.4 se muestra la relación de las principales operaciones transversales que debe contemplar un gran evento deportivo.

**Tabla 3.4.** Operaciones transversales Juegos Mediterráneos de Almería 2005.

1. Transporte Alojamiento 3. Voluntarios 4. Servicios medios de comunicación. 5. Informática y tecnología de comunicación. 6. Acreditaciones. 7. Centro de televisión 8. Seguridad 9. Sanidad y control antidopaje 10. Señalética 11. Ceremonias de inauguración y clausura	12. Programa cultural 13. Calendario 14. Protocolo. 15. Marketing y patrocinio. 16. Entradas 17. Promoción 2005 18. Comunicación y publicaciones 19. Instalaciones de competición de nueva construcción 20. Remodelación de instalaciones existentes 21. Adaptación de instalaciones existentes. 22. Adaptación de instalaciones deportivas existentes.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Fuente:** Organización y gestión de actividades deportivas. Los Grandes Eventos. (Año, 2003).

Las operaciones verticales, tal y como nos dice París (2001) hacen referencia a la organización y celebración de competiciones o actividades deportivas (en ocasiones, distintas modalidades en diferentes instalaciones, simultáneamente), se corresponden con la parte estrictamente deportiva y, probablemente, la más sencilla de poner en marcha de acuerdo a las normas de las federaciones.

Así, pues durante estas fases se desarrollarán la mayoría de las operaciones transversales como, por ejemplo, la remodelación y adaptación de las instalaciones existentes, la construcción de nuevas instalaciones, actos de promoción, publicación provisional del programa cultural y del calendario, contratación de la plantilla completa de personal, campaña de captación de voluntariado, etc.

Pero esta distribución de operaciones entre verticales y transversales se utiliza, sobre todo, en competiciones multideportivas. En el caso de eventos de un solo deporte no hace falta la separación entre unas y otras, por que sólo habría una sola operación vertical.

#### **4) Fase de celebración del evento.**

En esta fase se ejecutan todas las tareas para las que se ha estado preparando la organización durante años. Se trata de replicar, los ensayos previos y cumplir con la planificación trazada. Una de las tareas de los organizadores de grandes eventos deportivos es documentarse y observar las experiencias anteriores, porque se pueden aplicar aquellas que son válidas y evitar posibles errores. No obstante, tal y como nos dice Año (2003) esto es absolutamente insuficiente debido a tres razones:

- En primer lugar, por las **diferencias de cada sede, país y región**. Las diferencias entre los sistemas organizativos del propio deporte en cada país y su nivel de cultura deportiva dificultan la aplicación de organizaciones anteriores.
- En segundo lugar, por la **cantidad de imprevistos** que surgen, que explica las dificultades de la propia ejecución de los eventos aún cuando se disponga de mucha información de eventos anteriores y esté todo planificado. Lo importante es tener capacidad y experiencia para resolver las complicaciones que puedan surgir.

- En tercer lugar y, en menor medida, por la **ausencia de algunos datos o la fiabilidad de otros en las memorias de los eventos** que publican los comités organizadores de eventos anteriores.

No obstante, desde el punto de vista del éxito del evento, es muy importante que los posibles errores o dificultades que puedan surgir, no salgan fuera, que el público y los asistentes al evento no las perciban (Añó, 2003). El objetivo en esta fase es el éxito del evento, es decir la satisfacción de los competidores, los espectadores, los telespectadores y los colaboradores (Desbordes y Falgaux, 2006).

Se requiere rigor, adaptabilidad y capacidad para relacionarse. Si todo está bien planificado, se requerirá vigilancia y sólo habrá que preocuparse de los imprevistos reales. Por tanto, las principales competencias que se requieren en la organización son facilidad de adaptación, capacidad y rapidez de reacción. Siempre existirá incertidumbre y para minimizar esto puede contemplarse una simulación específica con todos los organizadores para pulir la preparación, afrontar aquellos cambios que pueden producirse durante la actividad y comprobar la capacidad de adaptación de todos (Desbordes y Falgaux, 2006).

##### **5) Fase de cierre y liquidación (postevento).**

Esta última fase, que se descuida con demasiada frecuencia pero que es indispensable, es la del balance, en la que se enumeran los puntos positivos que hay que mantener y los que hay que mejorar o eliminar. Más que cerrar el evento, lo que hace es establecer las perspectivas de futuro y contribuir a perfeccionar el mismo. Tal y como apuntan Desbordes y Falgaux (2006), cuando se trata de eventos deportivos en los que se repiten de forma periódica, esta fase es esencial dentro de la lógica de innovación y continuación, pues permite mejorar el producto y adecuarlo a la evolución de las expectativas de los diferentes agentes.

Esta fase puede durar años, los miembros de los Comités, principalmente, los ejecutivos entran en un estado de cierta desmotivación y cansancio, frente a la vorágine que ha supuesto los últimos meses previos a la celebración (Añó, 2003; Desbordes y Falgaux, 2006). Se empieza por enviar cartas de agradecimientos y felicitaciones a todos los

miembros de la organización, a los participantes, a los patrocinadores, a las diversas instituciones y a la prensa (Desbordes y Falgaux, 2006).

Los eventos suelen cerrarse varios años después de celebrado el mismo y hay que ser conscientes de ello para establecer las previsiones necesarias, sobretodo a efectos económicos. En este sentido, Añó (2003) señala algunos pasos y actos que deben seguirse al concluir un evento para que se produzca un cierre ordenado y lo más rápido posible, estos son:

- Control de existencias y bienes,
- Primera reunión post evento del comité organizador: tomas de decisiones sobre el cierre del evento, memoria y liquidación de bienes y existencias.
- Venta de bienes y existencias del comité.
- Publicación de la memoria oficial del evento.
- Cierre de la liquidación económica.
- Segunda reunión post evento del comité organizador: presentación y aprobación de la liquidación económica.
- Tercera y última reunión post evento del comité organizador: disolución del mismo.

En este sentido, Añó (2003) indica: “Los bienes y existencias en los grandes eventos deportivos suelen ser abundantes. Su computo, valoración y venta suele llevar un cierto tiempo y ello influye en la liquidación posterior. De este modo, la organización puede decidir poner a la venta o donar los bienes y materiales, bien a las propias instituciones, bien a entidades sin fines de lucro como los clubes deportivos o las federaciones”.

En la reunión del comité organizador, cada comisión o dirección destacará las cuestiones que le parezcan más importantes. Es interesante analizar la situación de los elementos menos explícitos como, por ejemplo, el dinamismo de los organizadores y el ritmo de la actividad. Dejando aparte los problemas técnicos que hay que resolver, estas últimas impresiones serán las que quedarán en la memoria de los participantes una vez terminado el acontecimiento. Es necesario archivar y crear informes con todas las autorizaciones, las facturas, los contratos, los correos y los datos perfectamente

clasificados, que en el caso, de eventos periódicos son muy valiosos (Desbordes y Falgaux, 2006).

Por otro lado, la elaboración, redacción y publicación de la memoria del evento también tarda tiempo, el cual variará en función de la magnitud del mismo y los trámites que tenga que superar dicha memoria antes de su publicación. Luego queda la liquidación del evento cuyo sistema puede estar previsto en los acuerdos previos institucionales, pero que también requerirá tiempo, dado que normalmente hasta entre seis meses y un año después de su finalización no se conocerán las cifras económicas definitivas, no se podrá proceder antes al cumplimiento de esas obligaciones y cerrar el evento (Añó, 2003). Ello, con independencia de las normas legales de custodia de los documentos que las Administraciones públicas puedan solicitar, cuyo periodo normal, desde el punto de vista fiscal, es de 5 años después de la última liquidación presentada.

No obstante, el comité o la entidad en cuestión no se disolverá hasta en tanto no abonen todas sus aportaciones los socios del mismo y se cancelen los créditos o se hayan repartido o vendido todos los activos. De este modo, en esta fase el objetivo prioritario es liquidar o cerrar pronto y bien el evento. De lo contrario, de nada sirve haber tenido éxito en la celebración del mismo si luego se retrasan los pagos a proveedores o las instituciones entablan una disputa sobre quien se hace cargo de la liquidación. Así, tal y como nos dice Añó (2003), acabar bien es tan importante a nivel de imagen como de la propia celebración del evento.

### **1.4.3. Estructura y áreas en la organización de eventos deportivos.**

En la estructura de toda organización de un evento existe una serie de funciones principales que según Shone y Parry (2004) serían cinco: operaciones relacionadas con los servicios a los visitantes, operaciones relacionadas con servicios de apoyo, marketing, administración y financiación.

En los eventos deportivos de cierta magnitud estas funciones serían las siguientes (Desbordes y Falgaux, 2006):

- función administrativa y financiera,

- función legislativa y de seguridad,
- función de comunicación y medios de comunicación,
- función comercial y de patrocinio,
- función logística,
- función deportiva.



**Figura 3.6.** Estructura de la organización de un evento.

**Fuente:** Successful event Management: a practical handbook (2004).

No obstante, para Ayora y García (2004) existen cinco áreas en la organización de eventos deportivos que serían: área de marketing, área económico – jurídica, área logística, área de infraestructuras y área técnica. Tal y como nos dicen estos autores la definición de las áreas, la agrupación de sus necesidades y la composición de sus miembros variarían en función del evento teniendo en cuenta su complejidad, su repercusión, su importancia y su duración. Además es necesario proporcionarles recursos humanos y materiales, potenciarlas, estimular su autonomía, procurar su interrelación y coordinarlas.

Por otro lado, Año (2003) propone una serie de áreas de organización para los grandes eventos deportivos que serían las siguientes:

- Área económica (marketing, economía administración y recursos humanos).
- Área de promoción y divulgación (promoción, medios de comunicación, publicaciones y protocolo).

- Área técnica y de instalaciones (técnico-deportivo, instalaciones o arquitectura/ingeniería).
- Área de servicios (servicios médicos, seguridad, tecnología y comunicación).
- Área de alojamientos y transporte (transporte interno y externo y alojamientos).

Dentro del área económica se llevarán a cabo una serie de tareas como son la planificación de costes, gastos e ingresos, el control de todos los recursos económicos (contabilidad, nóminas, etc.) y la planificación de recursos (patrocinadores, taquillaje, mercaderías) (Ayora y García, 2004). También son muy importantes en esta área los recursos humanos entre los que destacamos los siguientes grupos: ejecutivos, personal de servicio, personal técnico, voluntarios y seguridad.

En cuanto al área de promoción y divulgación, se tendrán en cuenta aspectos de promoción como la publicidad y los campeonatos, revistas o página web del evento; la atención a los medios de comunicación proporcionándoles la infraestructura necesaria para los medios de comunicación y la atención a los mismos; y aspectos de protocolo como las recepciones, los actos oficiales y los obsequios (Añó, 2003; Ayora y García, 2004).

Por otro lado, el área técnica y de instalaciones se encargará de los aspectos deportivos como los horarios, sedes de competición, calendario, material deportivo y el desarrollo específico de la competición. Las instalaciones deben estar correctamente acondicionadas a las necesidades técnicas y deportivas de la competición.

Por último, el área de alojamientos y transporte tendrá cinco tareas principales que son (Añó, 2003): la organización del transporte internacional, es decir, los viajes de los participantes hasta el lugar de celebración del evento; la organización del transporte local al lugar o lugares de celebración del evento; el alojamiento de los participantes; la gestión hotelera en el caso de la existencia de una Villa o lugar de alojamientos diferente de los hoteles; y la alimentación de los participantes (vips, periodistas, deportistas y personal de organización).



### **1.5. Beneficios socioeconómicos de los eventos deportivos.**

La organización de grandes eventos deportivos genera más interés por el impacto económico, turístico y de imagen para las ciudades o regiones encargadas de su organización, que por el carácter deportivo de dichos acontecimientos (Añó, 2003).

Según Heinemann (1998) pueden identificarse dos grupos de actividades deportivas relevantes económicamente que son: por un lado, la práctica deportiva de la población y su interés por el deporte y, por otro lado, las repercusiones económicas de los grandes eventos deportivos. Para este autor la diferencia entre ambos grupos de actividades radica en el hecho de que los eventos deportivos están limitados en el tiempo y, además, se distribuyen de forma distinta en cada región geográfica. Los efectos de estos grandes eventos deportivos van más allá de los meramente económicos o cuantificables desde el punto de vista monetario.

Así, pues, siguiendo a Añó (2001), las fuentes de financiación de un evento deportivo son los derechos de retransmisión, los espectadores, las subvenciones públicas, la publicidad y patrocinio, el merchandising, la venta de materiales, el alojamiento y las publicaciones. De estas, la más importante es la de los derechos de retransmisión aunque en la mayoría de ellos, no son propiedad del organizador, como es el caso de los Juegos Olímpicos, ya que pertenecen al Comité Olímpico Internacional, quien otorga el 50% de los mismos al Comité Organizador.

Los ingresos por entradas de espectadores es la otra fuente privada de importancia, mientras que el resto su alcance es mucho menor, convirtiéndose las aportaciones de las instituciones públicas que se integran en el Comité Organizador en otra fuente muy importante, que afrontan los posibles déficits de las candidaturas de este tipo de acontecimientos deportivos (Añó, 2001).

No obstante, como hemos dicho, los beneficios para las ciudades o regiones en los que se organiza estos grandes eventos deportivos no sólo son de tipo económico, turístico o deportivo, sino también, de carácter social. En este sentido, hay que destacar el incremento de la práctica deportiva, o la mejora de los servicios e infraestructuras.

La construcción de instalaciones deportivas y el desarrollo de las competiciones o ampliación de las ofertas deportivas pueden suponer un beneficio para la población residente en la ciudad organizadora del evento deportivo (Heinemann, 1998). Estas instalaciones deportivas tardarían mucho más tiempo en construirse o no se llegarían a edificar y al terminar el evento quedan a disposición de los ciudadanos para su utilización (Añó, 2001). A modo de ejemplo, una de las instalaciones más destacadas de la ciudad de Valencia es el Velódromo-Palacio de Deportes Luis Puig, consecuencia del mundial de Ciclismo de 1992.

También, hay que destacar las mejoras en las redes de transporte, ya que es uno de los aspectos que más deben cuidar la ciudad organizadora para ser valorada positivamente por el organismo encargado de otorgar el evento deportivo. Asimismo, se debe incrementar la capacidad hotelera que, posteriormente, servirá para dar alojamiento a espectadores y participantes. Toda esta infraestructura permanecerá, una vez concluido el acontecimiento, para el uso de los ciudadanos y turistas que visiten la ciudad.

Otro aspecto muy importante es la creación de puestos de trabajo, aunque sea temporal en la mayoría de eventos deportivos. No lo es tanto para acontecimientos como los Juegos Olímpicos, los Juegos del Mediterráneo o Campeonatos Mundiales de diferentes deportes, ya que desde su adjudicación hasta la celebración pasan varios años en los que se debe disponer de una plantilla de personas con un contrato laboral más largo.

Además, la celebración de los eventos deportivos tiene una repercusión inmediata sobre el aumento de la práctica deportiva, incrementado en número de licencias federativas, así como, el número de personas interesadas en practicar algún deporte o actividad física. No obstante, este beneficio dependerá en gran medida del resultado de los deportistas locales o nacionales que participen en dicho evento, influyendo en la sensación de éxito o fracaso deportivo.

Por otro lado, aumentan las subvenciones a la práctica deportiva por parte de las instituciones públicas. Aunque, como nos dice Añó (2001), se pueda pensar que esto va destinado a deportistas profesionales o de alto nivel, pero al final acaba afectando a todas las administraciones con competencias en el deporte que incrementan sus recursos

y subvenciones para el deporte en general. Asimismo, los grandes eventos deportivos contribuyen a aumentar la inversión privada sobretudo en hoteles, restaurantes, comercios, es decir, en empresas del sector de ocio y turismo y, también, en empresas específicas como las de material deportivo o ropa deportiva y en el patrocinio deportivo.

Además, se incrementará el turismo, ya que a través de estos eventos se posibilita el conocimiento de la localidad en la que se celebra y sus visitas posteriores. Así, uno de los objetivos principales de este tipo de eventos es conseguir atraer el turismo no sólo durante el evento sino de forma permanente, para lo que se precisa el apoyo y la colaboración de todos los ciudadanos, las autoridades y los organizadores (Añó, 2001). Un buen ejemplo de ello es el aumento de turistas en Valencia motivado por la celebración de la Copa del América en 2007 (ver tabla 3.5, recopilada por Añó, 2011).

**Tabla 3.5.** Evolución de los turistas en Valencia 2005/2009.

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Total</b>	1.294.260	1.641.872	1.921.197	1.821.695	1.798.180
<b>Espanoles</b>	856.181	1.030.731	1.154.004	1.040.096	1.098.661
<b>% total sobre visitantes</b>	66,2%	62,8%	60,1%	57,1%	61,1%
<b>Extranjeros</b>	438.079	611.141	767.193	781.599	699.519
<b>% total sobre visitantes</b>	33,8%	37,2%	39,9%	42,9%	38,9%
<b>Italia</b>	68.358	91.747	152.311	135.446	138.301
<b>Reino Unido</b>	74.652	86.971	99.491	95.578	72.377
<b>Alemania</b>	33.249	40.354	59.492	57.667	50.836
<b>Francia</b>	32.224	47.644	52.215	53.977	51.289
<b>Países Bajos</b>	7.396	15.434	28.644	52.116	40.836
<b>Bélgica</b>	11.512	21.391	24.879	27.625	24.169
<b>Rusia</b>	2.927	3.460	4.779	7.601	8.499
<b>Estados Unidos</b>	25.397	33.696	41.160	42.090	42.417

Fuente. Añó (2011) a partir de datos del BCB.

## **2. EL GRAN PREMIO DE EUROPA DE FÓRMULA 1.**

### **2.1. Breve repaso por la historia de los Grandes Premios de la Fórmula 1.**

Las primeras carreras de *Grand Prix*, en castellano Gran Premio, tienen su origen en las carreras de automóviles organizadas en Francia desde 1894. Estas carreras se caracterizaban por realizarse en caminos abiertos, con pocas medidas de seguridad y con un pavimento muy inestable, donde los accidentes eran frecuentes, dando lugar al fallecimiento de pilotos y espectadores.

No obstante, a partir de 1900 comienzan a celebrarse una serie de campeonatos en Europa y Estados Unidos que sientan las bases de los futuros Grandes Premios de automovilismo. En este sentido, cabe destacar la celebración en 1900 de la Copa Gordon Bennett de Carreras de Automóviles en Europa, siendo muy importante ya que permitió la participación de pilotos internacionales (hasta trece automóviles por país), así como, la Copa Vanderbilt en Long Island (Estados Unidos) en 1904.

Así, pues en 1906 se celebra la primera carrera con el nombre de Gran Premio, organizada por el Club del Automóvil de Francia (CAF), el triunfo en esta primera edición fue para el húngaro Ferenc Szisz (1873-1944) en un Renault. Esta carrera se desarrollaba durante dos días en el mes de Junio, en el circuito de Le Mans, al que se le daban 6 vueltas, de 105 kilómetros cada una. Durante los primeros años del siglo XX las carreras se caracterizaron por la independencia entre ellas, es decir, cada país organizaba sus propias carreras, sin un campeonato formal que les permitiese vincularlas. Respecto a las reglas, hay que destacar que variaban según el país y la carrera y se utilizaba como criterio el peso máximo del automóvil en un esfuerzo por limitar el poder de los motores al limitar el tamaño de los mismos. Asimismo, cada coche disponía de un piloto y un mecánico, siendo éste último el único autorizado a realizar reparaciones en el vehículo.

No sería hasta 1922 cuando otro país como Italia celebraría otra carrera bajo la denominación de *Grand Prix* en Monza. Seguidamente, Bélgica y España, en 1924,

también crearían sus propias carreras, luego extendiéndose por otros países. Aunque estas carreras no estaban agrupadas bajo el paraguas de un campeonato formal.

En 1924 se produciría muchos clubes nacionales de motor se unieron para formar la Asociación Internacional de Clubes de Automóviles Reconocidos (AICAR), cuya Comisión Deportiva fue autorizada a regular los Grandes Premios y otras formas de competiciones internacionales. Durante el período de 1927 a 1934 se incrementó el número de carreras con la categoría de Gran Premio, siendo de cinco eventos en 1927, de nueve en 1929 y de dieciocho en 1934.

Durante los años previos a la Segunda Guerra Mundial el dominio pasó de los franceses hasta la década de los años 20 a los alemanes que dominaron el panorama durante la siguiente década. De hecho, las autoridades alemanas apoyaron económicamente a marcas como Mercedes y Auto Union con la finalidad de aumentar la gloria y el prestigio del *Reich*. De este modo, los equipos de automovilismo alemanes dominaron el periodo de 1934 a 1939.

Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, en 1946 solo se celebraron cuatro carreras con la categoría de Gran Premio. En 1947, la AICAR pasa a llamarse Federación Internacional de Automovilismo (FIA), con su sede central en París. Este organismo anunciaría en 1949 que para el siguiente año se unirían varios Grandes Premios nacionales para crear la Fórmula 1 con un Campeonato Mundial para pilotos, con un sistema de puntuación y siete carreras consideradas como aptas para el Campeonato del Mundo. Así, la primera carrera se celebró el 13 de mayo de 1950 en el circuito de Silverstone en el Gran Premio del Reino Unido, siendo el italiano Giuseppe Farina con un Alfa Romeo, el campeón de esta carrera y el primero en ser Campeón Mundial de Pilotos.

El dominio de Alfa Romeo continuó con el piloto Juan Manuel Fangio quien ganó el campeonato mundial en 1951, ganando cuatro más de 1954 a 1957. Los campeonatos de 1952 y 1953 los ganaría Alberto Ascari con la marca italiana Ferrari, gracias a la lesión de Fangio y a una modificación del reglamento de la FIA que obligaba a utilizar motores de 2 litros propios de la Fórmula 2. Este cambio fue eliminado a partir de 1954, año en el que se regresaría a la reglamentación correspondiente a la Fórmula 1.

En 1958, tras la retirada de Fangio, sería el inglés Mike Hawthorn el campeón de este año, de nuevo con Ferrari como escudería. Este año fue muy importante ya que marcaría una nueva tendencia que consistía en la colocación del motor en la parte trasera del vehículo, cuyo pionero fue Stirling Moss con su Cooper, extendiéndose a otras marcas como Lotus o BRM, excepto Ferrari.

El australiano Jack Brabham conseguiría los títulos de 1959 y 1960. En 1961 la FIA restringió los motores de la Fórmula 1 a 1.5 litros con la finalidad de reducir la velocidad de los competidores. Este año sería Ferrari, con el estadounidense Phil Hill, quién se adjudicaría esta edición, mientras que el campeonato de 1962 se lo llevaría Graham Hill en un BRM. En 1962 el equipo Lotus compitió con el modelo Lotus 25 propulsado por el nuevo motor Coventry-Climax FWMV V8. En vez del chasis tubular el coche tenía un chasis construido de lámina de aluminio y llamado monocasco, que fue el mayor avance tecnológico desde la introducción del motor trasero.

En 1966 la FIA permitió el uso de motores de 3.0 litros lo que aumentó la potencia de los vehículos. Se trataba de un año de transición, del que salió beneficiado Jack Brabham con la creación de un nuevo equipo con su propio nombre, que le permitió alzarse con el campeonato mundial dos veces seguidas.

A partir de 1968 se produjeron novedosos cambios en la Fórmula 1 protagonizados por el equipo Lotus. En primer lugar, empezaron a sustituirse los colores nacionales de cada competidor por otros relacionados con marcas patrocinadoras (el primero fue el equipo Lotus en la Fórmula 2 con la marca Imperial Tobacco). Por otro lado, se introducen, por primera vez en esta competición, los alerones en los monoplazas (aparecieron en el Lotus 49B de Graham Hill). De esta forma, sería el equipo Lotus el que se adjudicaría las ediciones de 1968 y 1969, a pesar del trágico fallecimiento de Jim Clark en un evento sin puntos de la Fórmula 2.

Durante la década de los años 70 se llevaron a cabo diversas innovaciones en los monoplazas tanto externas como internas. En el primer caso, cabe destacar los cambios en los alerones, que salían del morro y de la parte posterior de los vehículos, y en la carrocería, en forma de cuña. Desde el punto de vista interno, hay que señalar la

integración del motor como parte estructural del chasis, siendo el cambio más significativo el realizado por Ferrari con la caja de cambios transversal que permitía un mejor reparto de pesos en el eje trasero.

En 1974 se crearía la Asociación de Constructores de Fórmula 1, con sede en Londres, con la finalidad de modificar la organización comercial de la Fórmula 1 para conseguir que beneficiase a más a los equipos participantes.

En cuanto a la década de los años 80 cabe destacar el dominio de las escuderías de McLaren y Williams con pilotos como Alain Prost (campeón en las ediciones de 1984, 1986, 1989 y 1993) y Ayrton Senna (campeón en las ediciones 1988, 1990 y 1991) que protagonizaron una de las rivalidades más espectaculares de la historia de la Fórmula 1.

Durante los años 90 seguía expandiéndose la comercialización de la Fórmula 1 mediante la instalación de microcámaras en los coches con la finalidad de incrementar la audiencia en las televisiones. Además esto hacía más atractivo el deporte a los patrocinadores, más allá de las ya tradicionales compañías tabaqueras. Asimismo las mejoras en seguridad también provocaron que algunos de los grandes fabricantes se sintieran más atraídos a involucrarse con los equipos en roles de mayor importancia.

Así, en este periodo aspectos como la estrategia de los equipos o la tecnología se convirtieron en las armas de las escuderías que incorporaban nuevos avances a sus monoplasas con la finalidad de sorprender a sus adversarios.

En la última década ha venido marcada por el dominio de Ferrari y de Michael Schumacher. Este piloto alemán es el más laureado de la historia de la Fórmula 1, de los siete que tiene en su haber hay que destacar la consecución de cinco seguidos de 2000 a 2004 con la escudería Ferrari. Tras la hegemonía de Ferrari llegarían los dos títulos de Fernando Alonso con Renault en 2005 y 2006. El siguiente campeonato se lo llevaría Kimi Raikkonen con su Ferrari, aprovechándose de la rivalidad entre los dos pilotos del equipo McLaren (Lewis Hamilton y Fernando Alonso). La edición de 2008 se la adjudicaría el piloto inglés Lewis Hamilton, el título de 2009 se lo llevaría Jenson Button del equipo Brawn GP y finalmente la edición del 2010 se la adjudicaría el piloto

alemán Sebastian Vettel, el más joven de la historia en ganar un campeonato mundial de este deporte, del equipo Red Bull Racing.

Por otro lado, en esta última década los Grandes Premios de Fórmula 1 son considerandos eventos deportivos de gran magnitud, debido a la gran repercusión sobre los medios de comunicación y la gran cantidad de aficionados que asisten a los circuitos, así como, por sus niveles de audiencia televisiva. Durante los últimos años se han incorporados circuitos en diferentes países del mundo y se ha potenciado la construcción de circuitos urbanos, como, por ejemplo, el Circuito Urbano de Valencia de España (2008), el Thompson Road de Singapur (2008), el Islas Yas en Emiratos Árabes (2009) y el Circuito Internacional de Yeongam de Corea del Sur (2010). Pero, por otro lado, han desaparecido los circuitos en Estados Unidos, mientras que Cánada ha estado ausente dos años, y ha vuelto en 2011. Igualmente de los dos que se celebraban en Alemania sólo queda uno (Nürburgring), y en 2010 y 2011 no se celebró el de Francia (comprobar, pero creo que es así). Ello marca una tendencia hacia la organización de pruebas en zonas asiáticas, en detrimento de Europa, el gran consumidor de la Fórmula 1.

## **2.2. El Gran Premio de Europa de Fórmula 1.**

El **Gran Premio de Europa** de Fórmula 1 es una de las pruebas puntuables para el campeonato Mundial de Fórmula 1. Este evento deportivo se ha disputado en tres ocasiones durante la década de los 80 del siglo pasado y de forma regular desde 1993. Este Gran Premio ha estado acompañado desde 1997, primero por la Fórmula 3000 Internacional y luego por la GP2 series.

En sus primeras ediciones se creó para cubrir posibles cancelaciones de otros grandes premios, como en 1983 cuando no se pudo llevar a cabo el Gran Premio en Nueva York o en 1993 cuando no se disputó el Gran Premio de Asia. Este evento se ha caracterizado por no tener una sede fija y se ha corrido en los circuitos de Brands Hatch y Donington Park en el Reino Unido, Jerez en España y Nürburgring en Alemania, ininterrumpidamente desde 1999 hasta la temporada 2007. A partir del año 2008, el Gran Premio de Europa de Formula 1 se traslada al circuito urbano de Valencia, nueva sede en la que permanecerá hasta 2015.



La edición de 1993 es recordada debido a la famosa victoria de Ayrton Senna bajo condiciones meteorológicas cambiantes. En 1997, la Federación Internacional del Automóvil decidió dar a la carrera disputada en el Nürburgring el nombre de Gran Premio de Luxemburgo y ese año el Gran Premio de Europa se trasladó al Circuito Permanente de Jerez. Desde 1999 hasta 2007, el Gran Premio de Europa se disputa de nuevo en Nürburgring, en sustitución del Gran Premio de Luxemburgo.

Finalmente, a partir de la temporada 2008, el Gran Premio de Europa se disputa en el circuito urbano de Valencia, en compañía de la GP2 Series. El primer GP de Europa valenciano se disputó el 24 de agosto de ese mismo año. El Open Internacional de GT y la Fórmula 3 Española visitaron el circuito en 2008.

El circuito tiene una longitud de unos 5.400 metros, con 25 curvas, 11 a la izquierda y 14 a la derecha (ver tabla 3.6). Este circuito transcurre por la zona del Grao, rodea la dársena interior del puerto de la ciudad y por la nueva reordenación urbana del barrio de Nazaret que será construido entre las vías del ferrocarril, el antiguo cauce del Turia y del puerto. La media de anchura del circuito es de 14 metros. El trazado del circuito sigue rodeando la dársena en sentido de las agujas del reloj por el vial perimetral hasta llegar a la “Grúa Cabria” donde se acerca al cantil del puerto. El trazado, a continuación, atraviesa el paseo del Foredeck lleno de palmeras para pasar a la explanada previa a la Marina Norte, allí con unas cuantas curvas “lentas” se acercan perpendicularmente al canal de acceso a la dársena para cruzarlo a través de un puente giratorio.

**Tabla 3.6.** Características del circuito urbano de Valencia.

Longitud total de la pista: 5.473,5 metros.	Longitud de la calle de boxes: 657 metros.
Longitud de las vías de servicio: 3.824 metros.	Longitud de las vías de servicio a privados: 1.828 metros.
Ancho mínimo en la recta de meta: 15 metros.	Ancho mínimo resto de la pista: 12 metros.
Número de curvas: 25. Curvas a izquierda: 11; Curvas a derecha: 14	

Una vez por la Marina Sur, el trazado discurre cerca del muelle siguiendo la curva que éste describe, para adentrarse por donde actualmente se encuentra el puente levadizo, ya pegado al muro que separa la marina de ocio del puerto comercial.

Tras pasar junto a la lonja de pescadores el trazado se aleja de la dársena por la puerta de Astilleros, enfilando directo hacia el puente del mismo nombre, pero antes de llegar al mismo, gira a la derecha 90° para adentrarse en la nueva zona urbana del Grao. Aquí, el trazado bordea el antiguo cauce del río Turia hasta llegar a la vía del ferrocarril, donde con una curva en horquilla, que pasa junto al cementerio del Grao, y se dirige hacia el norte a buscar la prolongación de la avenida de Francia.

Al llegar a esta nueva avenida discurre por su calzada derecha, cruza la glorieta, y transita por un juego de curvas en “S” que sorteja algunos edificios. Finalmente, pasa la avenida Ingeniero Manuel Soto y con un giro a izquierdas entra de nuevo en la recta de salida, ya dentro del puerto y cerca de la dársena.

En cuanto a los boxes y la recta de meta, éstos se encuentran en el tinglado número 4 del puerto, situados en paralelo a la pista, de forma que su retorno se produce a 680 metros pasada la línea de meta.

### **3. REVISIÓN DE LA LITERATURA SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS EVENTOS DEPORTIVOS.**

Aunque existe una fuerte tendencia a analizar los impactos económicos que se derivan de la celebración de grandes festivales o eventos ya sean deportivos, culturales o sociales, existen otro tipo de impactos como los sociales que están asociados a la celebración de este tipo de acontecimientos.

Existen numerosos estudios sobre las percepciones de la población o de los residentes de las ciudades que organizan o acogen grandes eventos deportivos. Así, algunos de ellos están relacionados con las **percepciones sobre los Juegos Olímpicos** (Deccio y Baloglu, 2002; Waitt, 2003; Zhou y Ap, 2009; Ritchie et al., 2009; Mihalik y Simonetta, 1999); **sobre los Campeonatos Mundiales de diferentes deportes** (Kim y Petrick, 2005; Kim et al., 2006; Lorde et al., 2011; Ohmann et al., 2006; Jones, 2001); **sobre otros eventos deportivos** (Ntloko y Swart, 2008; Bull y Lovell, 2007; Buch, 2006); o los relacionados, más directamente, con esta investigación por estudiar **eventos deportivos de motor** (Fredline, 2000; Cegielski y Mules, 2002; Año et al., 2010b). Asimismo, existen otros estudios referidos al **desarrollo de escalas para medir las**

**percepciones de los residentes** hacia eventos y festivales (Delamere, 2001; Fredline et al., 2005).

Algunos de estos estudios se centran en el análisis de las percepciones antes de la celebración del evento deportivo (Ritchie et al., 2009; Zhou y Ap, 2009; Waitt, 2003) o después de su celebración (Mihalik y Somonetta, 1999; Ntloko y Swart, 2008; Cegielski y Mules, 2002; Añó et al., 2010b), otros comparan las percepciones de los ciudadanos antes y después de la celebración de los acontecimientos (Kim et al., 2006; Kim y Petrick, 2005; Lorde et al., 2011). Sin embargo, algunos estudios de los indicados (Ritchie et al., 2009; Kim et al., 2006; Kim y Petrick, 2005; Lorde et al., 2011; Waitt, 2003) se caracterizan por ser longitudinales, es decir, se realizan varias encuestas separadas en periodos de tiempo, con la finalidad de comprobar el cambio en las percepciones de la población conforme se acerca el evento o una vez finalizado el mismo.

Dentro de los estudios referidos a las percepciones de la población **sobre los Juegos Olímpicos**, podemos diferenciar entre estudios como los de Deccio y Baloglou (2002) y Ritchie et al. (2009), que analizan las percepciones de la población que no reside en la ciudad organizadora (aunque si que pertenecen a otras localidades que actúan como subsedes del evento deportivo), y los estudios de Waitt (2003) y Zhou y Ap (2009), que se centran en los residentes de la ciudad en la que se desarrolla el acontecimiento.

En el primer estudio (Deccio y Baloglou, 2002), los autores trataron de identificar las relaciones entre el apoyo a los Juegos Olímpicos de Invierno de 2002, actitudes, identificación o apego de la comunidad, recursos utilizados, ganancias económicas, oportunidades y problemas que se esperaba que se produjesen por la celebración de este evento. Los resultados indicaron que la población se mostraba favorable ante aspectos como las oportunidades, los beneficios económicos y el uso de los recursos, mientras que se mostraba más desfavorable en relación a las actitudes hacia este evento.

Ritchie et al. (2009), estudian las percepciones de los residentes de dos subsedes olímpicas de vela (Weymouth y Portland) de los Juegos Olímpicos de Londres 2012. Los resultados de este estudio reflejaron un apoyo de la población de estas subsedes a dicho evento, aunque los residentes mostraban sus preocupaciones en torno a aspectos

como el tráfico, los problemas de aparcamiento y el posible aumento de los precios. En este estudio se realizó un análisis factorial que explicó un 60% de la varianza sobre los impactos positivos a nivel social, el transporte, el impacto económico positivo y la subida de los precios. También se realizaron comparaciones según el grupo de población (género, edad, estado civil, distancia de la residencia, localización, empleo derivado del turismo, práctica de deportes acuáticos) en los que se encontraron diferencias significativas.

Por su parte, Waitt (2003) realiza un estudio longitudinal sobre el impacto social de los Juegos Olímpicos de Sydney 2000, con una encuesta realizada en marzo de 1998 y otra en Septiembre de 2000, durante la celebración de los Juegos. En este estudio se comprobó como el número de encuestados de la primera encuesta que esperaba un aumento de los impuestos y del coste de la vida, se redujo en la segunda encuesta. No obstante, en la encuesta realizada durante los Juegos se redujo el número de personas que consideraba que este evento generaría impactos positivos a nivel económico, aunque en dicha encuesta se encontró una pequeña mejora en la creación de puestos de trabajo permanentes. En definitiva, en este estudio se comprobó como el nivel de expectativas económicas derivadas de la celebración de los Juegos Olímpicos disminuyó durante el desarrollo de los mismos. Aunque, según este autor, estos resultados pueden variar según el grupo de población y sus características sociodemográficas.

El estudio de Zhou y Ap (2009), analiza las percepciones de los residentes de Pekín sobre la celebración de los Juegos Olímpicos de 2008. En este estudio comprobaron como la mayoría de los ciudadanos percibían de forma positiva los factores relacionados con el desarrollo económico, urbano y social-psicológico. Sin embargo, los resultados no fueron tan positivos sobre los aspectos relacionados con el factor de desarrollo de la vida cotidiana. Este estudio se diferencia de otros por la clasificación de los sujetos encuestados en dos grupos en función de su apoyo e identificación con este evento: “embracers”, cuyas puntuaciones son muy positivas en todos los factores, y “tolerators”, con puntuaciones más moderadas. Se observaron mejores puntuaciones para el primer grupo en casi todos los ítems de los diferentes factores. A su vez, el primer grupo fue dividido en dos subgrupos (los más optimistas y los reservados), encontrándose sólo diferencias entre ambos para los ítems del factor de desarrollo de la vida cotidiana y el

económico. En general, en este estudio se comprobó como el apoyo de los ciudadanos era muy elevado y, además, las percepciones con respecto a los impactos derivados de la celebración de los Juegos en Pekín eran muy positivas.

Dentro del grupo de estudios que analizan **campeonatos mundiales de algún deporte**, podemos destacar el de Kim y Petrick (2005) y Kim et al. (2006), que analizan las percepciones de los residentes de Seúl sobre el Mundial de Fútbol de 2002 de Corea y Japón. En los dos estudios se comparan resultados entre los impactos percibidos como positivos y como negativos. También Ohmann et al. (2006) analiza las percepciones de los residentes de Munich sobre el Campeonato Mundial de Fútbol celebrado en Alemania en 2006.

En el primer estudio (Kim y Petrick, 2005), además, se realizan comparaciones según la edad, el género y la ocupación de los ciudadanos. Se llevaron a cabo dos encuestas, una durante la celebración del campeonato y otra después de tres meses. Al comparar los resultados de ambas encuestas, estos autores encontraron un incremento de las medias relacionado con las perspectivas económicas negativas y un descenso del entusiasmo y del interés de los ciudadanos trascurridos tres meses. Asimismo, el grupo de población de amas de casa mostró una tendencia a percibir los impactos de forma más positiva que los otros grupos.

En el segundo estudio (Kim et al., 2006), se comparan los impactos percibidos de carácter positivo y negativo, antes y después del Mundial de Fútbol. A diferencia del anterior, en este estudio no se realizaron comparaciones según el grupo de población. Se comprobó como antes del evento, los residentes tenían unas expectativas elevadas en relación a los beneficios económicos y culturales, en cambio, después del evento se observó como los residentes consideraban que los beneficios generados fueron más bajos que las expectativas, sobretudo en el caso de los beneficios económicos. Asimismo, las medias de factores como los beneficios derivados del intercambio cultural o del desarrollo de los recursos naturales y culturales fueron más bajas en la encuesta realizada después del evento. No obstante, se comprobó como el tráfico, la contaminación, los problemas sociales (crimen, vandalismo, etc.) o el incremento de los precios fueron percibidos como menos negativos que antes del evento.

El estudio de Lorde et al. (2011), analiza las percepciones de los residentes de Barbados antes y después de la celebración del Mundial de Cricket de 2007. En este estudio se encontraron cambios significativos en las percepciones de los impactos positivos y negativos después de la celebración del evento. Después del campeonato se observó una pequeña caída en las percepciones sobre los impactos positivos (beneficios económicos, intercambio cultural y recursos naturales), aunque esta fue más acusada en los impactos negativos (tráfico, contaminación, incremento de los precios, problemas sociales y costes). En este sentido, los autores observaron como antes del evento los ciudadanos consideraban que los costes de este acontecimiento serían superiores a los beneficios, mientras que después de su celebración se manifestaban de forma contraria.

En cuanto al grupo de estudios que analizan **diversos eventos deportivos**, destacamos la tesis doctoral realizada por Buch (2006) sobre el Ironman de Taupo (Nueva Zelanda), el realizado por Ntloko y Swart (2008) sobre la “Red Bull Big Wave Africa” o el de Bull y Lovell (2007) sobre el *Tour de France* 2007.

En el caso del estudio sobre el Ironman de Taupo, Buch (2006), de forma parecida a otros estudios (Zhou y Ap, 2009; Fredline 2000), realizó comparaciones entre tres grupos de personas: los que mostraban una actitud positiva hacia el evento “lovers”, los que mostraban una actitud negativa “pessimists” y los que adoptaban una postura más neutral “realists”. También comparó las percepciones a nivel individual y comunitario, comprobando lo que otros autores corroboran (Fredline et al. 2002; Ross, 1992) relativo a que los impactos percibidos a nivel comunitario son generalmente más elevados que los percibidos a nivel individual. Así, pues en esta investigación la autora encontró que los impactos percibidos por los ciudadanos como más positivos estaban relacionados con la oportunidad de asistir a un evento interesante, el orgullo local y la exhibición o la imagen de Taupo como organizadora del evento. Aunque también detectó como los impactos relacionados con la interrupción o alteración de la vida cotidiana, la restricción en el acceso a las instalaciones y el incremento de los precios, eran percibidos de forma más negativa.

Ntloko y Swart (2008), realizaron un estudio sobre las percepciones de los residentes de Ciudad del Cabo (Sudáfrica) sobre la “Red Bull Big Wave Africa”. De forma similar a lo encontrado por Buch (2006), se comprobó como los ciudadanos consideraban que el

evento proporcionaba una oportunidad de entretenimiento, beneficios económicos para las empresas y comercios locales, promovía el orgullo de los ciudadanos y permitía mostrar la región para atraer el turismo y los negocios a la zona. Sin embargo, en este estudio los ciudadanos consideraban que este evento alteraba muy poco su vida cotidiana en relación con el uso de instalaciones e infraestructuras en la zona donde se celebraba el evento. Además se mostraron en desacuerdo ante los impactos negativos que este acontecimiento pudiese generar, relacionados con el medio ambiente (contaminación, deterioro zonas naturales, etc.) y las desigualdades sociales.

Para finalizar, Lovell y Bull (2007) analizan las percepciones de los residentes de Canterbury (Gran Bretaña) sobre la primera etapa del *Tour de France* de 2007 que acabó en esa ciudad. Ese año, el Tour salió de Londres, donde se realizó la etapa prólogo, mientras que la primera etapa ya en línea fue Londres-Canterbury. Este estudio trata de averiguar cuál era el nivel de conocimiento, de implicación y participación de los ciudadanos, así como, de evaluar la eficacia de las estrategias adoptadas por las autoridades locales en relación con la promoción del evento. Los resultados mostraron que la gran mayoría de los ciudadanos eran conscientes de la celebración del acontecimiento y habían pensado en participar en actividades relacionadas con el mismo. Asimismo, tal y como nos dicen los autores, la gran mayoría de ciudadanos apoyaba la celebración de este evento, lo que está relacionado con una buena campaña de promoción de las autoridades locales.

El **grupo de estudios más relacionados** con el que presentamos en este trabajo son la tesis de Fredline (2000) sobre la “Gold Coast IndyCar Race” y el Gran Premio de Fórmula 1 de Melbourne. Esta autora realiza una comparación de los dos eventos deportivos, a partir de la consideración de cinco grupos de población que percibían de forma diferente los impactos generados (desde las personas con una actitud más negativa a las personas cuya identificación era más positiva). De esta forma, la autora realizó comparaciones en función del grupo de sujetos, observando como los grupos cuya posición era más negativa solían mostrar desinterés por los deportes de motor, sus principales actividades diarias se desarrollaban en los lugares donde se celebraba los eventos y muy pocos desarrollaban alguna actividad directamente relacionada con el turismo. Por el contrario, el grupo que se identificaba más favorablemente con este evento mostraba altos niveles de interés por los deportes de motor y alrededor de la

mitad de los encuestados de este grupo trabajaban en actividades vinculadas con el turismo. En el caso del grupo cuya posición hacia el evento era más neutral, la autora comprobó como la mayoría de los encuestados mostraban niveles muy bajos de contacto con el área en la que se desarrollaba el evento y, generalmente, estos ciudadanos vivían lejos y muy pocas veces viajaban a la región en la que se desarrollaba el acontecimiento.

Por otro lado, Cegielski y Mules (2002) realizaron un estudio sobre la “V8 Supercar race” de Canberra, en el que comprobaron cómo los ciudadanos consideraban que este evento tenía efectos positivos sobre la imagen de la ciudad, sobre la promoción turística y sobre la promoción de la imagen de la ciudad en el resto del país. Además, gran parte de los encuestados apoyaría la celebración del evento en próximas ediciones y en el mismo recinto en el que se realizaba hasta la fecha (*Parliamentary Precinct*). No obstante, los ciudadanos destacan algunos impactos negativos relacionados con los problemas de acceso a la zona y el ruido derivado de los coches que participaban en el evento. En este estudio, de forma parecida a lo encontrado por Fredline (2000), se observaron diferencias en las percepciones de los grupos de población en función de la asistencia al evento, del interés por los deportes de motor, proximidad de la residencia al lugar de celebración del evento y empleo derivado de la celebración del evento.

El estudio de Añó et al. (2010b), analiza las percepciones de los ciudadanos de Valencia sobre el GP de Europa de Fórmula 1 celebrado en 2008. Así, pues este estudio trata el mismo evento que abordamos en esta investigación, aunque hace referencia a la primera edición de este acontecimiento celebrado en Valencia. En este estudio se intentó averiguar, de forma similar a lo realizado en otros estudios como el de Lovell y Bull (2007), cuál era el grado de conocimiento y de identificación de la población con este evento. Los resultados mostraron como los ciudadanos tenían un gran conocimiento sobre la Fórmula 1, aunque la mayoría no tenía ilusión por la celebración del mismo en la ciudad. También se encontró que la repercusión de este acontecimiento era de carácter local e internacional, siendo el turismo y la economía los sectores más beneficiados con su realización, mientras que los organizadores del evento, los empresarios y los políticos fueron los colectivos más beneficiados. Sin embargo, los ciudadanos eran los menos beneficiados. Por último, la mayoría de los ciudadanos



consideraba que la ciudad estaba preparada para organizar el evento y un alto porcentaje de los encuestados indicaba que no asistiría en directo al mismo.

Para finalizar, dentro del **grupo de estudios que desarrollan escalas para medir las actitudes** de los ciudadanos hacia los impactos sociales de los festivales y eventos, destacamos la elaborada por Delamere (2001). Este autor propone dos factores que medirían los impactos percibidos a nivel social, beneficios sociales y costes sociales. A su vez, diferencia dentro del factor de beneficios sociales, tal y como realizan otros estudios posteriores (Buch, 2006; Fredline et al. 2005), entre impactos percibidos a nivel individual y a nivel colectivo o comunitario. En definitiva, este autor propone una escala de medición de actitudes, siguiendo el modelo de expectativas-valores, con la finalidad de evaluar el impacto que los eventos o festivales sociales, culturales o deportivos puedan generar en los residentes de la localidad en la que se celebran. Esta escala ha sido utilizada y adaptada por muchos estudios que evalúan el impacto social de los eventos deportivos.

Otros autores como Fredline et al. (2005) comprueban y verifican en eventos deportivos escalas realizadas por ellos. En este caso, la escala fue probada en el estudio sobre las percepciones de los residentes de Melbourne sobre el Abierto de Australia de tenis celebrado en 2003. En su escala proponen una serie de factores e ítems (ver tabla 4.7. del apartado de metodología) con los que se evalúan las percepciones de los residentes diferenciando entre impactos a nivel individual y a nivel comunitario, así como, diferenciando entre la dirección (positiva o negativa) y la intensidad de los mismo (ligera, regular y grande). Los autores comprobaron que las diferencias del estudio con otros en los que se evaluaba la misma escala se debían a factores contextuales propios de cada acontecimiento analizado. De ahí, que los autores consideraran que este instrumento era un indicador efectivo del impacto de los eventos en la calidad de vida de los ciudadanos.

# **IV. METODOLOGÍA.**

Existe un mayor número de estudios que analizan las percepciones de los ciudadanos sobre los grandes acontecimientos deportivos. No obstante, cada estudio utiliza diferentes métodos, tanto de corte cuantitativo como cualitativo o bien una combinación de los dos. Esta investigación utiliza una metodología de carácter cuantitativo con el objetivo de conocer la opinión de los ciudadanos tanto a nivel general como específica, es decir, según el grupo de población al que pertenecen. A continuación analizaremos las principales características metodológicas de este estudio, tales como la muestra, la población objeto de estudio, el tamaño de la población y el error de muestreo asociado, el instrumento de medida, el trabajo de campo y el procedimiento estadístico.

### **1. Muestra.**

El presente estudio ha sido realizado entre la población de la ciudad de Valencia, alcanzando un total de 1068 personas entrevistadas. La muestra esta compuesta por sujetos encuestados en los diferentes distritos de Valencia. Asimismo, esta estratificada en primer lugar por edad y sexo y, en segundo lugar, por el origen de la residencia familiar.

### **2. Población objeto de estudio.**

La población objeto de estudio está compuesta por los residentes mayores de 15 años del municipio de Valencia, lo cual supone un total de 697.869 habitantes (Instituto Nacional de Estadística, censo 2010). En la tabla 4.1 se muestra el número y porcentaje de habitantes divididos según los estratos considerados de sexo y edad.

**Tabla 4.1.** Distribución de la población de Valencia según la edad y el sexo.

VALENCIA	HOMBRES		MUJERES		TOTAL	
	(n° hab.)	(% hab.)	(n° hab.)	(% hab.)	(n° hab.)	(% hab.)
15-24	41535	12,51%	39363	10,76%	80898	11,59%
25-34	67551	20,34%	63587	17,39%	131138	18,79%
35-49	98761	29,74%	97423	26,64%	196184	28,11%
50-64	67520	20,33%	78073	21,35%	145593	20,86%
>65	56753	17,09%	87303	23,87%	144056	20,64%
TOTAL	332120	100,00%	365749	100,00%	697869	100,00%

**Fuente:** Instituto Nacional de Estadística (INE), padrón municipal 2010.

### 3. Ficha técnica, tamaño de la muestra y error de muestreo.

A partir de la determinación del tamaño muestral teórico, hemos determinado que la muestra tiene un error de muestreo de  $\pm 3\%$  para el total de la población con un nivel del 95% de confianza para toda la muestra en su conjunto.

Después de recoger todas las encuestas, se obtuvieron los tamaños muestrales reales según la edad, que se exponen en la tabla 4.2., El total de encuestas válidas ha sido de 1067, distribuidas entre 580 hombres (54,4%) y 487 mujeres (45,6%).

**Tabla 4.2.** Distribución de la muestral real por grupos de edad.

VALENCIA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
<20	137	12,84	12,84
21-25	353	33,08	45,92
26-30	138	12,93	58,86
31-35	104	9,75	68,60
36-40	57	5,34	73,95
41-45	63	5,90	79,85
46-50	83	7,78	87,63
51-55	61	5,72	93,95
56-60	38	3,56	96,91
61-65	19	1,78	98,69
>66	14	1,31	100,00
TOTAL	1067	100,00	

No obstante, en este estudio, tal y como veremos en el apartado de los resultados, dividiremos la muestra en cuatro grandes grupos de edad: hasta 23 años, de 24 a 34 años, de 35 a 50 años y mayores de 51 años. Esta división la hemos elegido para obtener grupos de muestra representativos de la población según la edad con los que poder realizar y facilitar las comparaciones de los diferentes aspectos que trataremos. En la tabla 4.3 figuran los tamaños muestrales reales siguiendo esta agrupación por edades.

**Tabla 4.3.** Distribución de la muestral real por grupos de edad.

VALENCIA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Hasta 23 años	392	36,7	36,7
De 24 a 34 años	318	29,8	66,5
De 35 a 50 años	225	21,1	87,6
Mayores de 51 años	132	12,4	100,0
TOTAL	1067	100,0	

Desde el punto de vista del origen de la residencia familiar, obtenemos un total de 1066 encuestas válidas, de las cuales 727 son de encuestados cuya residencia se encuentra en la ciudad de Valencia, 208 en municipios de la provincia, de 55 para municipios de la provincia de Alicante, de 32 para los municipios de la provincia de Castellón y de 44 para sujetos cuya residencia familiar se encuentre fuera de la Comunidad Valenciana (ver tabla 4.4). En cualquier caso, todas y todos ellos residían en Valencia ciudad en el momento de la realización de la entrevista.

**Tabla 4.4.** Distribución de la muestra según el origen de la residencia familiar.

<b>RESIDENCIA FAMILIAR</b>			
	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Ciudad</b>	727	68,2	68,2
<b>Provincia de Valencia</b>	208	19,5	87,7
<b>Provincia de Alicante</b>	55	5,2	92,9
<b>Provincia de Castellón</b>	32	3,0	95,9
<b>Otras</b>	44	4,1	100,0
<b>TOTAL</b>	1066	100,0	

Sin embargo, y dado el reducido porcentaje de los habitantes cuya residencia familiar se encuentra fuera de la provincia de Valencia (5,2% para la provincia de Alicante, 3% para la provincia de Castellón y de un 4,1% para otras), se han globalizado los resultados en tres grandes grupos de población a la hora de establecer comparaciones (ver tabla 4.5.). Con ello hemos intentado conocer si debido a la distancia geográfica de la residencia familiar de estos grupos con respecto a la ciudad en la que se celebra este evento deportivo, se producen cambios en la forma de percibir la importancia, el impacto o la repercusión de este acontecimiento sobre la ciudad organizadora, ya que no se perciben dichos aspectos de forma directa.

**Tabla 4.5.** Distribución de la muestra según el origen de la residencia familiar.

<b>RESIDENCIA FAMILIAR</b>			
	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Ciudad</b>	727	68,2	68,2
<b>Provincia de Valencia</b>	208	19,5	87,7
<b>Otras</b>	<b>131</b>	<b>12,3</b>	<b>100,0</b>
<b>TOTAL</b>	1066	100,0	

En la tabla 4.6 se muestra la ficha técnica de la investigación, en la que se resumen los principales aspectos metodológicos y técnicos que definen este estudio.

**Tabla 4.6.** Ficha técnica de la investigación.

	<b>Valencia</b>
<b>Ámbito</b>	Municipio de Valencia
<b>Universo</b>	Censo de Habitantes 697.869 (INE 2010)
<b>Tipo de muestreo</b>	<b>Intencional perceptivo u opinático (no probabilístico)</b>
<b>Error de muestreo</b>	±3% (p=q=0,5)
<b>Nivel de confianza</b>	95%
<b>Tipo de entrevista</b>	Encuesta personal
<b>Trabajo de campo</b>	Enero – Febrero 2010
<b>Realización</b>	David Parra Camacho, alumno del Master de Investigación e Intervención en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte. Trabajo de campo realizado por los alumnos de 4º curso de la Licenciatura en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte de la Universidad de Valencia, en la asignatura de planificación y técnicas de gestión y organización de actividades y eventos deportivos.

#### **4. Instrumento utilizado en la investigación: cuestionario.**

##### **4.1. Descripción del cuestionario.**

El cuestionario elaborado para este estudio es una adaptación de los realizados en otras investigaciones relacionadas con el estudio de las percepciones de la población sobre festivales y eventos deportivos en las ciudades en las que residen (Kim y Petrick, 2005; Ntloko y Swart, 2008; Zhou y Ap, 2009; Ritchie et al., 2009). Asimismo, en la confección del instrumento se ha prestado especial atención a los estudios relacionados con las percepciones de los residentes sobre los impactos de los grandes premios o acontecimientos deportivos relacionados con los deportes de motor (Fredline, 2000; Cegielski y Mules, 2002; Año et al., 2010b). También se ha tenido en cuenta algunas propuestas de escalas de medida de las percepciones y actitudes hacia los festivales y eventos (Delamere, 2001; Fredline et al. 2005), cuyo resumen podemos ver en la tabla 4.7.

**Tabla 4.7.** Estudios y escalas que se han tenido en cuenta.

Tema/Autores	Evento/Sujetos	Características de la escala (factores e ítems)
Impactos del turismo de eventos deportivos en los residentes. Ntloko y Swart (2008)	“Red Bull Big Wave Africa 2005” Residentes de Hout Bay (Ciudad del Cabo). Muestra: 200 personas	10 factores / 32 ítems. Tipo Likert de 5 puntos. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El evento como entretenimiento.</li> <li>➤ Uso del dinero público.</li> <li>➤ Beneficios económicos.</li> <li>➤ Alteración de la vida local.</li> <li>➤ Utilización de instalaciones públicas.</li> <li>➤ Incrementa el orgullo de sus ciudadanos.</li> <li>➤ Impacto medioambiental.</li> <li>➤ Escaparate o imagen de la región.</li> <li>➤ Impacto en los precios.</li> <li>➤ Beneficios para la comunidad, sociales.</li> </ul>
Percepciones de los residentes sobre los impactos de los eventos. Kim y Petrick (2005)	“Copa Mundial de la FIFA Corea del Sur/Japón 2002” Residentes de Seúl. Muestra: 700 personas	8 factores / 31 ítems. Tipo Likert de 7 puntos. <b><u>5 factores/impactos positivos:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Desarrollo turístico y revitalización urbana.</li> <li>➤ Mejora y consolidación de la imagen.</li> <li>➤ Beneficios económicos.</li> <li>➤ Interés por otros países y sus culturas.</li> <li>➤ Desarrollo de la infraestructura turística.</li> </ul> <b><u>3 factores/impactos negativos:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Perspectiva económica negativa.</li> <li>➤ Desorden y conflictos.</li> <li>➤ Problemas de tráfico y congestión.</li> </ul>
Percepciones de los residentes sobre los impactos de los eventos. Zhou y Ap (2009)	“Juegos Olímpicos de Pekín 2008” Residentes de Pekín. Muestra: 1165 personas	5 factores / 26 ítems. Tipo Likert de 7 puntos. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Percepciones generales</li> <li>➤ Social-psicológico.</li> <li>➤ Vida local.</li> <li>➤ Desarrollo urbano.</li> <li>➤ Económico</li> </ul>
Percepciones de los residentes sobre los impactos de los eventos. Fredline (2000)	“Gran Premio de Fórmula 1 de Melbourne 1999 y Gold Coast IndyCar Race 1998” Residentes de Melbourne y de Gold Coast (Queensland).	38 ítems. Tipo Likert de 7 puntos. 3 partes: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Indican cambios</li> <li>➤ Afectan individualmente.</li> <li>➤ Afectan a la comunidad.</li> </ul>

**Tabla 4.7.** (Continuación). Estudios y escalas que se han tenido en cuenta.

<p>Percepciones de los residentes de dos subse-des sobre mega-eventos deportivos. Ritchie et al. (2009)</p>	<p>“Juegos Olímpicos de Londres 2012” Residentes de Weymouth y Portland (Inglaterra, subse-des olímpicas de vela). Muestra: 1500 personas</p>	<p>5 factores / 33 ítems. Tipo Likert de 5 puntos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Impactos sociales positivos.</li> <li>➤ Impactos negativos.</li> <li>➤ Medios de transporte.</li> <li>➤ Impactos económicos positivos.</li> <li>➤ Incremento de los precios.</li> </ul>
<p>Desarrollo de una escala para medir las actitudes de los residentes hacia los impactos sociales de los festivales. Delamere (2001)</p>	<p>“Festival musical popular de Edmonton” Residentes de Edmonton (Alberta). Muestra: 170 personas</p>	<p>2 factores / 25 ítems. Tipo Likert de 5 puntos.</p> <p><b>Factores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beneficios sociales.</li> <li>➤ Costes sociales</li> </ul> <p><b>Subfactores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beneficios para la comunidad.</li> <li>➤ Beneficios individuales.</li> </ul>
<p>Prueba o test de un instrumento genérico para evaluar la percepción y comprensión de los residentes hacia los eventos. Fredline et al. (2005)</p>	<p>“Abierto de Australia de tenis” Residentes de Melbourne (Australia). Muestra: 300 personas</p>	<p>12 factores/ 42 ítems. Tipo Likert de 7 puntos.</p> <p><b>Factores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entretenimiento.</li> <li>➤ Beneficios económicos.</li> <li>➤ Orgullo de la comunidad.</li> <li>➤ Escaparate o imagen de la región.</li> <li>➤ Inversión pública.</li> <li>➤ Alteración de la vida de los residentes.</li> <li>➤ Injusticia y desigualdad social.</li> <li>➤ Uso de las instalaciones públicas.</li> <li>➤ Mantenimiento de las instalaciones públicas.</li> <li>➤ Impacto medioambiental.</li> <li>➤ Precios.</li> </ul>

Así pues, hemos desarrollado un cuestionario compuesto por un total de 38 ítems y preguntas cerradas (ver Anexo I), las cuáles se dividen en varias áreas. De este modo, debemos indicar que los primeros 23 ítems hacen referencia a los impactos percibidos a nivel económico (6 ítems), en las infraestructuras (7 ítems), a nivel social (5 ítems) y a nivel deportivo (5 ítems). Los siguientes 5 ítems hacen referencia al grado de identificación y de actitudes hacia el GP de Fórmula 1. Estos 28 ítems tienen que ser evaluados por los encuestados siguiendo una escala de tipo Likert de 5 puntos



(1=totalmente en desacuerdo; 2=en desacuerdo; 3=ni en desacuerdo ni de acuerdo; 4=de acuerdo; 5=totalmente de acuerdo).

Por otro lado, en esta encuesta también se evalúa el grado de importancia en los ámbitos social, económico, deportivo y turístico percibidos por los ciudadanos (preguntas 30, 31, 32 y 33). Otro apartado del cuestionario se refiere a la repercusión que para los ciudadanos tiene este evento deportivo sobre diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad de Valencia (pregunta 38): economía, turismo, medios de transporte, creación de puestos de trabajo, imagen de la ciudad, accesos, infraestructuras y seguridad. Tanto el grado de importancia como los beneficios percibidos, también se evaluarán mediante una escala de tipo Likert (nada; poco; regular; bastante; mucho).

La pregunta 29 consulta el interés o el gusto de los ciudadanos por la Fórmula 1 mientras que la pregunta 37 consulta la opinión de los ciudadanos sobre la organización del GP de Fórmula 1 (muy mala; mala; regular; buena; muy buena). Para finalizar, las preguntas 34, 35 y 36 recogen información de carácter sociodemográfico: la edad, el género y el origen de la residencia familiar, respectivamente.

**Tabla 4.8.** Resumen metodológico del instrumento.

Factor/Ámbito	Ejemplo de ítem/pregunta	Nº de ítems/preguntas	Escala
Impacto Económico	La Fórmula 1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.	6	Tipo Likert. Con valores de la 5.
Impacto Infraestructuras	Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades.	7	
Impacto Social	La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.	5	
Impacto Deportivo	Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.	5	
Identificación y actitudes	Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador.	5	
Grado de importancia	Importancia económica	4	
Repercusión en diversos sectores.	Medios de transporte	8	
Organización de la Fórmula 1.	¿Cómo consideras que es la organización de la Fórmula 1?	1	Alternativas
Interés por la Fórmula 1	¿Te gusta la Fórmula 1?	1	
Datos sociodemográficos	Edad, sexo y residencia familiar.	3	

## 4.2. Fiabilidad del instrumento.

Antes de elaborar la encuesta definitiva, se realizó una encuesta piloto entre estudiantes de de la Licenciatura y/o el Grado de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte de la Universidad de Valencia, realizada por alumnos de la asignatura Modelos de planificación y técnicas de gestión y organización de actividades y eventos Deportivos (Ver Anexo II). Para esta encuesta piloto se contó con una muestra de 158 alumnos. La finalidad de esta encuesta era observar posibles errores, problemas o confusiones que pudieran derivarse de su realización.

Para comprobar la fiabilidad y la consistencia interna del cuestionario, se aplicó la prueba de Cronbach. En la encuesta piloto los 34 ítems analizados obtuvieron un coeficiente de 0.86 (ver tabla 4.9). Para la escala de actitudes e identificación obtuvimos un coeficiente de 0.87 para los 3 ítems analizados (ver tabla 4.10). A partir de este resultado, se examinaron los coeficientes de los ítems por factores, para revisar, modificar, introducir o eliminar algunos ítems en los que se observasen deficiencias, para finalizar con la elaboración de la encuesta definitiva de este estudio.

Finalmente, de los 34 ítems analizados en la encuesta piloto, la encuesta definitiva se redujo a 23 ítems, obteniendo un coeficiente de 0,96 para la muestra del estudio, que consideramos suficiente. En la encuesta definitiva se introdujeron 2 nuevos ítems en el factor de actitudes y de identificación, aunque tenían un carácter más informativo, de ahí que no hayan sido incluidos en el análisis de fiabilidad. En la tabla 4.9 se muestran las modificaciones realizadas en la encuesta piloto y los coeficientes de las dos encuestas.

**Tabla 4.9.** Modificaciones y fiabilidad del cuestionario.

Factor/Ámbito	Encuesta Piloto			Encuesta Definitiva		
	Nº de ítems	Muestra	Alfa de Cronbach	Nº de ítems	Muestra	Alfa de Cronbach
<b>Impacto Económico</b>	10	157	0,62	6	1067	0,88
<b>Impacto Infraestructuras</b>	9	158	0,52	7	1063	0,88
<b>Impacto Social</b>	9	158	0,6	5	1067	0,86
<b>Impacto Deportivo</b>	6	158	0,78	5	1066	0,85
<b>Total de la escala</b>	34	157	<b>0,87</b>	23	1059	<b>0,96</b>

**Tabla 4.10.** Modificaciones y fiabilidad del cuestionario.

Factor/Ámbito	Encuesta Piloto			Encuesta Definitiva		
	Nº de ítems	Muestra	Alfa de Cronbach	Nº de ítems	Muestra	Alfa de Cronbach
<b>Identificación y actitudes</b>	3	157	<b>0,86</b>	3	1068	<b>0,88</b>

## **5. Procedimiento y trabajo de campo.**

El trabajo de campo fue llevado a cabo por los alumnos de 4º curso de la Licenciatura en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte de la Universidad de Valencia, en las prácticas de la asignatura Modelos de planificación y técnicas de gestión y organización de actividades y eventos Deportivos (curso 2010-2011), cuya docencia corresponde a los doctores Vicente Añó, Ferran Calabuig y Daniel Ayora, profesores del Departamento de Educación Física y Deportiva de la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte (UVEG). Una vez elaborado el cuestionario definitivo, los alumnos se encargaron pasar el cuestionario en diferentes distritos de la ciudad de Valencia a un total de 10 encuestas (personas) por alumno/a. Los alumnos se desplazaron a los diferentes barrios y distritos de la ciudad, asignados previamente, con la finalidad de que la muestra fuese suficientemente representativa. La encuesta se realizó durante los meses de enero y febrero de 2011.

Se consiguieron un total de 1067 encuestas válidas, que consideramos suficientes para poder elaborar este estudio ya que son una muestra suficientemente amplia y representativa de la población de la ciudad (error muestral  $\pm 3$  con un nivel de confianza del 95%), tal y como hemos visto en los apartados anteriores.

## **6. Cálculo estadístico.**

Los resultados obtenidos de las encuestas fueron sometidos a diversos tratamientos estadísticos mediante el paquete estadístico SPSS versión 17.0, propiedad de la Universidad de Valencia, utilizando los medios de la Unidad de Investigación de Rendimiento Físico y Deportivo (UIRFIDE) del Departamento de Educación Física y Deportiva de la Universidad de Valencia. En primer lugar se realizó un análisis descriptivo de las diferentes variables y factores analizados en el cuestionario.

Algunas variables, como la edad y el origen de la residencia familiar, se agruparon en varias categorías (definidas en el apartado 4.3) para facilitar la comparación y la elaboración de tablas de contingencia.

Por otro lado, los estadísticos descriptivos utilizados para el análisis e interpretación de los datos fueron la media, desviación típica, frecuencia, mínimo y máximo.

Después del análisis descriptivo se efectuó un análisis diferencial utilizando dos análisis: la prueba T para muestras independientes y el ANOVA, con la aplicación inicial de la prueba de Levene para comprobar la homocedasticidad de las distintas variables. Asimismo, se aplicó la prueba de contraste de Tukey para determinar las diferencias entre categorías o subgrupos de las variables.

Para finalizar con el estudio estadístico se realizó un análisis correlacional para observar la relación entre distintas variables del estudio. Se realizaron pruebas de correlación bivariada y multivariable mediante el análisis del coeficiente de correlación de Pearson.

# **V. RESULTADOS.**

En este apartado exponemos el informe sobre los resultados extraídos del procesamiento de los datos de las encuestas en el programa estadístico SPSS v.17.0. No obstante, antes de exponer los diferentes resultados obtenidos es conveniente explicar el proceso seguido para la obtención de los mismos, que iría desde la introducción de los datos de las encuestas en una matriz global hasta el procesamiento de los mismos por el programa SPSS.

En este sentido, en el primer paso se exportaron a dicho programa los datos de la matriz global en la que se encontraban los datos del total de encuestas contenidas en un archivo del programa Microsoft Excel. En segundo lugar, se procedió a una depuración de los datos con la finalidad de determinar los casos perdidos y observar los posibles errores que se derivaran de la introducción de los datos en el programa. Por último, se analizaron éstos en el mencionado programa estadístico SPSS en su versión 17.0.

Así, pues hemos considerado oportuno dividir los resultados en seis apartados con el objetivo de exponerlos de la forma más clara posible y de establecer las relaciones entre los mismos. Igualmente todos los datos están presentados mediante tablas y gráficos de sectores que permitirán mejorar su comprensión y facilitarán su visualización.

Los cuatro primeros apartados exponen los resultados descriptivos generales relativos a la percepción social de la población de Valencia sobre la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en esta ciudad. Así, en el primero de ellos analizaremos, por un lado, el grado de importancia percibido a nivel social, económico, deportivo y turístico y, por otro lado, determinaremos el nivel de identificación y las actitudes con respecto a la celebración de este acontecimiento. En el segundo nos centraremos en el impacto percibido en diferentes ámbitos como el económico, el social, las infraestructuras y el deportivo que conlleva la realización del GP de Fórmula 1. El tercer apartado se centra en el análisis de la percepción social sobre la repercusión referida a diversos sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad como son las infraestructuras y los servicios, la economía y la imagen de la ciudad. Por último, en el cuarto punto describiremos la percepción social de la población sobre la organización del GP de Fórmula 1 en la ciudad de Valencia.

En el quinto punto de los resultados expondremos las comparaciones según diferentes variables determinadas por los grupos de población que componen la muestra, es decir, según el sexo, la edad, el interés por la Fórmula 1 o la residencia familiar con la finalidad de analizar las posibles diferencias significativas que se den entre los diversos grupos de ciudadanos.

Para finalizar con los resultados, en el sexto apartado expondremos las correlaciones realizadas entre diferentes variables con la finalidad de determinar que relaciones se establecen entre algunas variables de este estudio

## **1. Grado de importancia e identificación de la población de la ciudad de Valencia con el Gran Premio de Europa de Fórmula.**

### **1.1. Importancia social, económica, deportiva y turística.**

Uno de los aspectos de interés para este estudio hace referencia a la importancia que la sociedad valenciana concede a la Fórmula 1, desde el punto de vista social, económico, deportivo y turístico.

En este sentido, en la tabla 5.1 se exponen los resultados relativos a la importancia percibida que tiene la Fórmula 1 para la población de la ciudad de Valencia, en los ámbitos social, económico, deportivo y turístico.

De este modo, se puede observar como la percepción de los ciudadanos sobre la importancia social esta bastante equilibrada, ya que el 32,5 % de los ciudadanos considera que tiene poca (10,7%) o ninguna (21,8%) importancia social mientras que 37,8 % considera que tiene bastante (29,2%) o mucha importancia (8,6%). Asimismo, un 29,7 % de los encuestados opina que la Fórmula 1 tiene un impacto social regular.

Desde el punto de vista de la importancia económica los ciudadanos de Valencia consideran que el Gran Premio de Fórmula 1 tiene una elevada importancia económica pues 51,6 % de la población considera que tiene bastante (34,5%) o mucha importancia (17,2%). En cambio, 21,6% opina que tiene ninguna (6,5%) o poca (16,1%) importancia y, finalmente, un 25,8% de los encuestados considera que esta importancia es regular.

Respecto a la importancia deportiva, los ciudadanos consideran que la Fórmula 1 tiene una elevada importancia ya que un 46,6% de los encuestados opina que tiene bastante (31,3%) o mucha (15,3%) importancia deportiva. Aunque para el 21,2% de los ciudadanos este acontecimiento deportivo tiene poca (5,3%) o ninguna (15,9%) importancia deportiva. Para el 32,3% de los encuestados este evento deportivo tiene una importancia regular en esta área.



Por último, dentro de la importancia turística hay que destacar que un 61,2% de los encuestados considera que el Gran Premio de Fórmula 1 tiene bastante (39,2%) o mucha importancia (21,6%), mientras que sólo el 15% opina que este evento tiene poca (12,2%) o ninguna (2,8%) importancia turística. También un 23,8 % considera que este acontecimiento tiene una importancia regular en este ámbito.

**Tabla 5.1.** Grado de importancia social, económica, deportiva y turística del Gran Premio de Fórmula 1.

	Social		Económica		Deportiva		Turística	
	n	Porcentaje	n	Porcentaje	n	Porcentaje	n	Porcentaje
<b>Nada</b>	114	10,7	69	6,5	57	5,3	30	2,8
<b>Poca</b>	233	21,8	172	16,1	170	15,9	130	12,2
<b>Regular</b>	317	<b>29,7</b>	275	25,8	344	<b>32,2</b>	254	23,8
<b>Bastante</b>	312	29,2	368	<b>34,5</b>	334	31,3	423	<b>39,6</b>
<b>Mucha</b>	92	8,6	183	17,2	163	15,3	231	21,6
<b>Total</b>	1068	100,0	1068	100,0	1068	100,0	1068	100,0

### 1.2. Identificación y actitudes.

A la pregunta de si les gusta la Fórmula 1, al 52,2% le gusta este acontecimiento deportivo mientras que al 17,8% no le gusta y, finalmente, un 29,7% tiene una actitud de indiferencia con respecto a este evento.



**Figura 5.1.** Interés por la Fórmula 1.

Por otro lado, en la tabla 5.2 se muestran los valores medios y las desviaciones típicas (D.T.) para cada uno de los ítems relacionados con las actitudes de los ciudadanos respecto a la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en la ciudad de Valencia. Hay que tener en cuenta que para la interpretación de estos resultados las alternativas de respuesta se sitúan en una escala de tipo Likert que va de 1 (totalmente en desacuerdo) a 5 (totalmente de acuerdo).

Como se puede observar, los ítems con los que más se identifica los encuestados serían los de “me gustaría asistir como espectador/a a la F1” con una media de 3,16 (DT 1,5) y “creo que la F1 debería realizarse en el circuito de Cheste” con una media de 3,21 (DT 1,35). No obstante, los ítems con los que menos se identifica la población serían “en las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1” con una media de 2,76 (DT 1,35), “en general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos” con una media de 2,72 (DT 1,3) y “si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador” con una media de 2,86 (DT 1,34).

Por último, la media de los ítems relacionados con las actitudes de la población hacia el Gran Premio de Fórmula 1 es de 2,95 (DT 0,87) evidenciando como los ciudadanos no se muestran ni en desacuerdo ni de acuerdo con la celebración de este evento deportivo.

**Tabla 5.2.** Actitud de la población hacia la Fórmula 1.

Ítems	1	2	3	4	5	N	Media	Desv. típ.
<b>Me gustaría asistir como espectador/a a la F1</b>	21,8	14,0	16,9	21,1	26,1	1068	<b>3,16</b>	1,499
<b>En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1</b>	24,3	18,7	27,5	15,5	13,9	1068	<b>2,76</b>	1,347
<b>Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador</b>	21,1	19,6	26,8	17,7	14,9	1068	<b>2,86</b>	1,339
<b>Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste</b>	15,4	13,9	27,7	20,0	23,1	987	<b>3,21</b>	1,354
<b>En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos.</b>	22,9	22,7	23,9	20,3	10,2	988	<b>2,72</b>	1,296
<b>Total Actitudes</b>	21,1	17,8	24,6	18,9	17,6	987	<b>2,95</b>	0,869

Nota: 1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo.

## **2. Percepción social sobre el impacto del Gran Premio de Europa de Fórmula 1.**

Otro de los aspectos de interés de este estudio es analizar la percepción que los ciudadanos de Valencia tienen sobre el impacto de la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en diferentes ámbitos de la ciudad, como es el caso del impacto económico, el impacto en las infraestructuras, el impacto social y el impacto deportivo. A continuación mostraremos, en diferentes subapartados, los resultados obtenidos en cada una de las áreas mencionadas.

### **2.1. Percepción sobre el impacto económico.**

En la tabla 5.3 se exponen los resultados sobre la percepción de los ciudadanos acerca del impacto económico del Gran Premio de Fórmula 1. Como podemos observar los ítems que mejor puntuación obtienen son “la F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo” y la “F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia”, con una media de 3,65 (DT 1,13) y de 3,38 (DT 1,22), respectivamente.

Sin embargo, los ítems “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia” y “la inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta” son los que peor media obtienen con 2,55 (DT 1,24) y 2,51 (DT 1,17), respectivamente. También el ítem “debido a la F1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año” muestra una media baja de 2,95 (DT 1,22).

En cuanto a la media resultante de los ítems relacionados con la percepción sobre el impacto económico, es de 3,01 (DT 0,949), refleja que los ciudadanos mantienen una postura que tiende a la neutralidad, es decir, no están ni de acuerdo ni en desacuerdo a la hora de valorar económicamente la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia, ya que los valores más positivos se compensan con otros de menor puntuación.

Tabla 5.3. Percepción sobre el impacto económico.

Ítems	1	2	3	4	5	N	Media	Desv. típ.
La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.	8,3	15,5	27,6	26,8	21,7	1068	<b>3,38</b>	1,218
Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.	14,6	21,6	29,1	23,5	11,1	1068	<b>2,95</b>	1,217
La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).	12,5	22,0	27,2	24,6	13,6	1068	<b>3,05</b>	1,229
La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.	27,2	21,0	27,5	18,2	6,2	1067	<b>2,55</b>	1,236
Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia	23,7	28,0	26,4	16,9	5,0	1068	<b>2,51</b>	1,167
La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo	5,4	9,3	27,4	30,8	27,1	1068	<b>3,65</b>	1,132
<b>Impacto Económico total</b>	<b>15,3</b>	<b>19,6</b>	<b>27,5</b>	<b>23,5</b>	<b>14,1</b>	<b>1067</b>	<b>3,01</b>	<b>,943</b>

Nota: 1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo.

En resumen, la población de Valencia se muestra más de acuerdo con la posición de que este acontecimiento deportivo mejora la imagen de la ciudad en el exterior y aporta beneficios económicos, aunque también se muestra más en desacuerdo con los aspectos relacionados con la mejora del empleo y la compensación de la inversión pública.

## 2.2. Percepción sobre el impacto en infraestructuras.

En este apartado mostramos los resultados derivados de las encuestas sobre la percepción de la población sobre el impacto en el área de infraestructuras que consideran que genera la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia. Así, pues en la tabla 5.4. figuran los resultados obtenidos sobre esta área.

En primer lugar, hay que destacar que el ítem con mayor puntuación es “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona” con una media de 3,16 (DT 1,18).

No obstante, el resto de factores son valorados con medias inferiores a 3, destacando los siguientes ítems con las peores medias “los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona el tráfico” con una media de 2,51 (DT 1,16), “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”

con 2,45 (DT 1,15), “gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia” con 2,5 (DT 1,15), “las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía” con 2,46 (DT 1,19) y “las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades” con 2,47 (DT 1,16).

En cuanto a la media total del área de infraestructuras cabe destacar que obtiene un 2,64 (DT 0,89) que evidencia una percepción de la población desfavorable en cuanto al desarrollo de las infraestructuras como consecuencia de la celebración de este evento deportivo.

**Tabla 5.4.** Percepción sobre el impacto en infraestructuras.

Ítems	1	2	3	4	5	N	Media	Desv. típ.
<b>Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)</b>	12,0	24,0	30,2	24,6	9,2	1068	<b>2,95</b>	1,154
<b>Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.</b>	23,3	28,7	27,4	15,2	5,4	1067	<b>2,51</b>	1,161
<b>La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.</b>	24,5	30,4	25,4	15,1	4,6	1068	<b>2,45</b>	1,147
<b>Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.</b>	23,2	29,0	27,9	14,7	5,2	1065	<b>2,50</b>	1,149
<b>Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.</b>	27,0	26,6	24,6	17,0	4,8	1067	<b>2,46</b>	1,190
<b>Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades</b>	24,1	29,3	27,8	13,0	5,8	1068	<b>2,47</b>	1,158
<b>La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.</b>	10,7	18,2	28,8	29,5	12,8	1067	<b>3,16</b>	1,181
<b>Impacto Infraestructuras total</b>	20,7	26,6	27,4	18,4	6,8	1063	<b>2,64</b>	,889

Nota: 1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo.

En definitiva, como podemos detectar casi todos los ítems obtienen una media inferior a 3, acercándose a una posición de “en desacuerdo” de los encuestados, siendo los peor valorados los factores relacionados con la compensación de los problemas derivados del ruido en la zona donde se celebra el Gran Premio, la mejora del sistema de transporte público, el aprovechamiento de las instalaciones del Gran Premio para la ciudadanía, así como la utilidad de las mismas para la realización de otras actividades.

### **2.3. Percepción sobre el impacto social.**

Respecto a la percepción de los ciudadanos sobre el impacto social de la Fórmula 1 en Valencia se han obtenido los resultados que se muestran en la tabla 5.5. En esta tabla se contemplan aspectos relacionados con la mejoras de la ciudad que repercuten de forma más directa sobre los propios ciudadanos como, por ejemplo, la seguridad o los servicios sociales. También los aspectos relacionados con la percepción sobre el reconocimiento de la ciudad en el exterior así como el orgullo de la población con su ciudad.

Por tanto, podemos resaltar que el ítem con mejor valoración es el de “la celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo” que obtiene una media de 3,51 (DT 1,16), mostrando una opinión favorable de los ciudadanos con la realización de este acontecimiento.

Por otro lado, los factores que peor puntuación consiguen son “la celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura” y la “F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia”, con una media de 2,46 (DT 1,14) y de 2,68 (DT 1,35), respectivamente.

En cuanto a los ítems “la F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia” con una media de 2,98 (DT 1,23) y “han mejorado las infraestructuras sociales de los barrios marítimos” con una media de 2,87 (DT 1,19) muestran una tendencia a la neutralidad por parte de los ciudadanos.

Para finalizar, la media total de esta área obtiene una valoración media de 2,9 (DT 0,97), lo que indica que los ciudadanos de Valencia no están ni en desacuerdo ni de acuerdo con los beneficios sociales derivados de la celebración de este evento deportivo, aunque la media no supera un nivel de aceptación claro.

Tabla 5.5. Percepción sobre el impacto social.

Ítems	1	2	3	4	5	N	Media	Desv. típ.
La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.	15,4	19,0	29,9	23,8	12,0	1068	<b>2,98</b>	1,234
Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.	15,5	22,8	30,8	21,6	9,3	1067	<b>2,87</b>	1,190
La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura	24,7	27,6	29,2	13,7	4,8	1068	<b>2,46</b>	1,142
La F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia.	26,9	19,4	25,3	15,8	12,6	1068	<b>2,68</b>	1,353
La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.	6,1	14,0	24,9	32,2	22,8	1068	<b>3,51</b>	1,163
<b>Impacto Social Total</b>	17,7	20,6	28,0	21,4	12,3	1067	<b>2,90</b>	,972

Nota: 1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo

#### 2.4. Percepción sobre el impacto deportivo.

En la tabla 5.6 se exponen los resultados relativos a la percepción de los ciudadanos sobre aspectos relacionados con el impacto deportivo del Gran Premio de Fórmula 1 en la ciudad de Valencia. Algunos de estos aspectos son la práctica deportiva, las instalaciones deportivas o el aprovechamiento para los ciudadanos.

De los resultados obtenidos, el ítem que mejor media tiene es el de “la F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España” con un valor de 3,30 (DT 1,18). En cambio, el resto los factores obtienen puntuaciones más reducidas, siendo las más bajas: “creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la ciudad de Valencia” con una media de 2,26 (DT 1,13), “gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas” también con una media de 2,26 (DT 1,11) y “creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos” con una media de 2,25 (DT 1,28), ninguna de ellas llega al aprobado, por decirlo de este modo.

Por último, destacar que la valoración media de los factores de esta área obtiene una puntuación de 2,52 (DT 0,96) con lo que parece evidente que los ciudadanos se muestran más en desacuerdo con los impactos que genera en esta área la celebración de este acontecimiento deportivo. Asimismo, hay que resaltar la percepción negativa de los encuestados sobre los factores relacionados con el incremento de la práctica deportiva,

la construcción de instalaciones deportivas y el disfrute de los valencianos con la celebración del Gran Premio.

**Tabla 5.6.** Percepción sobre el impacto deportivo.

Ítem	1	2	3	4	5	N	Media	Desv. típ.
<b>Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.</b>	32,3	27,8	25,6	10,2	4,0	1067	<b>2,26</b>	1,134
<b>Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas.</b>	31,4	28,6	25,7	11,3	3,0	1067	<b>2,26</b>	1,108
<b>La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España</b>	8,4	17,1	27,5	30,0	16,9	1068	<b>3,30</b>	1,182
<b>Mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.</b>	33,1	18,6	20,7	18,0	9,6	1068	<b>2,52</b>	1,359
<b>Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos.</b>	39,3	21,8	19,6	12,6	6,6	1068	<b>2,25</b>	1,277
<b>Impacto Deportivo Total</b>	28,9	22,8	23,8	16,4	8,0	1066	<b>2,52</b>	,960

Nota: 1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo

### **3. Percepción social sobre la repercusión del Gran Premio de Europa de Fórmula 1 en diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad de Valencia.**

En este estudio también hemos analizado la percepción de los ciudadanos sobre cómo creen que repercute la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en la ciudad de Valencia en diferentes sectores relacionados con la economía, el turismo, las infraestructuras o los servicios. En este sentido, en este apartado mostraremos los resultados relativos a los beneficios que los ciudadanos consideran que la celebración de este acontecimiento deportivo aporta a la ciudad de Valencia.

#### **3.1. Repercusión sobre las infraestructuras y servicios.**

En la tabla 5.7 se muestran los resultados obtenidos de las encuestas sobre la repercusión de la Fórmula 1 en los medios de transporte, en los accesos, en las infraestructuras y en la seguridad.



Como podemos observar un 37,9% de los ciudadanos considera que la repercusión del Gran Premio sobre los medios de transporte es regular, mientras que un 36,9 % de los ciudadanos considera que es poca (25,1%) o ninguna (11,8%). Finalmente, un 24,1% considera que la repercusión en este sector es bastante (19,8%) o mucha (5,3%).

En cuanto a los accesos, el 38,7% opina que la repercusión de la Fórmula 1 es regular, mientras que un 34% considera que contribuye bastante (27,1%) o mucho (6,9%) a la mejora de los accesos. No obstante, un 27,3% de los ciudadanos opina que contribuye poco (19,1%) o nada (8,2%).

Respecto a la percepción de la población sobre la repercusión en las infraestructuras, un 41,3% considera que ésta es regular mientras que 32,1 % opina que dicha repercusión es poca (22,5%) o ninguna (9,6%). Sin embargo, un 26,7% de los encuestados considera que la repercusión en las infraestructuras es bastante (21,5%) o mucha (5,2%).

Por último, dentro de la percepción de los ciudadanos sobre la repercusión en la seguridad de la ciudad hay que destacar que un 34% considera que la Fórmula 1 contribuye de forma regular a este servicio. Aunque un 33,4% opina que se ha mejorado la seguridad bastante (25,8%) o mucho (7,6%). En cambio, el 32,6% considera que la repercusión de la seguridad es poca (21,5%) o ninguna (11,5%).

**Tabla 5.7.** Percepción sobre la repercusión en los medios de transporte, los accesos, las infraestructuras y la seguridad.

	Medios de transporte		Accesos		Infraestructuras		Seguridad	
	n	Porcentaje	n	Porcentaje	n	Porcentaje	n	Porcentaje
<b>Nada</b>	126	11,8	87	8,2	102	9,6	123	11,5
<b>Poca</b>	268	25,1	204	19,1	240	22,5	225	21,1
<b>Regular</b>	404	<b>37,9</b>	413	<b>38,7</b>	441	<b>41,3</b>	362	<b>34,0</b>
<b>Bastante</b>	211	19,8	289	27,1	229	21,5	275	25,8
<b>Mucha</b>	57	5,3	74	6,9	55	5,2	81	7,6
<b>Total</b>	1066	100,0	1067	100,0	1067	100,0	1066	100,0

De este modo, aunque la mayor parte de los ciudadanos considera que la repercusión del Gran Premio de Fórmula 1 en los sectores relacionados con los servicios y las

infraestructuras es regular, si se puede apreciar en los resultados como los ciudadanos opinan que los sectores o áreas en los que mayor repercusión tiene este acontecimiento son los accesos a la ciudad y la seguridad. No obstante, la gran mayoría de los encuestados considera que no es relevante la repercusión en los servicios relacionados con los medios de transporte y en la mejora de las infraestructuras.

### **3.2. Repercusión sobre la economía, turismo, creación de empleo e imagen de la ciudad.**

Dentro de este apartado mostraremos los resultados relacionados con la percepción de los ciudadanos sobre la repercusión en los sectores de la economía, el turismo, el empleo y la imagen de la ciudad. Así, en la tabla 5.8 figuran los resultados obtenidos de las encuestas realizadas a la población de Valencia.

Desde el punto de vista económico es importante destacar que un 36,3% de los encuestados considera que la Fórmula 1 repercute bastante en la economía y 12,9% opina que esta repercusión es muy elevada. En cambio, 23,1% opina que la repercusión económica es poca (17,5%) o ninguna (5,6%) mientras que un 27,6% considera regular dicha repercusión.

De forma similar a la economía, aunque con diferencias más acusadas, un 37% de los ciudadanos considera que la repercusión del Gran Premio de Fórmula 1 sobre el turismo es bastante y un 20,8% opina que dicha repercusión es muy importante. No obstante, un 14,7% opina que la repercusión sobre el turismo es escasa y solo un 2,4% considera que este evento deportivo no repercute nada en este sector. Un 25% cree que la repercusión será regular.

Por el contrario, una gran mayoría de los encuestados opina que la repercusión de este acontecimiento deportivo sobre la creación de empleo es poca 29,1% o ninguna 10,1%. Asimismo, un 37,5% considera que la repercusión del evento es regular sobre este sector. En cambio un 18,8% opina que influye bastante en la creación de empleo y sólo un 4,5% considera que dicha repercusión es elevada.

Por último, existe un porcentaje elevado de encuestados que opina que la repercusión del Gran Premio sobre la imagen de la ciudad es bastante importante 39,2%, mientras que un 27,1% considera que es muy importante. Un 8,2% de los ciudadanos considera que tiene poca repercusión sobre la ciudad y solo un 2,7% opina que no tiene nada de repercusión. Finalmente, un 22,8% califica de regular la repercusión de la Fórmula 1 sobre la imagen de la ciudad de Valencia.

**Tabla 5.8.** Percepción sobre la repercusión en la economía, el turismo, la creación de empleo y la imagen de la ciudad.

	<b>Economía</b>		<b>Turismo</b>		<b>Creación de empleo</b>		<b>Imagen</b>	
	<b>n</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>n</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>n</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>n</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Nada</b>	60	5,6	26	2,4	108	10,1	29	2,7
<b>Poca</b>	187	17,5	157	14,7	310	29,1	88	8,2
<b>Regular</b>	295	27,6	267	25,0	400	<b>37,5</b>	243	22,8
<b>Bastante</b>	387	<b>36,3</b>	395	<b>37,0</b>	201	18,8	418	<b>39,2</b>
<b>Mucha</b>	138	12,9	222	20,8	48	4,5	289	27,1
<b>Total</b>	1067	100,0	1067	100,0	1067	100,0	1067	100,0

En resumen, los ciudadanos perciben que las áreas o sectores que mayor repercusión reciben de la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia son la imagen de la ciudad, la economía y el turismo. Concretamente la imagen de la ciudad es la más valorada ya que obtiene la mayor aprobación por parte de los ciudadanos, para una muestra de 1067, 418 opinaron que la repercusión es bastante y 289 consideraron que esta es elevada.

Sin embargo, la creación de empleo es el área en la que este acontecimiento deportivo genera menos repercusión ya que para una muestra de 1067, 310 opinaron que tiene poca repercusión, 108 consideraron que no tiene nada de repercusión y 400 la calificaron de regular.

#### **4. Percepción social sobre la organización del Gran Premio de Europa de Fórmula 1.**

Otro tema de interés para este estudio es conocer la percepción de los ciudadanos sobre cómo consideran que es la organización del Gran Premio de Fórmula 1. Este aspecto es importante porque permite saber si los ciudadanos de Valencia aprueban o desaprueban la organización de este gran evento deportivo, ya que esto puede influir en la percepción global que tengan sobre este acontecimiento deportivo y en la identificación con el mismo.

Así, pues en la figura 5.2 se puede apreciar cómo la gran mayoría de encuestados considera que la organización del Gran Premio de Fórmula 1 en la ciudad de Valencia es buena con un 44,3%, mientras que un 9,9% opina que la organización es muy buena. Asimismo un 34,6% califica de regular dicha organización, un 8,6% la tilda de mala y solo un 2,6% opina que es muy mala.



**Figura 5.2.** Percepción sobre la organización de la Fórmula 1.

## 5. Percepción según el grupo de la población de Valencia sobre el Gran Premio de Europa de Fórmula 1.

Además de conocer la percepción global de los ciudadanos sobre el Gran Premio de Fórmula 1, es importante analizar si estas valoraciones son iguales en función de los distintos grupos de población, es decir, según el género, según el grupo de edad, según el interés por la Fórmula 1 y según el origen de la residencia familiar. Para ello hemos realizado un análisis de diferencias de medias utilizando dos análisis; la prueba T para muestras independientes y el ANOVA, con la finalidad de analizar la percepción de los encuestados en función de las características sociodemográficas de los ciudadanos. También aplicaremos la prueba de contraste de Tukey para determinar las diferencias entre los diferentes subgrupos de población.

### 5.1. Grado de importancia e identificación de la población con el Gran Premio de Fórmula 1.

#### a) Según el sexo.

Al comparar el *grado de importancia*, en los diferentes ámbitos analizados, que le concede la sociedad valenciana al Gran Premio de Fórmula en función del sexo encontramos que en todos los ámbitos existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ), tal y como se refleja en la tabla 5.9.

**Tabla 5.9.** Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función del sexo.

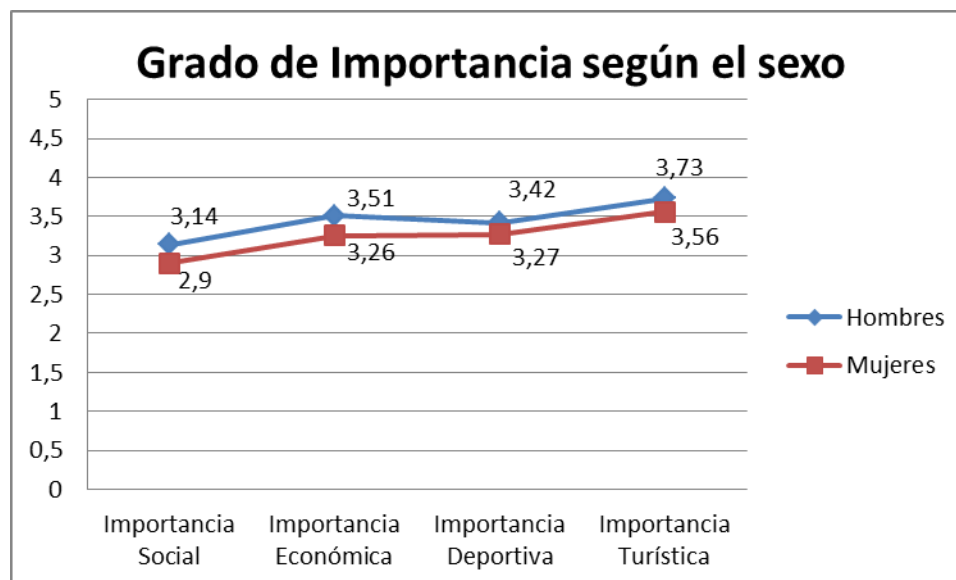
Ámbitos	F	Sig.	Hombres	Mujeres
Importancia Social	,014	,001**	3,14	2,90
Importancia Económica	5,032	,000***	3,51	3,26
Importancia Deportiva	,962	,019*	3,42	3,27
Importancia Turística	5,522	,008**	3,73	3,56

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$

Como podemos observar en la figura 5.3 los hombres valoran de forma más elevada que las mujeres la percepción sobre la importancia que este evento deportivo tiene en todos

los ámbitos analizados, siendo más destacada esta diferencia entre sexos en los ámbitos económico y turístico.

**Figura 5.3.** Grado de importancia percibida en diferentes ámbitos según el sexo.



Si comparamos los ítems relacionados con las *actitudes de los ciudadanos* con respecto a la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia en función del sexo, observamos como existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) en todos los ítems excepto en “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” (ver tabla 5.10.).

**Tabla 5.10.** Análisis diferencial de las actitudes en función del sexo.

Ítems	F	Sig.	Hombres	Mujeres
Me gustaría asistir como espectador/a a la F1	4,678	,000***	3,48	2,77
En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	2,514	,000***	3,03	2,44
Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador	,115	,000***	3,10	2,57
Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste	,077	,067	3,14	3,30
En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos.	,115	,000***	2,86	2,55
Impacto Actitudes Total	,867	,000***	3,13	2,74

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$

**b) Según la edad.**

La variable edad parece ser una de las diferenciales respecto a la *importancia percibida* por los ciudadanos. Así, tal y como dijimos en el apartado de metodología, para el estudio de esta variable se ha dividido la muestra en cuatro grupos de edad que son los siguientes: hasta 23 años, de 24 a 34, de 35 a 50 y mayores de 51.

Al comparar el grado de importancia que la sociedad valenciana concede al Gran Premio de Fórmula 1 en función de la edad, encontramos que existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) en todos los ámbitos, tal y como se refleja en la tabla 5.11.

Como podemos observar el grupo de población con edades comprendidas “hasta los 23 años” es el que mejor puntuó la importancia que este evento deportivo tiene en todos los ámbitos analizados, mientras que el grupo de edad de “mayores de 51 años” es el que peores puntuaciones otorga a todos los factores. Asimismo, el ámbito de importancia que mejor puntuación obtiene en todos los grupos de edad es el turístico, mientras que el que menos importancia consigue es el social.

**Tabla 5.11.** Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función de la edad.

Ámbitos	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51 años
<b>Importancia Social</b>	3,709	<b>,011*</b>	3,18	3,00	2,89	2,94
<b>Importancia Económica</b>	12,214	<b>,000***</b>	3,64	3,36	3,23	3,05
<b>Importancia Deportiva</b>	3,266	<b>,021*</b>	3,46	3,28	3,37	3,16
<b>Importancia Turística</b>	4,992	<b>,002**</b>	3,81	3,57	3,60	3,48

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$

Para determinar que diferencias existen entre los grupos de edad hemos realizado la prueba de contraste de grupos de Tukey, con esta prueba se observa que en el ámbito económico es en el que mayor número de diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) obtiene en función de la edad. Concretamente al comparar el grupo de hasta 23 años con el resto de grupos siempre a favor de los primeros y también al comparar los grupos de 24 a 34 años y el de mayores de 51 años, a favor de los primeros (ver tabla 5.12).

En cambio, los ámbitos deportivo y social son los que menos diferencias significativas muestran, con diferencias encontradas entre el grupo de hasta 23 años y el de 35 a 50 años para el ámbito social y entre el grupo de hasta 23 años y el de mayores de 51 años para el deportivo, en ambos casos siempre a favor del grupo de ciudadanos más jóvenes.

Asimismo, casi todas las diferencias significativas se observan al comparar el grupo de hasta 23 años y el resto de grupos, detectándose el mayor número de diferencias significativas entre este grupo y el de mayores de 51 años, para los ámbitos económico, deportivo y social.

**Tabla 5.12** Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función de la edad.

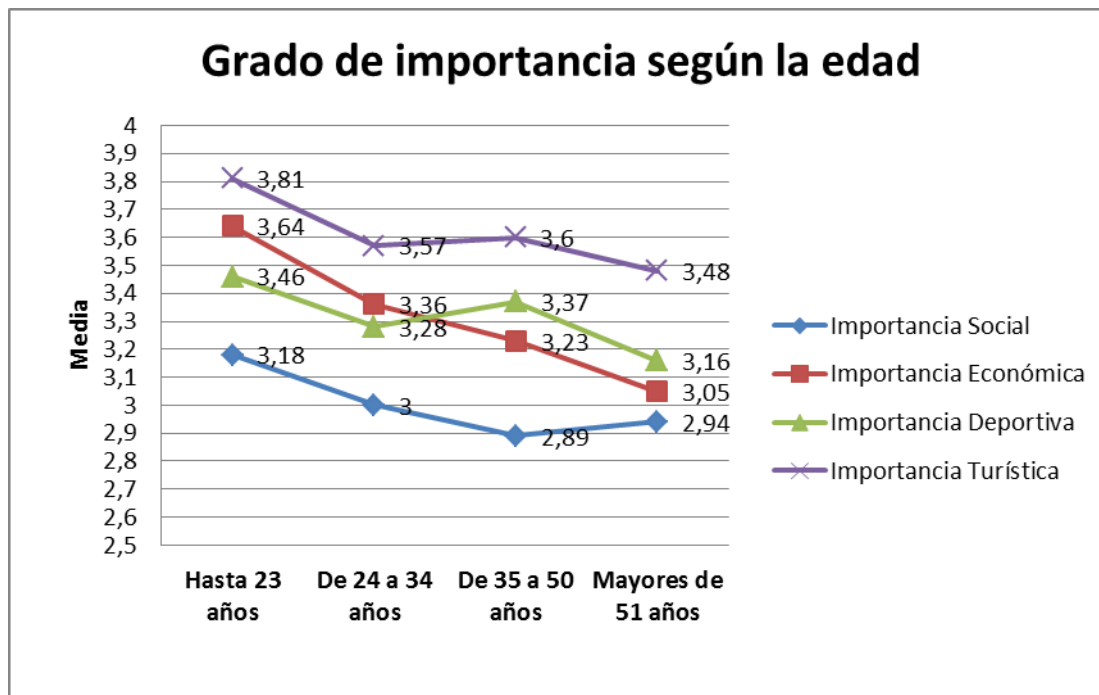
Ámbitos	1 vs 2	1 vs 3	1 vs 4	2 vs 3	2 vs 4	3 vs 4
<b>Importancia Social</b>		*				
<b>Importancia Económica</b>	*	*	*		*	
<b>Importancia Deportiva</b>			*			
<b>Importancia Turística</b>	*		*			

\* $P \leq 0,05$

También, al observar la figura 5.4, podemos comprobar como a mayor edad de los ciudadanos menor es la percepción de importancia que se le da al Gran Premio de Fórmula 1 en todos los ámbitos; siendo más acusada esta tendencia en la importancia percibida a nivel económico. No obstante, esta tendencia se interrumpe en el caso del grupo de 24 a 34 años, ya que puntúa con peor valoración los factores turístico y deportivo que el grupo de edad de 35 a 50 años. En cualquier caso, ambos grupos de población obtienen mejores puntuaciones en todos los factores analizados que el último grupo de edad, es decir, el de mayores de 51 años, exceptuando el factor de importancia social, cuya puntuación en este grupo sólo es ligeramente superior (2,89) en comparación con el grupo de edad que le precede (2,94).



**Figura 5.4.** Grado de importancia percibida en diferentes ámbitos según la edad.



Si comparamos los ítems relacionados con las *actitudes de los ciudadanos* con respecto a la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia en función de la edad, expuestos en la tabla 5.13., observamos como en casi todos los ítems se dan diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ), excepto en el siguiente “en general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos.”.

Así, pues las puntuaciones más altas obtenidas en casi todos los ítems se corresponden con el grupo de edad de hasta 23 años, mientras que las más bajas se corresponden con el grupo de edad comprendido entre 35 y 50 años. Asimismo, el ítem más puntuado en todos los grupos es “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste”, siendo el grupo de edad de mayores de 51 años el que mayor valoración le otorga con una media de 3,5 (D.T. 1,43). En cambio, el ítem menos puntuado es “en las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1”, siendo el grupo de 24 a 34 años el que menos valoración le asigna con una media de 2,64 (D.T. 1,32).

Tabla 5.13. Análisis diferencial de las actitudes en función de la edad.

Ítems	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51
Me gustaría asistir como espectador/a a la F1	6,668	,000***	3,39	3,15	2,96	2,83
En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	4,235	,005**	2,95	<b>2,64</b>	2,66	2,66
Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador	2,764	,041*	3,01	2,79	2,75	2,77
Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste	5,547	,001***	3,01	3,21	3,38	<b>3,50</b>
En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos.	,939	,421	2,81	2,65	2,68	2,74
Impacto Actitudes Total	4,130	,006**	3,08	2,89	2,86	2,89

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$ 

A partir de la aplicación de la prueba de contraste de grupos de Tukey, comprobamos como existen diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) entre el grupo de hasta 23 años y los grupos de 35 a 50 años y el de mayores de 51 años, a favor del primer grupo, para el ítem “me gustaría asistir como espectador/a a la F1” y, a favor de los segundos para el ítem “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” (ver tabla 5.14). En el caso del ítem “en las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1” existen diferencias significativas entre el grupo de hasta 23 años y los grupos de de 24 a 34 años y el de 35 a 50 años, siempre a favor de los primeros. Por último, en la media del factor actitudes observamos como se dan diferencias entre el grupo de hasta 23 años y los grupos de 24 a 34 años y el de 35 a 50 años, también a favor de los primeros.

Tabla 5.14. Análisis diferencial de las actitudes en función de la edad.

Ítems	1 vs 2	1 vs 3	1 vs 4	2 vs 3	2 vs 4	3 vs 4
Me gustaría asistir como espectador/a a la F1		*	*			
En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	*	*				
Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador						
Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste		*	*			
En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos						
Impacto Actitudes Total	*	*				

\* $P \leq 0,05$

*c) Según el interés por la Fórmula 1.*

El interés por la Fórmula es otra de las variables que consideramos importantes a la hora de comparar las percepciones de los ciudadanos sobre el GP de Fórmula 1. Como podemos observar en la tabla 5.15 existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) para todos los ámbitos de importancia. Así, según la prueba de contraste de Tukey, estas diferencias se dan entre todos los grupos para todos los ámbitos de importancia en función del interés por la Fórmula 1.

Así, pues como se muestra en la tabla, para el grupo de ciudadanos que manifiestan su interés por la Fórmula 1 se obtienen las mejores puntuaciones en todos los ámbitos, siendo el de importancia turística con una media de 3,92 (D.T. 0,98) el que mejor puntuación obtiene y el ámbito de importancia social con una media de 3,36 (D.T. 1,11) el que peor valoración consigue. Por el contrario, el grupo de población que no le gusta la Fórmula 1 es el que peor valora todos los ámbitos, y de forma idéntica al grupo que si muestra interés, valora el ámbito de importancia turística con la mejor puntuación con una media de 3,16 (D.T. 1,07) y el ámbito de importancia social con una media más baja de 2,44 (D.T. 1,08). Por último, el grupo que se muestra indiferente obtiene puntuaciones intermedias entre los otros dos grupos, es decir, más bajas que los que muestran interés y más altas que los que no muestran interés por la Fórmula 1.

**Tabla 5.15.** Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función del interés por la Fórmula 1.

Ámbitos	F	Sig.	Si	No	Indiferente
<b>Importancia Social</b>	62,670	<b>,000***</b>	<b>3,36</b>	<b>2,44</b>	<b>2,80</b>
<b>Importancia Económica</b>	42,720	<b>,000***</b>	3,67	2,90	3,19
<b>Importancia Deportiva</b>	59,644	<b>,000***</b>	3,66	2,79	3,13
<b>Importancia Turística</b>	49,978	<b>,000***</b>	<b>3,92</b>	<b>3,16</b>	<b>3,46</b>

\*\*\* $P \leq 0,001$

Del mismo modo que al comparar el grado de importancia percibido en función del interés por el GP de Fórmula 1, podemos comprobar como en el caso de las actitudes hacia la celebración de este evento, existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) para todos los ítems de este factor según el interés por la Fórmula 1 (ver tabla 5.16.).

Así, según la prueba de Tukey se observan diferencias significativas ( $p \leq 0.05$ ) entre todos los grupos para todos los ítems, excepto en el ítem “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” donde comprobamos como entre el grupo que no muestra interés y el que se muestra indiferente no existen diferencias significativas ( $p=0,168$ ).

Por otro lado, podemos apreciar como el ítem más puntuado por los que muestran interés es “me gustaría asistir como espectador/a a la F1” con una media de 3,91 (D.T. 1,29) mientras que el que menos valoración obtiene es “en general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos” con una media de 3,10 (D.T. 1,29). Como parece lógico, el grupo que menos puntúa casi todos los ítems es el que no muestra interés por la Fórmula, excepto en el caso de “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” que alcanza la mejor puntuación con una media de 3,55 (D.T. 1,28). En cambio en este grupo encontramos el ítem peor puntuado “en las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1” con una media de 1,75 (D.T. 0,94). Por último, el grupo que se muestra indiferente puntúa mejor y peor los mismos ítems que el grupo anterior con una media de 3,32 (D.T. 1,28) y de 2,30 (D.T. 1,11), respectivamente.

**Tabla 5.16.** Análisis diferencial de las actitudes en función del interés por la Fórmula 1.

Ítems	F	Sig.	Si	No	Indiferente
Me gustaría asistir como espectador/a a la F1	226,046	,000***	<b>3,91</b>	1,88	2,60
En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	164,661	,000***	3,35	<b>1,75</b>	<b>2,30</b>
Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador	133,230	,000***	3,42	1,98	2,40
Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste	10,912	,000***	3,04	<b>3,55</b>	<b>3,32</b>
En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos.	57,333	,000***	<b>3,10</b>	2,02	2,50
<b>Impacto Actitudes Total</b>	188,846	,000***	3,38	2,25	2,63

\*\*\* $P \leq 0,001$

**d) Según el origen de la residencia familiar.**

Para finalizar con este apartado analizaremos la percepción de los ciudadanos sobre la importancia del GP de Fórmula 1 según el origen de la residencia familiar (ciudad de

Valencia, provincia u otras). Como podemos ver en la tabla 5.17 no se detectan diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) en ninguno de los ámbitos de importancia al compararlos según el origen de la residencia familiar. Sin embargo, el ámbito de importancia económica es el que más próximo se encuentra con un valor de  $p=0,058$ .

El ámbito de importancia turística es el más puntuado por todos los grupos de residencia familiar, siendo los ciudadanos de Valencia los que mejor lo valoran con una media de 3,69 (D.T. 1,026). En cambio, la importancia social es la menos valorada por todos los grupos, siendo los encuestados procedentes de la provincia de Valencia los que peor puntuación otorgan a este factor con una media de 2,98 (D.T. 1,161). De forma similar al resto de grupos, dentro de los encuestados cuya residencia familiar se ubica fuera de la provincia de Valencia, observamos como valoran con mejor media la importancia turística del evento y con la peor puntuación la importancia social del mismo.

**Tabla 5.17.** Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función del origen de la residencia familiar.

Ámbitos	F	Sig.	Valencia ciudad	Provincia de Valencia	Otras
Importancia Social	,400	<b>,671</b>	3,05	<b>2,98</b>	3,02
Importancia Económica	2,852	<b>,058</b>	3,41	3,27	3,56
Importancia Deportiva	,967	<b>,381</b>	3,39	3,29	3,28
Importancia Turística	1,274	<b>,280</b>	<b>3,69</b>	3,56	3,63

\* $P \leq 0,05$

En cuanto al factor de actitudes, encontramos diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) en función de la residencia familiar para los ítems “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” y “en general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos”, tal y como se muestra en la tabla 5.18.

Como podemos comprobar, el ítem mejor puntuado por los grupos de la ciudad y de la provincia de Valencia es “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” con una media de 3,18 (D.T. 1,35) y de 3,52 (D.T. 1,32), respectivamente. En cambio, la peor puntuación en el caso del grupo de la ciudad se corresponde con el ítem “en las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1” al que le concede una media de 2,76 (D.T. 1,35), mientras que el grupo de la provincia puntúa con su peor valoración

el ítem “en general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos” con una media de 2,55 (D.T. 1,3). Este último ítem también es el peor puntuado con una media de 2,63 (D.T. 1,14) para el grupo de otras residencias familiares, mientras que el mejor valorado en este grupo es “me gustaría asistir como espectador a la F1” con una media de 3,23 (D.T. 1,5).

**Tabla 5.18.** Análisis diferencial de las actitudes en función del origen de la residencia familiar.

Ítems	F	Sig.	Valencia ciudad	Provincia Valencia	Otras
Me gustaría asistir como espectador/a a la F1	,157	,855	3,15	3,15	<b>3,23</b>
En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	1,404	,246	<b>2,76</b>	2,67	2,92
Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador	1,557	,211	2,86	2,76	3,02
Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste	8,511	,000***	<b>3,18</b>	<b>3,52</b>	2,90
En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los valencianos.	3,007	,050*	2,79	<b>2,55</b>	<b>2,63</b>
Impacto Actitudes Total	,183	,833	2,96	2,94	2,92

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$

Al aplicar la prueba de contraste de Tukey, observamos como sólo para el ítem “creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste” se detectan diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) entre el grupo de residencia en la provincia y el de residencia en la ciudad y el de otras, a favor siempre del primero.

## **5.2. Impacto social percibido a nivel económico, de infraestructuras, social y deportivo.**

### ***a) Según el sexo.***

En primer lugar, si observamos los ítems de las tablas 5.19, 5.20, 5.21 y 5.22 relacionados con la percepción de los ciudadanos sobre el impacto en los diferentes ámbitos (económico, infraestructuras, social y deportivo) en función del sexo, podemos comprobar como en todos ellos las medias obtenidas de las encuestas de los hombres es más elevada que en las mujeres. Esto quiere decir que, de forma general, los hombres

dan una mejor puntuación y se muestran más de acuerdo en los factores relacionados con el impacto del Gran Premio de Fórmula 1 en todos los ámbitos.

Al analizar las percepciones de los ciudadanos en cada uno de los ámbitos analizados, observamos como en el caso del *impacto económico* existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) en función del sexo para casi todos los ítems a favor de los hombres, excepto para “la F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.”, reflejadas en la tabla 5.19.

El ítem más valorado por los dos sexos es “la F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo” con medias de 3,79 (D.T. 1,07) para los hombres y de 3,48 (D.T. 1,18) para las mujeres. En cambio, el ítem peor puntuado por los hombres con una media de 2,60 (D.T. 1,18) es “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia”, siendo para las mujeres “la inversión pública en la F1 compensa los beneficios” el peor valorado con una media de 2,40 (D.T. 1,16).

**Tabla 5.19.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función del sexo.

<b>Impacto Económico.</b>				
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
<b>La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.</b>	,128	<b>,085</b>	3,44	3,31
<b>Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.</b>	,257	<b>,008**</b>	3,04	2,84
<b>La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).</b>	,032	<b>,037*</b>	3,12	2,96
<b>La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.</b>	7,770	<b>,000***</b>	2,68	<b>2,40</b>
<b>Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia.</b>	1,294	<b>,007**</b>	<b>2,60</b>	2,41
<b>La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo.</b>	11,182	<b>,000***</b>	<b>3,79</b>	<b>3,48</b>
<b>Impacto económico total.</b>	,227	<b>,000***</b>	3,11	2,90

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$

Desde el punto de vista de los impactos percibidos en las *infraestructuras* de la ciudad que se muestran en la tabla 5.20, al comparar las medias de los ítems en función del sexo, observamos como existen diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ), siempre a favor de los hombres, para los ítems: “gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)”; “los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos

negativos que ocasiona al tráfico”; “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”; “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona” y; también, para la media del factor actitudes.

En este factor el ítem más valorado tanto por los hombres como por las mujeres es “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona” con una media de 3,23 (D.T. 1,13) y de 3,07 (D.T. 1,23), respectivamente. No obstante, el ítem peor valorado por los hombres con una media de 2,50 (D.T. 1,21) es “las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía”. En el caso de las mujeres el ítem peor puntuado con una media de 2,31 (D.T. 1,1) es “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”.

**Tabla 5.20.** Análisis diferencial del impacto percibido en infraestructuras en función del sexo.

<b>Impacto en Infraestructuras</b>				
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
<b>Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)</b>	,158	<b>,009**</b>	3,03	2,85
<b>Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.</b>	5,536	<b>,000***</b>	2,64	2,35
<b>La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.</b>	6,429	<b>,000***</b>	2,57	<b>2,31</b>
<b>Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.</b>	,121	<b>,201</b>	2,54	2,45
<b>Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.</b>	1,859	<b>,264</b>	<b>2,50</b>	2,41
<b>Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades</b>	,160	<b>,114</b>	2,52	2,41
<b>La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.</b>	2,848	<b>,022*</b>	<b>3,23</b>	<b>3,07</b>
<b>Impacto Infraestructuras total</b>	,001	<b>,002**</b>	2,72	2,55

\*P ≤ 0,05 \*\*P≤0,01 \*\*\*P≤0,001

En cuanto al *impacto social* percibido hay que destacar que en la tabla 5.21 podemos comprobar como existen diferencias significativas ( $p \leq 0,01$ ) para todos los ítems a favor de los hombres, excepto para el ítem “han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos”.

Como podemos observar el ítem mejor valorado para ambos sexos es “la celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo” con una media para los hombres



de 3,67 (D.T. 1,15) y para las mujeres de 3,33 (D.T. 1,16). Por el contrario, el ítem peor puntuado también para los dos sexos es “la celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura” con una media de 2,55 (D.T. 1,16) en el caso de los hombres y de 2,35 (D.T. 1,12) para las mujeres.

**Tabla 5.21.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función del sexo.

Impacto Social				
Ítems	F	Sig.	Hombres	Mujeres
La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.	2,349	,004**	3,08	2,86
Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.	13,618	,211	2,91	2,81
La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura	1,271	,004**	2,55	2,35
La F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia.	2,071	,000***	2,85	2,47
La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.	,519	,000***	3,67	3,33
<b>Impacto Social Total</b>	4,835	,000***	3,01	2,77

\*\*P≤0,01 \*\*\*P≤0,001

Para finalizar, al comparar los ítems relacionados con la percepción de los ciudadanos sobre el *impacto deportivo* del GP de Fórmula 1 en Valencia en función del sexo, observamos como existen diferencias significativas ( $p \leq 0,001$ ) a favor de los hombres para todos los ítems, excepto para “creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.” y “gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas”, tal y como figura en la tabla 5.22.

**Tabla 5.22.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función del sexo.

Impacto Deportivo				
Ítems	F	Sig.	Hombres	Mujeres
Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.	2,262	,080	2,31	2,19
Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas	,047	,106	2,31	2,20
La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España	,223	,000***	3,45	3,12
Mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.	,044	,000***	2,76	2,24
Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos.	6,018	,000***	2,39	2,09
<b>Impacto Deportivo Total</b>	,207	,000***	2,65	2,36

\*\*\*P≤0,001

Para este factor el ítem mejor valorado tanto por los hombres como por las mujeres es “la F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España” con una media de 3,45 (D.T. 1,17) y de 3,12 (D.T. 1,19), respectivamente. En cambio, los ítems peor puntuados para los hombres son “gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas” y “creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia” con la misma media 2,31 (D.T. 1,1 y 1,16). Para las mujeres éste último ítem es, también, el peor valorado con una media de 2,19 (D.T. 1,1).

**b) Según la edad.**

A la hora de comparar las percepciones de los ciudadanos sobre el impacto en las diferentes áreas de la ciudad de Valencia como consecuencia de la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en función del grupo de edad, podemos comprobar como los resultados mostrados en la tabla 5.23, para el *impacto económico*, nos indican que existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) para casi todos los ítems, excepto para “debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año” y “la F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo”.

**Tabla 5.23.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función de la edad.

<b>Impacto económico</b>						
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Hasta 23 años</b>	<b>De 24 a 34 años</b>	<b>De 35 a 50 años</b>	<b>Mayores de 51 años</b>
<b>La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.</b>	4,464	<b>,004**</b>	3,55	3,29	3,32	3,20
<b>Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.</b>	1,736	<b>,158</b>	3,05	2,90	2,94	2,80
<b>La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).</b>	3,196	<b>,023*</b>	3,17	2,96	3,08	2,83
<b>La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.</b>	3,034	<b>,028*</b>	2,70	2,45	2,50	2,46
<b>Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia.</b>	3,913	<b>,009**</b>	2,68	2,42	<b>2,41</b>	2,44
<b>La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo.</b>	,289	<b>,833</b>	3,65	3,64	3,61	<b>3,73</b>
<b>Impacto económico total.</b>	3,266	<b>,021*</b>	3,13	2,94	2,98	2,91

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$

Por otro lado, las puntuaciones más altas obtenidas en casi todos los ítems se corresponden con el grupo de edad de hasta 23 años, mientras que las más bajas se encuentran repartidas, en función del ítem, entre el resto de grupos de edad. Asimismo, el ítem más puntuado en todos los grupos es “la F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo”, siendo el grupo de edad de mayores de 51 años el que mayor valoración le otorga con una media de 3,73 (D.T. 1,21). En cambio, el ítem menos puntuado es “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia”, siendo el grupo de 35 a 50 años el que menos valoración le asigna con una media de 2,41 (D.T. 1,14).

Al aplicar la prueba de contraste de Tukey, observamos como los ítems en los que se detectan más diferencias significativas ( $p \leq 0.05$ ) son “la F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia” y “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia”. Asimismo el mayor número de diferencias significativas se observan al comparar el grupo de hasta 23 años y el de 24 a 34 años, a favor del primero (ver tabla 5.24).

**Tabla 5.24.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función de la edad.

<b>Impacto Económico</b>						
<b>Ítems</b>	<b>1 vs 2</b>	<b>1 vs 3</b>	<b>1 vs 4</b>	<b>2 vs 3</b>	<b>2 vs 4</b>	<b>3 vs 4</b>
<b>La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.</b>	*		*			
<b>Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.</b>						
<b>La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).</b>			*			
<b>La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.</b>	*					
<b>Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia.</b>	*	*				
<b>La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo.</b>						
<b>Impacto económico total.</b>	*					

\* $P \leq 0,05$

En cuanto los resultados referidos al factor relacionado con los *impactos percibidos en las infraestructuras* de la ciudad, observamos como al comparar las medias de los ítems en función de la edad, existen diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) para los ítems “gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.” y “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”,

mientras que en el resto de ítems no se detectan diferencias significativas según el grupo de edad, tal y como se muestra en la tabla 5.25.

El ítem más valorado por todos los grupos es “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona”, siendo el grupo de edad de hasta 23 años el que mejor puntuación le otorga con una media de 3,29 (D.T. 1,15). En cambio, casi todos los demás ítems que componen este factor obtienen puntuaciones bastante más bajas en todos los grupos de edad, siendo la peor puntuación la otorgada por el grupo de 35 a 50 años con una media de 2,31 (D.T. 1,08) para el ítem “gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia”.

**Tabla 5.25.** Análisis diferencial del impacto percibido en infraestructuras en función de la edad.

Impacto Infraestructuras						
Ítems	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51
Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)	,114	<b>,952</b>	2,97	2,96	2,93	2,92
Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.	,648	<b>,584</b>	2,45	2,53	2,55	2,58
La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.	,694	<b>,555</b>	2,39	2,47	2,47	2,54
Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.	3,070	<b>,027*</b>	2,56	2,58	<b>2,31</b>	2,45
Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.	,693	<b>,556</b>	2,47	2,50	2,36	2,49
Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades	1,461	<b>,224</b>	2,57	2,42	2,40	2,43
La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.	4,390	<b>,004**</b>	<b>3,29</b>	3,19	3,01	2,95
<b>Impacto Infraestructuras total</b>	<b>,649</b>	<b>,584</b>	2,67	2,66	2,57	2,62

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$

Con la prueba de contraste de Tukey, comprobamos como se detectan diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) entre el grupo de hasta 23 años y el de 35 a 50 años, a favor de los primeros, y entre éste último y el de 24 a 34 años, a favor de los segundos, para el ítem “gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia”. En el caso del ítem “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido

generados en el barrio” se detectan diferencias significativas al comparar el grupo de hasta 23 años con los grupos de 35 a 50 años y de mayores de 51 años, siempre a favor de los más jóvenes.

Desde el punto de vista del *impacto social*, tal y como se muestra en la tabla 5.26, sólo se observan diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) en función del grupo de edad para el ítem “la F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia”. Según la prueba de contraste de Tukey, sólo se observan diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) en este ítem entre el grupo de 23 años y el de 34 a 50 años, a favor del primero.

Además, el ítem más valorado por todos los grupos de edad es “la celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo”, siendo el grupo de hasta 23 años el que mayor media le otorga con un 3,56 (D.T. 1,12). Por el contrario, el ítem que peor puntuación consigue en todos los grupos es “la celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura”, en el cual el grupo de 35 a 50 años es el que peor media le concede con un 2,41 (D.T. 1,14).

**Tabla 5.26.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función de la edad.

Impacto Social						
Ítems	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51 años
La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.	7,034	,000***	3,18	2,97	2,72	2,86
Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.	1,136	,333	2,93	2,90	2,80	2,74
La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura	,340	,797	2,47	2,50	<b>2,41</b>	2,43
La F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia.	1,285	,278	2,71	2,63	2,60	2,86
La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.	,483	,694	<b>3,56</b>	3,50	3,45	3,54
Impacto Social Total	1,554	,199	2,97	2,90	2,80	2,89

\*\*\* $P \leq 0,001$

Para finalizar, al comparar los ítems relacionados con la percepción de los ciudadanos sobre el *impacto deportivo* del Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia en función de la edad, observamos como tan sólo se dan diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) en el siguiente ítem “gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas”, tal y como

figura en la tabla 5.27. El resto de ítems de este factor no obtiene diferencias significativas.

El ítem “la F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España” es el que mejor valoración consigue en todos los grupos de edad, concretamente el grupo de hasta 23 años es el que mejor puntuación le otorga con una media de 3,36 (D.T. 1,19). En cambio, el resto de ítems son valorados con puntuaciones bastante más bajas, destacando la peor puntuación en el ítem “gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas” con una media de 2,11 (D.T. 1,12), otorgada por el grupo de mayores de 51 años.

**Tabla 5.27.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función de la edad.

<b>Impacto Deportivo</b>						
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Hasta 23 años</b>	<b>De 24 a 34 años</b>	<b>De 35 a 50 años</b>	<b>Mayores de 51</b>
<b>Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.</b>	2,415	<b>,065</b>	2,38	2,20	2,18	2,17
<b>Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas</b>	2,962	<b>,031*</b>	2,38	2,25	2,16	<b>2,11</b>
<b>La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España</b>	,840	<b>,472</b>	<b>3,36</b>	3,22	3,31	3,32
<b>Mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.</b>	,528	<b>,663</b>	2,53	2,50	2,46	2,64
<b>Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos.</b>	2,103	<b>,098</b>	2,38	2,15	2,19	2,26
<b>Impacto Deportivo Total</b>	1,737	<b>,158</b>	2,61	2,46	2,46	2,49

\*P ≤ 0,05

**c) Según el interés por la Fórmula 1.**

Si comparamos las percepciones de los ciudadanos sobre el impacto del GP de Fórmula 1 en diferentes ámbitos en función del interés por la misma, comprobamos como en el caso del *impacto económico*, se observan diferencias significativas estadísticamente ( $p \leq 0,001$ ) para todos los ítems (ver tabla 5.28).

Por otro lado, para el grupo de ciudadanos que manifiestan su interés por la Fórmula 1 se obtienen las mejores puntuaciones en todos los ítems, siendo el de “la F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia” con una media de 3,67 (D.T. 1,20) el

que mejor puntuación obtiene y el ítem “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia” con una media de 2,76 (D.T. 1,21) el que peor valoración consigue. Por el contrario, el grupo de población que no le gusta la Fórmula 1 es el que peor valora todos los ítems, siendo el ítem “la inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta” el peor valorado con una media de 2,10 (D.T. 1,11). Tanto el grupo que no muestra interés como el que se muestra indiferente dan, también, su mejor puntuación al ítem “la F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia” con una media 2,83 (D.T. 1,19) y de 3,20 (D.T. 1,13), respectivamente. Por último, el grupo que se muestra indiferente coincide con el grupo que muestra interés en valorar con su peor puntuación el ítem “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia” con una media de 2,29 (D.T. 1,07).

**Tabla 5.28.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función del interés por la Fórmula 1.

<b>Impacto Económico</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Indiferente</b>
<b>La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.</b>	41,276	<b>,000***</b>	<b>3,67</b>	<b>2,83</b>	<b>3,20</b>
<b>Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.</b>	26,274	<b>,000***</b>	3,19	2,58	2,72
<b>La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).</b>	37,204	<b>,000***</b>	3,31	2,49	2,89
<b>La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.</b>	26,322	<b>,000***</b>	2,78	<b>2,10</b>	2,38
<b>Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia.</b>	30,970	<b>,000***</b>	<b>2,76</b>	2,12	<b>2,29</b>
<b>La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo.</b>	58,030	<b>,000***</b>	3,28	2,53	2,82
<b>Impacto económico total.</b>	59,893	<b>,000***</b>	3,28	2,53	2,82

\*\*\*P ≤ 0,001

A partir de la prueba de contraste de Tukey podemos comprobar que las diferencias significativas ( $p \leq 0.05$ ) se dan entre casi todos los grupos para todos los ítems de este factor, siempre a favor de los que muestran interés y, a favor del grupo indiferente, al compararlo con el grupo que no muestra interés. Según esta prueba, solo para estos ítems “debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año” y “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia”, no se aprecian diferencias significativas entre el grupo que no muestra interés y el grupo que se muestra indiferente.

En cuanto al *impacto percibido a nivel de las infraestructuras*, observamos como para todos los ítems de este factor existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) en función del interés por la Fórmula 1, tal y como se muestra en la tabla 5.29.

**Tabla 5.29.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel de infraestructuras en función del interés por la Fórmula 1.

<b>Impacto Infraestructuras</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Indiferente</b>
<b>Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)</b>	27,319	<b>,000***</b>	3,17	2,53	2,78
<b>Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.</b>	26,078	<b>,000***</b>	2,74	2,14	2,31
<b>La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.</b>	27,617	<b>,000***</b>	2,67	<b>2,04</b>	<b>2,27</b>
<b>Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.</b>	19,600	<b>,000***</b>	2,68	2,13	2,37
<b>Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.</b>	13,967	<b>,000***</b>	2,63	2,21	2,28
<b>Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades</b>	15,433	<b>,000***</b>	<b>2,63</b>	2,13	2,37
<b>La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.</b>	24,568	<b>,000***</b>	<b>3,37</b>	<b>2,74</b>	<b>3,01</b>
<b>Impacto Infraestructuras total</b>	37,284	<b>,000***</b>	2,84	2,27	2,49

\*\*\* $P \leq 0,001$

También, podemos comprobar como el ítem mejor puntuado por todos los grupos es “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona” con medias de 3,37 (D.T. 1,17) para el grupo que muestra interés, de 2,74 (D.T. 1,13) para el grupo que no muestra interés y de 3,01 (D.T. 1,14) para el grupo que se muestra indiferente. Por su parte, para el grupo que muestra interés los ítems peor valorados son los relacionados con la utilidad de las infraestructuras para otras actividades y el aprovechamiento de las mismas para la ciudadanía, con una media de 2,63 (D.T. 1,19 y 1,24). En cambio, para los grupos de ciudadanos que no muestran interés e indiferentes, el ítem peor valorado es “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio” con una media de 2,04 (D.T. 0,95) y de 2,27 (D.T. 1,11), respectivamente.



Con la prueba de contraste de Tukey, comprobamos como se observan diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0.05$ ) entre el grupo que muestra interés y los otros grupos para todos los ítems de este factor, siempre a favor de los primeros (ver tabla 5.30). No ocurre lo mismo al comparar el grupo que no muestra interés y el que se muestra indiferente, ya que sólo se detectan diferencias para los ítems “las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades” y “gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles,...)”, así como, para la media total de los ítems.

**Tabla 5.30.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel de infraestructuras en función del interés por la Fórmula 1.

<b>Impacto Infraestructuras</b>			
<b>Ítems</b>	<b>1 vs 2</b>	<b>1 vs 3</b>	<b>2 vs 3</b>
Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)	*	*	*
Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.	*	*	
La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.	*	*	
Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.	*	*	
Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.	*	*	
Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades	*	*	
La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.	*	*	*
<b>Impacto Infraestructuras total</b>	*	*	*

\* $P < 0,05$

Respecto al *impacto percibido a nivel social*, comprobamos como, de forma similar, a lo ocurrido en los otros factores se detectan diferencias estadísticamente significativas para todos los ítems ( $p \leq 0,001$ ) en función del interés por la Fórmula 1, tal y como se muestra en la tabla 5.31. Con la prueba de contraste de Tukey, observamos como las diferencias ( $p \leq 0.05$ ) se dan entre casi todos los grupos para todos los ítems, siempre a favor de los que muestran interés y, a favor del grupo indiferente, al compararlo con el grupo que no muestra interés. Sólo para el primer ítem no se detectan diferencias entre el grupo que no muestra interés y el que se muestra indiferente.

Por otra parte, el ítem mejor puntuado de este factor por todos los grupos es “la celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo” con medias de 3,83 (D.T. 1,15) para el grupo que muestra interés, de 2,93 (D.T. 1,09) para el grupo que no muestra interés y de 3,30 (D.T. 1,06) para el que se muestra indiferente. Por el contrario el ítem peor valorado es “la F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia” con una media de 2,02 (D.T. 1,09) para el grupo que no muestra interés. Finalmente, tanto para el grupo que muestra interés como para el que se muestra indiferente el ítem peor valorado es “la celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura”, con medias de 2,66 (D.T. 1,17) y de 2,35 (D.T. 1,09), respectivamente.

**Tabla 5.31.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función del interés por la Fórmula 1.

<b>Impacto Social</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Indiferente</b>
<b>La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.</b>	28,705	<b>,000***</b>	3,23	2,57	2,76
<b>Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.</b>	24,979	<b>,000***</b>	3,09	2,44	2,72
<b>La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura</b>	22,138	<b>,000***</b>	<b>2,66</b>	2,07	<b>2,35</b>
<b>La F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia.</b>	56,690	<b>,000***</b>	3,07	<b>2,02</b>	2,41
<b>La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.</b>	54,587	<b>,000***</b>	<b>3,83</b>	<b>2,93</b>	<b>3,30</b>
<b>Impacto Social Total</b>	58,443	<b>,000***</b>	3,18	2,41	2,71

\*\*\* $P \leq 0,001$

También, para el *impacto percibido a nivel deportivo* existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) para todos los ítems en función del interés, tal y como se muestra en la tabla 5.32. De forma similar a lo que ocurre con los otros factores, con la prueba de Tukey comprobamos como estas diferencias ( $p \leq 0,05$ ) se manifiestan entre todos los grupos para todos los ítems siempre a favor de los que muestran interés y, a favor del grupo indiferente, al compararlo con el grupo que no muestra interés. En este factor observamos que sólo existen diferencias significativas entre el grupo que no muestra interés y el grupo indiferente, para el ítem “mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia” y para la media total de este factor.

Si observamos la tabla comprobamos como el ítem mejor puntuado en todos los grupos es “la F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España” con medias de 3,63 (D.T. 1,15) para el grupo que muestra interés, de 2,79 (D.T. 1,09) para el grupo que no muestra interés y de 3,01 (D.T. 1,10) para el indiferente. No obstante, para el grupo que muestra interés los ítems peor valorados son los dos primeros de la tabla 6.32 con una media de 2,42 (D.T. 1,20 y 1,15). Por último, tanto para el grupo que no muestra interés como para el indiferente el ítem peor puntuado es “creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos” con medias de 1,84 (D.T. 1,09) y de 2,03 (D.T. 1,14), respectivamente.

**Tabla 5.32.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función del interés por la Fórmula 1.

<b>Impacto Deportivo</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Indiferente</b>
<b>Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.</b>	15,551	,000***	<b>2,42</b>	1,95	2,12
<b>Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas</b>	14,156	,000***	<b>2,42</b>	1,98	2,13
<b>La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España</b>	53,411	,000***	<b>3,63</b>	<b>2,79</b>	<b>3,01</b>
<b>Mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.</b>	73,999	,000***	2,96	1,85	2,13
<b>Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos.</b>	26,362	,000***	2,50	<b>1,84</b>	<b>2,03</b>
<b>Impacto Deportivo Total</b>	55,297	,000***	2,78	2,08	2,29

\*\*\*P≤0,001

**d) Según el origen de la residencia familiar.**

Si comparamos las percepciones de los ciudadanos sobre el impacto del GP de Fórmula 1 en diferentes ámbitos en función del origen de la residencia familiar, comprobamos como en el caso del *impacto económico*, se observan diferencias significativas estadísticamente ( $p \leq 0,05$ ) para los ítems “la F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia”, “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia” y para la media total de este factor (ver tabla 5.33).

Por otro lado, para todos los grupos de ciudadanos el ítem mejor puntuado es “la F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo” con una media de 3,68 (D.T. 1,13) para los que residen en Valencia, con un 3,59 (D.T. 1,19) para los que proceden de la provincia y de un 3,56 (D.T. 1,06) para los que proceden de otras residencias familiares.

Sin embargo, el ítem peor valorado tanto para el grupo de la ciudad como para los del grupo de la provincia, es “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia” con una media de 2,54 (D.T. 1,15) y 2,34 (D.T. 1,26), respectivamente. Para finalizar el grupo de otras residencias familiares valora con peor puntuación el ítem “la inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta”, con una media de 2,62 (D.T. 1,08).

**Tabla 5.33.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel económico en función del origen de la residencia familiar.

Impacto Económico					
Ítems	F	Sig.	Valencia ciudad	Provincia Valencia	Otras
La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.	5,628	,004**	3,44	3,13	3,44
Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.	2,442	,087	3,01	2,83	2,82
La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).	2,718	,066	3,08	2,88	3,15
La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.	1,413	,244	2,58	2,43	<b>2,62</b>
Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia.	3,545	,029*	<b>2,54</b>	<b>2,34</b>	2,65
La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo.	,973	,378	<b>3,68</b>	<b>3,59</b>	<b>3,56</b>
<b>Impacto económico total.</b>	<b>3,365</b>	<b>,035*</b>	3,06	2,87	3,03

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$

La prueba de contraste de Tukey nos indica que solo se detectan diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) entre el grupo de ciudadanos de Valencia y el grupo de la provincia, para el ítem “la F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia” y para la media total de ítems, a favor de los primeros. Además, según esta prueba, también existen diferencias significativas entre el grupo de la provincia y el de otras residencias familiares para el ítem “gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia”, a favor de los segundos.

En cuanto al *impacto percibido a nivel de infraestructuras*, observamos como existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ), en función del origen de la residencia familiar, para los ítems “los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico”; “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”; “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado

mejoras en las infraestructuras de la zona” y para la media total de los ítems de este factor (ver tabla 5.34).

Tal y como nos muestra la tabla, el ítem mejor puntuado para todos los grupos es “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona” con medias de 3,18 (D.T. 1,17) para el grupo de la ciudad, de 2,99 (D.T. 1,19) para el grupo de la provincia y de 3,31 (D.T. 1,18) para el de otras residencias. Por el contrario, el ítem peor valorado por el grupo de la ciudad con una media de 2,49 (D.T. 1,19) es “las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía” y para el grupo de la provincia el peor puntuado con una media de 2,19 (D.T. 1,08) es “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”. Por último, para el grupo de otras residencias los ítems peor puntuados son “los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico” y “gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia” con una media de 2,38 (D.T. 1,06 y 1,13).

**Tabla 5.34.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel de infraestructuras en función del origen de la residencia familiar.

<b>Impacto Infraestructuras</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Valencia ciudad</b>	<b>Provincia Valencia</b>	<b>Otras</b>
Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, ...)	2,625	<b>,073</b>	3,01	2,84	2,83
Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.	4,840	<b>,008**</b>	2,58	2,33	<b>2,38</b>
La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.	7,228	<b>,001***</b>	2,53	<b>2,19</b>	2,40
Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.	2,796	<b>,062</b>	2,55	2,38	<b>2,38</b>
Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.	,729	<b>,482</b>	<b>2,49</b>	2,38	2,45
Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades	2,806	<b>,061</b>	2,52	2,30	2,50
La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.	3,515	<b>,030*</b>	<b>3,18</b>	<b>2,99</b>	<b>3,31</b>
<b>Impacto Infraestructuras total</b>	<b>4,709</b>	<b>,009**</b>	2,69	2,48	2,60

\*P≤0,05 \*\*P ≤ 0,01 \*\*\*P ≤ 0,001

La prueba de contraste de Tukey nos muestra como existen diferencias significativas (p≤0,05) entre el grupo de la ciudad y el de la provincia, siempre a favor de los

primeros, para los ítems “los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico” y “la celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio”, así como, para la media total de ítems de este factor. Según esta prueba, también existen diferencias entre el grupo de la provincia y el de otras residencias familiares, a favor del segundo, para el ítem “la celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona”.

Respecto al *impacto percibido a nivel social*, comprobamos como sólo existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ), en función del origen de la residencia familiar, para el ítem “la F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia” (ver tabla 5.35). Si aplicamos la prueba de Tukey para determinar entre que grupos hay diferencias significativas, observamos como en este ítem sólo se aprecian diferencias entre el grupo de la ciudad y el de otras residencias familiares, a favor del primero.

Por otro lado, todos los grupos coinciden en puntuar de forma más elevada el ítem “la celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo” con medias de 3,56 (D.T. 1,15) para el grupo de la ciudad, de 3,38 (D.T. 1,20) para el grupo de la provincia y de 3,50 (D.T. 1,17) para el grupo de otras residencias. Asimismo, todos los grupos valoran con peor puntuación el ítem “la celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura” con medias de 2,49 (D.T. 1,14), de 2,43 (D.T. 1,19) y de 2,36 (D.T. 1,08).

**Tabla 5.35.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel social en función del origen de la residencia familiar.

<b>Impacto Social</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Valencia ciudad</b>	<b>Provincia Valencia</b>	<b>Otras</b>
<b>La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.</b>	,656	<b>,519</b>	2,99	2,91	3,07
<b>Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.</b>	2,289	<b>,102</b>	2,92	2,80	2,70
<b>La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura</b>	,885	<b>,413</b>	<b>2,49</b>	<b>2,43</b>	<b>2,36</b>
<b>La F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia.</b>	4,309	<b>,014*</b>	2,76	2,56	2,44
<b>La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.</b>	1,927	<b>,146</b>	<b>3,56</b>	<b>3,38</b>	<b>3,50</b>
<b>Impacto Social Total</b>	1,995	<b>,136</b>	2,94	2,82	2,82

\* $P \leq 0,05$

Para finalizar con este apartado, dentro del *impacto percibido a nivel deportivo* sólo encontramos diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ), en función del origen de la residencia familiar, para el ítem “mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia”. Con la prueba de contraste de Tukey, comprobamos como sólo se dan diferencias significativas, para este ítem, entre el grupo de la ciudad y el de otras residencias familiares, a favor del primero.

De forma similar a lo sucedido con otros factores, en éste también coinciden todos los grupos a la hora de puntuar con la mejor valoración el mismo ítem, en este factor “la F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España”, con medias de 3,33 (D.T. 1,18) para el grupo de la ciudad, de 3,20 (D.T. 1,21) para el grupo de la provincia y de 3,28 (D.T. 1,11) para el grupo de otras residencias familiares. El ítem peor valorado para los grupos de la ciudad y de la provincia de Valencia es “creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos”, con una media de 2,24 (D.T. 1,28) y de 2,22 (D.T. 1,25), respectivamente. En cambio, para el grupo de otras residencias familiares existen tres ítems puntuados con peor valoración, con una media de 2,23 (D.T. 0,97; 1,00 y 1,25).

**Tabla 5.36.** Análisis diferencial del impacto percibido a nivel deportivo en función del origen de la residencia familiar.

<b>Impacto Deportivo</b>					
<b>Ítems</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>	<b>Valencia ciudad</b>	<b>Provincia Valencia</b>	<b>Otras</b>
<b>Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.</b>	,296	<b>,744</b>	2,25	2,31	<b>2,23</b>
<b>Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas</b>	,171	<b>,843</b>	2,28	2,24	<b>2,23</b>
<b>La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España</b>	1,085	<b>,338</b>	<b>3,33</b>	<b>3,20</b>	<b>3,28</b>
<b>Mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.</b>	4,535	<b>,011*</b>	2,60	2,45	<b>2,23</b>
<b>Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos.</b>	,864	<b>,422</b>	<b>2,24</b>	<b>2,22</b>	2,39
<b>Impacto Deportivo Total</b>	,451	<b>,637</b>	2,54	2,48	2,47

\* $P \leq 0,05$

### 5.3. Repercusión percibida del Gran Premio de Fórmula 1 en diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad de Valencia.

#### a) Según el sexo.

Como podemos observar en la tabla 5.37 existen diferencias significativas estadísticamente ( $p \leq 0,05$ ) entre la percepción de hombres y mujeres sobre la repercusión del GP de Fórmula 1 en los diferentes sectores de la ciudad de Valencia, concretamente en las infraestructuras, la seguridad, el turismo y la imagen. En el resto de sectores no se observan diferencias significativas según el sexo.

De forma similar a lo que ocurría en el punto anterior al comparar la percepción según los impactos percibidos en diferentes ámbitos, los hombres siguen valorando con mejores medias que las mujeres la repercusión en todos los sectores analizados. Cabe destacar que el área mejor valorada por los hombres y las mujeres es la imagen de la ciudad con una media de 3,91 (D.T. 1,0) y con 3,66 (D.T. 1,02), respectivamente. En cambio, el sector peor valorado por ambos sexos es la creación de empleo, con una media de 2,82 (D.T. 1,03) para los hombres y de 2,74 (D.T. 0,99) para las mujeres.

**Tabla 5.37.** Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función del sexo.

Factores/Sectores	F	Sig.	Hombres	Mujeres
Medios de transporte	1,930	,217	2,85	2,77
Accesos	,072	,619	2,92	2,88
Infraestructuras	,436	,028*	3,12	2,98
Seguridad	,200	,001***	3,08	2,84
Economía	,227	,012*	3,41	3,24
Turismo	,241	,012*	3,66	3,50
Creación de empleo	,542	,230	2,82	2,74
Imagen	3,192	,000***	3,91	3,66

\* $P \leq 0,05$  \*\*\* $P \leq 0,001$



## b) Según la edad.

En la tabla 5.38 podemos comprobar como existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) para casi todos los sectores analizados en función de la edad, excepto en el caso de los accesos y la imagen de la ciudad.

**Tabla 5.38.** Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función de la edad.

Factores/Sectores	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51 años
Medios de transporte	4,709	,003**	2,96	2,75	2,79	2,61
Accesos	2,292	,077	2,98	2,90	2,89	2,71
Infraestructuras	7,704	,000***	3,23	3,03	2,97	2,77
Seguridad	3,129	,025*	3,10	2,93	2,89	2,81
Economía	14,728	,000***	3,61	3,25	3,14	3,05
Turismo	9,041	,000***	3,79	3,54	3,49	3,30
Creación de empleo	10,553	,000***	3,01	2,68	2,68	<b>2,58</b>
Imagen	2,600	,051	<b>3,90</b>	3,78	3,70	3,69

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$

La imagen de la ciudad es el área más puntuada por todos los grupos de edad, siendo el grupo de hasta 23 años el que mejor la puntúa con una media de 3,90 (D.T. 0,98). En cambio el sector peor valorado por todos los grupos de edad es la creación de empleo junto con el de medios de transporte, siendo el grupo de edad de mayores de 51 años el que peor lo puntúa con una media de 2,58 (D.T. 1,28).

Para determinar que diferencias significativas existen entre los grupos de edad hemos realizado la prueba de contraste de Tukey, con esta prueba se observa que los sectores de la economía, el turismo y la creación de empleo son los que más diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ) muestran, mientras que en los accesos y la seguridad solo se encuentran diferencias entre el grupo de hasta 23 años y el de mayores de 51 (ver tabla 5.39). La única área en la que no se detectan diferencias entre ningún grupo de edad es la imagen de la ciudad.

Asimismo, sólo se detectan diferencias significativas entre el grupo de hasta 23 años y el resto de grupos, según el sector. El mayor número de diferencias se observa entre el grupo de hasta 23 años y el de mayores de 51. Al comparar el grupo de 24 a 34 años con

el de 35 a 50 y el de mayores de 51 años no se observan diferencias significativas. Lo mismo ocurre al comparar el grupo de 35 a 50 años y el de mayores de 51 años.

**Tabla 5.39.** Análisis diferencial de la importancia percibida en diferentes ámbitos en función de la edad.

Factores/Sectores	1 vs 2	1 vs 3	1 vs 4	2 vs 3	2 vs 4	3 vs 4
Medios de transporte	*		*			
Accesos			*			
Infraestructuras		*	*			
Seguridad			*			
Economía	*	*	*			
Turismo	*	*	*			
Creación de empleo	*	*	*			
Imagen						

\* $P \leq 0,05$

*c) Según el interés por la Fórmula 1.*

Al analizar la repercusión percibida en los diferentes sectores en función de la variable relacionada con el interés por la Fórmula 1, comprobamos, como sucedía al comparar otros aspectos de este estudio con esta variable (importancia, actitudes, impactos), que existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ) en todos los factores (ver tabla 5.40).

Por otro lado, el sector mejor puntuado por todos los grupos es la imagen de la ciudad, siendo el grupo que muestra interés el que mayor puntuación le otorga con un 4,09 (D.T. 0,94). Por el contrario, el factor peor puntuado es la creación de empleo, cuya peor valoración corresponde al grupo que no muestra interés por la Fórmula 1 con una media de 2,35 (D.T. 0,91).

**Tabla 5.40.** Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función del interés por la Fórmula 1.

Factores/Sectores	F	Sig.	Si	No	Indiferente
Medios de transporte	29,494	,000***	3,02	2,40	2,69
Accesos	19,012	,000***	3,07	2,60	2,77
Infraestructuras	37,213	,000***	3,29	2,63	2,88
Seguridad	36,005	,000***	3,20	2,46	2,84
Economía	29,667	,000***	3,56	2,97	3,14
Turismo	49,355	,000***	3,87	3,12	3,37
Creación de empleo	32,224	,000***	2,99	<b>2,35</b>	2,68
Imagen	65,369	,000***	<b>4,09</b>	3,23	3,60

\*\*\* $P \leq 0,001$

Con la prueba de contraste de Tukey, observamos como las diferencias se dan entre casi todos los grupos para todos los ítems, siempre a favor de los que muestran interés y, a favor del grupo indiferente, al compararlo con el grupo que no muestra interés. Sólo para los factores económico y accesos no se detectan diferencias entre el grupo que no muestra interés y el que se muestra indiferente.

**d) Según el origen de la residencia familiar.**

En la tabla 5.41 se muestran los resultados de la percepción de los ciudadanos sobre la repercusión del GP de Fórmula 1 en diferentes sectores de la ciudad de Valencia en función del origen de su residencia familiar. Como podemos observar sólo existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) para el factor de la economía. Según la prueba de Tukey estas diferencias significativas sólo se detectan entre el grupo de la provincia de Valencia y el de otras residencias familiares, a favor de los segundos.

De forma similar a lo que ocurre al comparar con las otras variables (sexo, edad, interés), para ésta encontramos, también, que el factor mejor puntuado por todos los grupos es la imagen de la ciudad, siendo la mejor valoración es la correspondiente al grupo de la ciudad con una media de 3,84 (D.T. 0,98). Asimismo, el sector peor valorado, para los grupos de la ciudad y la provincia de Valencia, es la creación de empleo, con medias de 2,79 (D.T. 1,01) y de 2,70 (D.T. 1,09), respectivamente. En cambio para el grupo de otras residencias el factor peor puntuado es los medios de transporte con una media de 2,76 (D.T. 0,96).

**Tabla 5.41.** Análisis diferencial de la repercusión percibida en diferentes sectores de la ciudad en función del origen de la residencia familiar.

Factores/Sectores	F	Sig.	Valencia ciudad	Provincia Valencia	Otras
Medios de transporte	2,005	,135	2,86	2,71	<b>2,76</b>
Accesos	1,196	,303	2,93	2,82	2,86
Infraestructuras	2,563	,078	3,08	2,92	3,16
Seguridad	,568	,567	2,96	2,93	3,06
Economía	4,164	,016*	3,35	3,17	3,50
Turismo	1,658	,191	3,63	3,48	3,59
Creación de empleo	1,363	,256	<b>2,79</b>	<b>2,70</b>	2,89
Imagen	2,539	,079	<b>3,84</b>	<b>3,67</b>	<b>3,76</b>

\* $P \leq 0,05$

#### 5.4. Percepción sobre la organización del Gran Premio de Fórmula 1.

##### a) Según el sexo.

En la tabla 5.42 se muestran los resultados relativos a la percepción de los ciudadanos sobre la organización del GP de Fórmula 1 en función del sexo. Como se puede apreciar existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,05$ ) según el sexo de los encuestados, siendo los hombres los que más puntúan la organización de la Fórmula 1 con una media de 3,63 (D.T. 0,88).

**Tabla 5.42.** Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función del sexo.

	F	Sig.	Hombres	Mujeres
¿Cómo consideras que es la organización de la F1?	,069	,000***	3,63	3,34

\*\*\* $P \leq 0,001$

##### b) Según la edad.

Al comparar la percepción de los ciudadanos sobre la organización del GP de Fórmula 1 en función de la edad, comprobamos como existen diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,01$ ), tal y como se muestra en la tabla 5.43. La prueba de contraste de Tukey nos indica que estas diferencias se detectan sólo entre el grupo de hasta 23 años y el de mayores de 51 años, a favor de los primeros. Además, el grupo más joven es el que mejor puntúa la organización con una media de 3,62 (D.T. 0,88).

**Tabla 5.43.** Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función de la edad.

	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51 años
¿Cómo consideras que es la organización de la F1?	4,630	,003**	3,62	3,46	3,45	3,33

\*\* $P \leq 0,01$

*c) Según el interés por la Fórmula 1.*

Desde el punto de vista del interés por la Fórmula 1, comprobamos, al observar la tabla 5.44, como se dan diferencias estadísticamente significativas ( $p \leq 0,001$ ). Tal y como nos indica la prueba de contraste de Tukey, estas diferencias se aprecian entre todos los grupos, siempre a favor de los que muestran interés y a favor de los que se muestran indiferentes cuando se les compara con los que no muestran interés.

**Tabla 5.44.** Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función del interés por la Fórmula 1.

	F	Sig.	Si	No	Indiferente
¿Cómo consideras que es la organización de la F1?	71,817	,000***	3,76	2,97	3,33

\*\*\* $P \leq 0,001$

*d) Según el origen de la residencia familiar.*

Por último, al analizar la percepción sobre la organización del GP de Fórmula 1 según el origen de la residencia familiar, que se muestra en la tabla 5.45, observamos como también existen diferencias significativas ( $p \leq 0,05$ ). Estas diferencias, según la prueba de contraste de Tukey, solo se detectan diferencias entre el grupo de la provincia de Valencia y el de otras residencias, a favor del segundo. Asimismo, es el grupo de otras residencias el que mejor puntuación le otorga a la organización con una media de 3,65 (D.T. 0,82).

**Tabla 5.45.** Análisis diferencial de la organización de la Fórmula 1 en función del origen de la residencia familiar.

	F	Sig.	Valencia ciudad	Provincia Valencia	Otras
¿Cómo consideras que es la organización de la F1?	3,722	,024*	3,51	3,38	3,65

\* $P \leq 0,05$

## 5.5. Resumen de las percepciones según los grupos.

### *a) Según el sexo.*

Para la **importancia** del GP de Fórmula 1, el mayor número de diferencias significativas según el sexo se detectaban para los ámbitos de la economía y el turismo (ver figura 5.3). En el caso del ámbito económico, los hombres le otorgan una puntuación media de 3.51 y las mujeres de 3.26, mientras que en el ámbito turístico es de 3.73 para los hombres y de 3.56 para las mujeres. En cualquier caso, ambos grupos valoran positivamente la importancia en estos factores y también en los otros (social y deportiva), aunque con puntuaciones más próximas.

Respecto al **grado de identificación y las actitudes** hacia este evento, comprobamos como se detectan diferencias significativas según el sexo para todos los ítems y para la media global. No obstante, destacamos que, ante el planteamiento de si la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste, no se producen diferencias significativas en la opinión de los encuestados según el grupo (3.14 para los hombres y 3.30 para las mujeres), siendo la media favorable ante esta posibilidad y más destacada en el caso de las mujeres.

Si observamos los impactos percibidos, **a nivel económico** encontramos que existen diferencias significativas según el sexo, siendo los hombres los que aprueban este factor (3,10) mientras que las mujeres lo valoran peor (2,90). Sólo ante la pregunta de si este evento aporta beneficios económicos, comprobamos que no existen diferencias significativas entre los dos grupos. Hay que destacar que el sexo femenino sólo valora positivamente la imagen (3.48) y los beneficios económicos (3.31), mientras que los hombres sólo valoran negativamente la inversión pública (2.68) y la creación de empleo (2.60).

Respecto a los **impactos percibidos a nivel de infraestructuras** cabe destacar que ambos grupos muestran una tendencia al desacuerdo en este factor (2.72 para los hombres y 2.55 para las mujeres), siendo la diferencia significativa, mientras que no se detectan diferencias para aspectos como el transporte público, la utilidad y el aprovechamiento de las infraestructuras. Asimismo, los dos grupos sólo valoran

positivamente la mejora de las infraestructuras de la zona (3.23 para los hombres y 3.07 para las mujeres), y en el caso de los hombres esta valoración se extiende a las infraestructuras de la ciudad (3.03).

Para el **impacto social**, las mujeres valoran peor (2.77) que los hombres (3.01) este factor, detectándose diferencias significativas para casi todos los aspectos tratados (beneficios sociales, seguridad, orgullo y apertura de la ciudad al mundo), excepto para la mejora de los servicios sociales de los barrios marítimos. La apertura de Valencia al mundo y los beneficios sociales son los únicos aspectos valorados positivamente por los hombres (3.67 y 3.08, respectivamente), mientras que las mujeres sólo coinciden con el sexo opuesto en el primero (3.33).

En cuanto a los **impactos percibidos a nivel deportivo**, ambos sexos lo puntúan con medias bajas (2.65 para los hombres y 2.36 para las mujeres), siendo el peor impacto valorado. Se obtienen diferencias significativas en todos los ítems, excepto en el aumento de la práctica deportiva y el número de instalaciones deportivas, que son los aspectos peor puntuados (2.31 para los hombres en los dos casos y 2.19 y 2.20, respectivamente en el caso de las mujeres).

En resumen, para los dos sexos existe una tendencia al desacuerdo en los impactos a nivel deportivo y de infraestructuras, aunque esta percepción se extiende a los factores económico y social en el caso de las mujeres, siendo siempre más pronunciada en el para este sexo (ver tabla 5.46).

**Tabla 5.46.** Resumen del impacto total percibido según en función del sexo.

Factor	F	Sig.	Hombres	Mujeres
<b>Impacto Económico Total.</b>	,227	<b>,000***</b>	3,11	<b>2,90</b>
<b>Impacto Infraestructuras Total</b>	,001	<b>,002**</b>	<b>2,72</b>	<b>2,55</b>
<b>Impacto Social Total</b>	4,835	<b>,000***</b>	3,01	<b>2,77</b>
<b>Impacto Deportivo Total</b>	,207	<b>,000***</b>	<b>2,65</b>	<b>2,36</b>

\*\*P<sub>≤</sub>0,01 \*\*\*P<sub>≤</sub>0,001

Por otro lado, en los resultados del estudio sobre la **repercusión en los sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad** se dan diferencias significativas en función del sexo para gran parte de los mismos, aunque el número de estas diferencias es mayor

para la seguridad y la imagen de la ciudad, siempre a favor de los hombres. Por otro lado, los dos sexos coinciden en valorar el mismo sector con mayor puntuación, es decir, la imagen de la ciudad (3.91 para los hombres y 3.66 para las mujeres) y la creación de empleo con peor valoración (2.82 y 2.74).

Por último, también se detectan diferencias significativas para la **organización** de la Fórmula 1, siendo mejor puntuada por los hombres (3.63) que por las mujeres (3.34). En cualquier caso, ambos sexos muestran una tendencia favorable en este aspecto.

***b) Según la edad.***

Así, pues, observamos como para todos los **ámbitos de importancia** existen diferencias significativas según la edad, encontrándose el mayor número de ellas en el ámbito económico y el menor en el ámbito social y el deportivo (ver tabla 5.12). Las principales diferencias en todos los ámbitos se detectaron al comparar el grupo de población más joven (hasta 23 años) y el resto de grupos, alcanzándose el mayor número de las mismas entre el grupo más joven y el más mayor (mayores de 51 años). No obstante, todos los grupos de edad muestran una tendencia a valorar positivamente todos los ámbitos, excepto en el caso de la importancia social en el que los dos grupos con más edad, de 35 a 50 años y mayores de 51 años, cambian la tendencia (2.89 y 2.94, respectivamente).

Respecto al **grado de identificación y las actitudes** se observan diferencias significativas para casi todos los aspectos relacionados con este factor, excepto para la consideración de si la inversión es beneficiosa para los ciudadanos. El grupo de menores de 23 años es el que mas se identifica con este evento aunque su posición es de carácter neutral, mientras que el resto de grupos muestran una tendencia al descuerdo en este factor. Hay que destacar que el mayor número de diferencias significativas se detectan en torno a la posibilidad de realizar el GP de Fórmula 1 en Cheste, siendo el grupo de mayores de 51 años el que más respalda esta opción (3.50) y los menores de 23 años los que menos (3.01). Asimismo, el grupo de edad más joven es el que más muestra su deseo de asistir a este evento (3.39).



Desde el punto de vista de los **impactos percibidos, a nivel económico** se detectan diferencias significativas solo entre el grupo de hasta 23 años y el resto de grupos para aspectos como los beneficios económicos, los beneficios para la zona del puerto, la inversión pública y la mejora del empleo (ver tabla 5.24), siempre a favor de este grupo. Además sólo el grupo de personas más jóvenes es el que muestra una tendencia a puntuar favorablemente este factor (3.13).

Sin embargo, para las medias totales de los **impactos a nivel de infraestructuras, a nivel social y a nivel deportivo** no se encontraron diferencias significativas en función de la edad. Si se encontraron diferencias en algunos ítems, que en el caso de las infraestructuras, fueron la mejora del transporte público y las mejoras de las infraestructuras en la zona; para el impacto social, fue el ítem relacionado con los beneficios sociales de este evento, aunque sólo se detectaron esas diferencias entre el grupo de hasta 23 años y el de mayores de 51 años; y para el impacto deportivo, el ítem relacionado con el incremento de las instalaciones deportivas.

También, para estos tres impactos se observa una tendencia a la valoración negativa en todos los grupos de edad, siendo esta más acusada en el grupo de 35 a 50 años, para el impacto social y el de infraestructuras con medias de 2.80 y 2.57, respectivamente; y en los grupos de 24 a 34 años y de 35 a 50 años (2.46), para el impacto deportivo (ver tabla 5.47). Esta tendencia ocurre también para casi todos los ítems de las infraestructuras, excepto en el aspecto relativo a la mejora de las infraestructuras de la zona en el que cambia, aunque sólo para el grupo de edad más joven (3.29).

**Tabla 5.47.** Resumen del impacto total percibido en función de la edad.

Factor	F	Sig.	Hasta 23 años	De 24 a 34 años	De 35 a 50 años	Mayores de 51 años
<b>Impacto Económico Total.</b>	3,266	<b>,021*</b>	<b>3,13</b>	2,94	2,98	2,91
<b>Impacto Infraestructuras Total</b>	,649	<b>,584</b>	2,67	2,66	<b>2,57</b>	2,62
<b>Impacto Social Total</b>	1,554	<b>,199</b>	2,97	2,90	<b>2,80</b>	2,89
<b>Impacto Deportivo Total</b>	1,737	<b>,158</b>	2,61	<b>2,46</b>	<b>2,46</b>	2,49

\*P≤0,05

De este modo, aunque casi todas las medias están puntuadas por debajo de 3 (posición neutral), son los impactos a nivel deportivo y de infraestructuras los que peores valoraciones consiguen. A diferencia de lo ocurrido con la importancia percibida en la que las peores medias correspondían al grupo de mayores de 51 años, en este caso es el grupo de 35 años a 50 años el que peor media otorga a casi todos los impactos, excepto en el económico. En cualquier caso, siguen manifestándose diferencias claras entre el sector de población más joven y el de más edad.

En la **repercusión percibida en los diferentes sectores** hay que resaltar que existen diferencias significativas para casi todos los sectores, excepto en el de los accesos y la imagen. En los sectores de los medios de transporte, la economía y el turismo son los que más diferencias muestran, siempre entre el grupo de más jóvenes y el resto de grupos, a favor de los primeros. Asimismo, el mayor número de diferencias se observa al compara el grupo más jóvenes y de más edad.

Para finalizar la **organización** es valorada por todos los grupos con medias positivas, aunque la mejor media corresponde a los más jóvenes (3.63), mientras que esta va descendiendo progresivamente conforme el grupo de edad es mayor.

***c) Según el interés por la Fórmula 1.***

De forma general, en función del interés por la Fórmula 1, observamos como en todos los aspectos analizados en este estudio (importancia, identificación y actitudes, impacto, repercusión por sectores y organización) se obtienen diferencias estadísticamente significativas, en todos los casos para una  $p \leq 0.001$ . En este grupo, los que muestran interés son los que mejor valoran todos los temas tratados mientras que los que no les gusta la Fórmula 1 son los que peor puntúan todos los aspectos. Asimismo, los que se muestran indiferentes ante este deporte, generalmente valoran todos los temas con mejores puntuaciones que los que no les interesan.

En los **ámbitos de importancia** percibida, hay que destacar que el único que muestra una tendencia favorable en todos los grupos es el turismo (3.96 para los que muestran interés, 3.16 para los que no muestran interés y 3.46 para los indiferentes), mientras que el peor valorado por todos es el ámbito social, sólo puntuado positivamente por el grupo

que muestra interés. No obstante, el grupo que muestra interés puntúa todas las áreas favorablemente, mientras que el opuesto sólo valora el turismo con una tendencia positiva.

Respecto al **grado de identificación y de actitudes**, es importante resaltar que sólo el ítem que plantea la posibilidad de organizar el GP de Fórmula 1 en el circuito de Cheste, obtiene una media favorable en todos los grupos (3.04 para los que les gusta, 3.55 para los que no les interesa y 3.32 para los indiferentes). En el resto de temas se mantiene la misma tónica, con los grupos que les gusta este deporte puntuando favorablemente todos los ítems, mientras que los que no muestran interés o se muestran indiferentes los puntúan con medias más bajas.

En el caso de los **impactos percibidos**, los factores económicos y sociales son valorados positivamente solo por el grupo que muestra interés, mientras que los factores de las infraestructuras y deportivos son puntuados negativamente por todos los grupos (ver tabla 5.48). En el caso del **impacto económico**, hay que destacar que solo los aspectos referidos a la inversión pública y a la creación de empleo son valorados negativamente por todos los grupos, incluso por los que muestran interés por este deporte, cuya tendencia es diferente en los otros aspectos tratados. Para el **impacto en las infraestructuras**, sólo el ítem referido a la mejora de las mismas en la zona marítima es puntuado favorablemente por el grupo que muestra interés o el que se muestra indiferente. Algo similar sucede con el **impacto deportivo**, donde solo el ítem relacionado con el aumento del prestigio deportivo ofrece medias favorables para los mismos grupos. También, en el caso del **impacto social**, donde la apertura de Valencia al mundo parece ser el único aspecto valorado positivamente por los dos grupos.

**Tabla 5.48.** Resumen del impacto total percibido en función del interés por la Fórmula 1.

Factor	F	Sig.	Si	No	Indiferente
<b>Impacto Económico Total.</b>	59,893	<b>,000***</b>	<b>3,28</b>	2,53	2,82
<b>Impacto Infraestructuras Total</b>	37,284	<b>,000***</b>	2,84	2,27	2,49
<b>Impacto Social Total</b>	58,443	<b>,000***</b>	<b>3,18</b>	2,41	2,71
<b>Impacto Deportivo Total</b>	55,297	<b>,000***</b>	2,78	2,08	2,29

\*\*\* $P \leq 0,001$

De los resultados sobre la **repercusión por sectores** de la ciudad, hay que destacar que sólo los correspondientes a la imagen y el turismo son valorados positivamente por todos los grupos. En el caso de la economía esta tendencia es similar aunque no la respalda el grupo que no muestra interés. El único sector cuyas medias son inferiores a 3 en todos los grupos es la creación de empleo, aunque en el caso del grupo que muestra interés se acerca más una posición neutral (2.99).

Por último, la organización de la Fórmula 1 es valorada con medias positivas por el grupo que muestra interés y el indiferente, aunque el que no muestra interés esta próximo a una opinión neutral (2.97).

***d) Según el origen de la residencia familiar.***

Dentro de este análisis por grupos, comprobamos como para la **importancia** no se detectaron ninguna diferencia significativa entre los tres grupos (valencia ciudad, valencia provincia y otra). Todos los grupos valoraron positivamente todos los ámbitos de importancia, siendo el grupo cuya residencia se encontraba en la ciudad el que otorgaba las mejores medias.

En la media total de los aspectos relacionados con las **actitudes y la identificación**, no se encontraron diferencias significativas para la media total y, sólo se detectaron diferencias entre los grupos, para el ítem referido a si este evento deportivo debería realizarse en el circuito de Cheste. Este ítem mostró una tendencia positiva en los grupos de la ciudad (3.18) y la provincia de Valencia (3.52), no así para el grupo de otras residencias (2.90). Por último, todos los grupos mostraron una tendencia positiva respecto a su deseo de asistir como espectador al GP de Fórmula 1, aunque no muy destacada.

Respecto a los **impactos percibidos**, solo en los factores económicos e infraestructuras se detectaron diferencias significativas entre los grupos para sus medias totales, mientras que en el factor social y el deportivo no se dieron estas diferencias (ver tabla 5.49). En el caso del **impacto económico** el mayor número de diferencias significativas se encontraron para el ítem relacionado con los beneficios económicos de este evento para la ciudad, estas se producían al comparar el grupo de la ciudad y el de otras

residencias con el de valencia provincia. En este factor el grupo de la ciudad valora positivamente este impacto con una media ligeramente superior al de otras residencias. Para el **impacto en las infraestructuras**, las medias mostraron una tendencia al desacuerdo en todos los grupos, mientras que el mayor número de diferencias significativas se encontraron para los aspectos referidos a los problemas del ruido y del tráfico, en los que las peores puntuaciones correspondieron al grupo de la provincia.

Tanto el **impacto deportivo como el social** fueron valorados con una tendencia negativa en todos los grupos de residencia, aunque las medias fueron menores en el caso del impacto deportivo. A nivel social solo se detectaron diferencias significativas para el ítem relacionado con el orgullo de vivir en Valencia y, en el caso del impacto deportivo, para el incremento del interés por la Fórmula 1 como consecuencia de su celebración en Valencia. Para los dos ítems las medias fueron superiores en el caso del grupo de ciudad y las más bajas correspondieron al grupo de otras residencias.

**Tabla 5.49.** Resumen del impacto total percibido en función del origen de la residencia familiar.

Factor	F	Sig.	Valencia ciudad	Provincia de Valencia	Otras
<b>Impacto Económico Total.</b>	3,365	<b>,035*</b>	3,06	2,87	3,03
<b>Impacto Infraestructuras Total</b>	4,709	<b>,009**</b>	2,69	2,48	2,60
<b>Impacto Social Total</b>	1,995	<b>,136</b>	2,94	2,82	2,82
<b>Impacto Deportivo Total</b>	,451	<b>,637</b>	2,54	2,48	2,47

\*P<sub>≤</sub>0,05 \*\*P<sub>≤</sub>0,01

Desde el punto de vista de la **repercusión** sólo se encontraron diferencias significativas para el sector de la economía. El sector mejor puntuado en todos los grupos fue el de la imagen seguida del turismo y la economía, en los que las mejores medias en todos ellos correspondieron al grupo de ciudad y las peores al grupo de la provincia. El peor sector puntuado fue el de la creación de empleo cuya media más baja fue para el grupo de la provincia, seguido del de la ciudad y el de otras residencias.

Finalmente, la **organización** fue valorada positivamente por todos los grupos, observándose diferencias significativas entre los grupos. No obstante, el grupo de otras residencias fue el que mejor media otorgo a este aspecto (3.65), mientras que la peor fue otorgada por el grupo de la provincia (3.38).

## 6. Análisis correlacional.

En este apartado realizaremos un análisis de correlación para determinar la relación existente entre diferentes variables del estudio. Se analiza esta correlación, a través del coeficiente de correlación de Pearson, entre algunas variables que consideramos interesantes para el estudio de la percepción de los ciudadanos sobre el GP de Fórmula 1 en Valencia como, por ejemplo, la edad y el interés por este evento o la importancia concedida al mismo. En las tablas de datos se exponen las variables analizadas, la media y la desviación típica de las variables, los coeficientes de correlación de Pearson y la significación.

### *a) Relación entre la edad y la importancia percibida en diferentes ámbitos.*

Al realizar el análisis de correlación entre la edad y la importancia percibida en diferentes ámbitos, observamos como la correlación es estadísticamente significativa ( $p \leq 0,05$ ), tal y como se muestra en la tabla 5.50. No obstante, esta relación se da en sentido negativo, esto quiere decir que a mayor edad menor es la importancia percibida del GP de Fórmula 1 en los diferentes ámbitos estudiados. En cambio, la relación es positiva cuando se relacionan los diferentes ámbitos de importancia entre sí.

Por otro lado, comprobamos como la relación entre la edad y los diferentes factores de importancia tiene escasa fuerza, como, por ejemplo, en el caso de la importancia social ( $r = -0,09$ ;  $p \leq 0,01$ ) y, sobretodo, en el de la importancia deportiva ( $r = -0,08$ ;  $p \leq 0,05$ ).

**Tabla 5.50.** Análisis correlacional entre la edad y la importancia percibida en diferentes ámbitos.

	Media	D.T.	Edad	Imp. Social	Imp. Econ.	Imp. Dep.
<b>Edad</b>	32,21	13,058				
<b>Importancia Social</b>	3,03	1,132	<b>-,09**</b>			
<b>Importancia Económica</b>	3,40	1,138	<b>-,18**</b>	,52		
<b>Importancia Deportiva</b>	3,35	1,083	<b>-,08*</b>	,49	,47	
<b>Importancia Turística</b>	3,65	1,036	<b>-,11**</b>	,52	,58	,54

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  (La correlación es significativa al nivel  $p \leq 0,001$  entre todos los ámbitos de importancia)

**b) Relación entre la edad y las actitudes de los ciudadanos hacia el GP de Fórmula 1.**

El análisis de correlación entre la edad y las actitudes de los ciudadanos hacia el GP de Fórmula 1 nos muestra que la correlación es estadísticamente significativa ( $p \leq 0,05$ ), en sentido negativo, con un coeficiente muy bajo (ver tabla 5.51). Por tanto, podemos decir que a mayor edad menor es el grado de identificación de los ciudadanos con el GP de Fórmula 1, aunque esta correlación tiene muy poca fuerza.

**Tabla 5.51.** Análisis correlacional entre la edad y la actitud de los ciudadanos hacia el GP de Fórmula 1.

	Media	D.T.	Edad
Edad	32,21	13,058	
Impacto Actitudes Total	2,95	,869	<b>-,08*</b>

\*La correlación es significativa al nivel  $P \leq 0,05$  (bilateral).

**c) Relación entre la edad y los impactos totales percibidos en distintas áreas.**

Los resultados de la tabla 5.52 muestran que sólo existe una relación significativa ( $p \leq 0,05$ ), en sentido negativo, entre la edad y el factor de impacto económico, aunque el coeficiente de correlación es muy bajo ( $r = -0,07$ ;  $p \leq 0,05$ ). Por tanto, a mayor edad menor es la percepción de los ciudadanos sobre el impacto en la economía del GP de Fórmula 1. El resto de factores no obtienen relaciones estadísticamente significativas al compararlos con la edad.

**Tabla 5.52.** Análisis correlacional entre la edad y el impacto total percibido en diferentes ámbitos.

	Media	D.T.	Edad	Impacto Económico	Impacto Deportivo	Impacto Social
Edad	32,21	13,058				
Impacto Económico	3,01	,943	<b>-,07*</b>			
Impacto Deportivo	2,52	,960	<b>-,05</b>	,77		
Impacto Social	2,90	,972	<b>-,05</b>	,80	,79	
Impacto Infraestructuras	2,64	,889	<b>-,03</b>	,78	,78	,78

\* $P \leq 0,05$  (La correlación es significativa al nivel  $p \leq 0,001$  entre todos los impactos)

*d) Relación entre la edad y la repercusión en diferentes sectores.*

Según se observa en la tabla 5.53 existe una correlación estadísticamente significativa entre la edad y todos los sectores. El sentido de la misma, de forma similar a los otros apartados, es negativo, por tanto, a mayor edad menor es la percepción que los ciudadanos tienen sobre la repercusión del GP de Fórmula 1 en los diferentes sectores de la ciudad de Valencia. En general, los coeficientes son bajos, siendo los más altos el factor económico (-0,18), seguido del turismo (-0,16) y de las infraestructuras (-0,15).

**Tabla 5.53.** Análisis correlacional entre la edad y el impacto total percibido en diferentes ámbitos.

	Media	D.T.	Edad	M.T.	A.	I.	S.	E.	T.	C.E.
<b>Edad</b>	32,21	13,058								
<b>Medios de transporte</b>	2,82	1,051	<b>-,10***</b>							
<b>Accesos</b>	2,90	1,010	<b>-,08**</b>	,63						
<b>Infraestructuras</b>	3,06	1,031	<b>-,15***</b>	,59	,66					
<b>Seguridad</b>	2,97	1,111	<b>-,09**</b>	,54	,59	,64				
<b>Economía</b>	3,33	1,082	<b>-,18***</b>	,49	,45	,55	,43			
<b>Turismo</b>	3,59	1,049	<b>-,16***</b>	,52	,47	,55	,45	,63		
<b>Creación de empleo</b>	2,79	1,009	<b>-,13***</b>	,55	,51	,57	,51	,52	,54	
<b>Imagen</b>	3,80	1,016	<b>-,06*</b>	,47	,51	,58	,51	,56	,65	,52

\* $P \leq 0,05$  \*\* $P \leq 0,01$  \*\*\* $P \leq 0,001$  (La correlación es significativa al nivel  $p \leq 0,001$  entre todos los sectores)

*e) Relación entre la edad y la organización de la Fórmula 1.*

Tal y como se observa en la tabla 5.54 existe una correlación estadísticamente significativa ( $p \leq 0,001$ ), en sentido negativo, entre la edad y la percepción sobre la organización de la Fórmula 1, aunque con muy poca fuerza ( $r = -0,11$ ;  $p \leq 0,001$ ). Esto quiere decir que a medida que aumenta la edad menor es la valoración de la organización de la Fórmula 1.

**Tabla 5.54.** Análisis correlacional entre la edad y la percepción sobre la organización de la Fórmula 1.

	Media	D.T.	Edad
<b>Edad</b>	32,21	13,058	
<b>¿Cómo consideras que es la organización de la F1?</b>	3,50	,883	<b>-,11***</b>

\*\*\* $P \leq 0,001$



***f) Relación entre la importancia y el impacto percibido en diversos ámbitos.***

Además de comparar la edad con los diferentes apartados de este estudio, hemos considerado importante establecer un análisis de correlación entre algunos factores como son la importancia y el impacto percibido en diferentes áreas. Estas correlaciones tienen como finalidad determinar si existe relación entre el grado de importancia que la población le otorga al GP de Fórmula 1 y el impacto total que cree que tiene sobre diversos factores, que determinan el desarrollo de la ciudad de Valencia. Los factores seleccionados para este análisis han sido los correspondientes al ámbito económico, social y deportivo.

Tal y como se observa en la tabla 5.55, todos los ámbitos mantienen una correlación significativa ( $p \leq 0,001$ ) al relacionar el impacto percibido con la importancia percibida en cada factor. El coeficiente de correlación de Pearson más alto se obtiene para el ámbito social (0,68), seguido del ámbito económico (0,64) y del factor deportivo (0,56). Esta correlación, con bastante fuerza para los ámbitos económico y social, se da en sentido positivo, esto quiere decir que a mayor valoración de la importancia más es la percepción sobre el impacto en dicha área.

**Tabla 5.55.** Análisis correlacional entre el impacto y la importancia percibida en diferentes ámbitos.

<b>Ámbitos/Factores</b>	<b>Importancia Económica</b>	<b>Importancia Deportiva</b>	<b>Importancia Social</b>
<b>Impacto Económico</b>	<b>,64</b>	,53	,61
<b>Impacto Deportivo</b>	,54	<b>,56</b>	,60
<b>Impacto Social</b>	,58	,52	<b>,68</b>

Nota: todas las correlación son significativas al nivel  $P \leq 0,001$

# **VI. DISCUSIÓN.**

El objetivo de este estudio es analizar la percepción social que los ciudadanos de Valencia tienen sobre la celebración de un gran evento deportivo en su ciudad, en este caso se trata del Gran Premio de Fórmula 1. Así, pues en este apartado expondremos las principales cuestiones que se derivan de los resultados del estudio y los posibles planteamientos que se deberían tener presentes para mejorar la gestión y la organización de este acontecimiento deportivo, así como el impacto y las repercusiones sobre diferentes aspectos como la economía, el empleo, el turismo o sectores como los accesos, el tráfico, los alojamientos, etc. Por un lado, se trata de minimizar o compensar los perjuicios sobre la población y, por otro lado, incrementar el nivel de satisfacción y de participación e implicación de los ciudadanos en próximas ediciones.

### **1. Grado de importancia e identificación.**

Desde el punto de vista de la importancia de este evento deportivo, una de los principales aspectos que se extrae del estudio es que una gran mayoría de ciudadanos considera que este evento deportivo tiene bastante o mucha importancia en todos los ámbitos analizados, siendo más destacada esta mayoría en el ámbito de importancia turística.

En el caso de la importancia turística el porcentaje de ciudadanos que considera que este evento tiene una gran importancia turística es el más elevado de todos (61,2%). Esto puede deberse a que se trata de un evento deportivo de carácter internacional integrado dentro de un deporte que suele tener importantes niveles de audiencia, con gran seguimiento y, por tanto, puede atraer a gran número de turistas a las pruebas que celebra.

Asimismo, más de la mitad de los ciudadanos (51,6%) consideran que el GP de Fórmula tiene mucha o bastante importancia económica. Generalmente los grandes eventos deportivos son considerados como fuentes importantes de ingresos económicos para las ciudades que los organizan (Heinemann, 1998; Añó, 2003). Aunque, en ocasiones estos beneficios no repercutan directamente sobre los ciudadanos, suelen ser percibidos en términos de mejora de la imagen de la ciudad o del turismo.

En cuanto a la importancia deportiva, tenemos que destacar la mayoría de ciudadanos considera que tiene mucha o bastante importancia (46,6%). En este sentido, podemos decir que los deportes de motor, si bien no pueden ser practicados por la gran mayoría de la población por sus elevados costes económicos, si que están asociados a un aumento del prestigio deportivo de las ciudades que los organizan. Aunque en España, en el caso del automovilismo no existía un gran seguimiento antes de la aparición de Fernando Alonso, este seguimiento si estaba más arraigado en otros deportes de motor como el motociclismo.

Por último, en el ámbito de importancia social existe un mayor equilibrio aunque también obtiene una mayoría de ciudadanos (37,8 %) que opinan que tiene bastante o mucha importancia. No obstante, una tercera parte de los ciudadanos considera que no tiene ninguna o poca relevancia social. Esto se puede explicar por el hecho de que los beneficios sociales esperados, si los analizamos desde el punto de vista de mejora de la calidad de vida, de los servicios públicos, del intercambio cultural, etc. son difíciles de consolidar debido a que este tipo de eventos deportivos duran poco tiempo y suelen interesar a un determinado público en concreto.

En este sentido, cabe destacar que poco más de la mitad (52,2%) del total de ciudadanos encuestados manifiesta agrado o interés por este deporte, mientras que casi un 30% nos dice que no le gusta y un 18% se muestra indiferente. Por tanto, existe un gran número de encuestados que no le interesa este deporte. Más adelante analizaremos las diferencias en función del interés por la Fórmula 1 en los diferentes aspectos de este estudio.

Sin embargo, este aspecto es muy importante porque debería tenerse en cuenta por los organizadores y gestores de eventos deportivos a la hora de decidir si celebrar o no un evento deportivo de esta magnitud. En la mayoría de casos los eventos deportivos son financiados con dinero público y, como parece obvio, deberían consultar la opinión de los ciudadanos sobre su realización, aunque en pocas ocasiones se realicen dichas consultas.

Por otro lado, desde el punto de vista de la identificación y las actitudes hacia el GP de Fórmula no existe una claro posicionamiento de los encuestados ya que los resultados

están próximos a una postura neutral (la media total para este factor es de 2,95). En un estudio previo realizado sobre este evento deportivo (Añó et al. 2010b) los resultados mostraron un alto porcentaje de la población (67%) que no se identificaba con el GP de Fórmula 1. Si consideramos la media global de las actitudes hacia este evento como un factor de identificación podemos decir que este estudio también muestra un cierto grado de desacuerdo de los ciudadanos en estos aspectos, aunque el porcentaje de población que no se muestra de acuerdo (38,9%) no es tan elevado como en la investigación anterior, éste sigue siendo mayor que el de personas que se muestran de acuerdo (30,5%). Una explicación inicial de estos resultados puede responder al hecho de que existe un alto porcentaje de personas que no les gusta o se muestran indiferentes ante este deporte, de ahí que su tendencia sea valorar neutralmente o negativamente este factor. Aunque esta cuestión la analizaremos más detenidamente cuando comparemos los diferentes grupos de encuestados en función del interés por la Fórmula 1.

No obstante, existe una cierta tendencia al desacuerdo de los ciudadanos en aspectos como la inversión en la F1 (45,6% en desacuerdo frente al 30,5% de acuerdo) y en la consideración o impresión personal que manifiestan cuando hablan de este evento deportivo con otras personas (43% frente al 29,4%), así como, en la recomendación de asistencia a este acontecimiento (40,7% frente al 32,6%). Estos dos últimos aspectos tienen una gran relevancia porque están relacionados con el “boca a boca”, que es una estrategia de marketing que cualquier gestor u organizador debe tener presente ya que pueden ayudar a dar una buena imagen para su entidad u organización. Así, pues un factor indispensable en la organización de un gran evento deportivo es la satisfacción de los ciudadanos con la celebración del mismo, siendo imprescindible el desarrollo de estrategias de promoción y acercamiento del evento a la población para lograr generar un alto grado de aceptación del mismo, independientemente del interés por el deporte en cuestión.

Además, dentro del factor de actitudes hay que resaltar la intención o el deseo de asistir al GP de Fórmula 1 que expresa gran parte de la población encuestada (47,2% se muestra de acuerdo frente al 35,8% se muestra en desacuerdo). También los ciudadanos muestran una tendencia a considerar que este evento debería celebrarse en el circuito de Cheste (43,1% frente al 29,3%). Desde este punto de vista, tenemos que destacar que el traslado a un circuito habilitado para el desarrollo de deportes de motor en una zona más

apartada de la ciudad (como es el caso del Circuito Ricardo Tormo de Cheste en el que ya se disputa una de las pruebas del campeonato mundial de motociclismo) parece ser un planteamiento lógico, para evitar los impactos negativos derivados del ruido de los coches, el tráfico y, en definitiva, la alteración de la vida cotidiana de los ciudadanos en general, y en particular de los barrios más cercanos al circuito urbano (Fredline, 2000). Probablemente el traslado del evento a este circuito mejoraría sustancialmente las percepciones de los ciudadanos e incrementaría los niveles de satisfacción y de respaldo a este evento en cuestión (Fredline, 2000). Esto contrasta con otros estudios sobre eventos de motor, como el de Cegielski y Mules (2002) sobre la “V8 Supercar Race” de Camberra, en los que alrededor de un 40% de la población mostraba su deseo de cambiar la ubicación del circuito mientras que un 60% mantendría la localización del mismo.

De acuerdo con Fredline (2000), esta autora en su tesis relacionada con las percepciones sobre la “Gold Coast IndyCar Race” y el GP de Fórmula 1 de Melbourne, considera que lo ideal sería que la planificación de un evento en cualquier municipio no debería empeorar la situación o la calidad de vida de ninguno de sus ciudadanos y, por lo tanto, esto requiere algún tipo de compensación a los grupos de residentes afectados por los impactos negativos que no puedan ser eliminados o minimizados (ruido, tráfico, etc.)

## **2. Impacto social percibido a nivel económico, de infraestructuras, social y deportivo.**

De forma global, los impactos percibidos por la población a nivel de infraestructuras, a nivel social y a nivel deportivo son los que obtienen peor valoración, con medias globales de 2.64, 2.90 y 2.52, respectivamente. Sin embargo, el impacto percibido a nivel económico es el que mejor puntuación consigue con una media total de 3.01. Esto coincide con lo demostrado en muchos estudios previos realizados sobre las percepciones de los ciudadanos sobre grandes eventos deportivos en los que los impactos sobre el turismo y la economía son los mejor valorados (Añó et al. 2010b; Zhou y Ap 2009; Ntloko y Swart, 2008; Waitt 2003; Mihalik y Simonetta, 1999; Ritchie y Lyons, 1990).

Aunque la media global del **impacto económico** nos muestra una posición neutral de los ciudadanos, podemos observar como en este factor destaca la valoración positiva de la mejora de la imagen de la ciudad en el mundo (3.65). De acuerdo con autores de otros estudios como Cegielski y Mules (2002) o los realizados por Kim y Petrick (2005) y Kim et al. (2006) sobre el Campeonato del Mundo de Fútbol en Corea del Sur, la imagen y el reconocimiento internacional de la ciudad que viene asociada a la celebración de este tipo de acontecimientos deportivos es uno de los aspectos mejor valorados por los ciudadanos.

Dentro de este factor también hay que destacar, aspectos en los que los ciudadanos muestran una tendencia al desacuerdo como es el caso de la mejora del empleo (2.51) y la inversión pública realizada (2.55). El primer aspecto puede estar relacionado con el hecho de que la organización de este evento genera empleo de carácter temporal y puntual como el relacionado con la hostelería que se limita a la semana en la que se celebra el evento o el montaje de diferentes elementos del circuito como, por ejemplo, las gradas.

En cuanto al segundo, es importante destacar que este resultado contrasta con el detectado por otros autores como Gursoy y Kendall (2006) sobre grandes eventos deportivos en los que la opinión general de la población es que los beneficios compensan los costes o la inversión pública. Así, pues este resultado puede estar relacionado con los elevados costes que ha supuesto la construcción del circuito urbano (63,5 millones de euros según El País Digital y alrededor de 90 millones según Añó, 2010a), sumados a la necesidad de pagar un canon (de 18 millones de euros por edición. Fuente: El País Digital) a la empresa que tiene los derechos de la competición (Formula One Management) para poder organizar esta prueba y también a los costes que implica la organización de este evento. De esta forma, tal y como apuntan autores como Kim et al. (2006), para las ciudades organizadoras es crucial que los recursos invertidos o dedicados al evento tengan un buen rendimiento económico.

En cuanto al **impacto en las infraestructuras** cabe destacar que este factor esta muestra una tendencia negativa, sobretodo en los aspectos relacionados con su aprovechamiento (2.46) y su utilidad (2.47). Esto se explica por el hecho de que la principal infraestructura creada para poder celebrar este evento es el circuito urbano,

que tiene un carácter temporal y, por lo tanto, no puede ser utilizada por los ciudadanos para la práctica deportiva o para otros fines, exceptuando su uso para el tránsito de vehículos o de personas; de forma diferente a lo que pasa con otro tipo de eventos, como los Juegos Olímpicos de Barcelona o los Juegos Mediterráneos de Almería que dejaron multitud de instalaciones para el uso posterior de los ciudadanos. En esta línea, cabe destacar la consideración que apunta Fredline (2000), sobre la utilización posterior de forma regular de las infraestructuras para otros eventos, ya que se trata de un requisito indispensable para maximizar el retorno de la inversión.

Respecto a la percepción sobre si se han mejorado las infraestructuras existe una ligera mayoría que se muestra en desacuerdo (36% frente al 33,8%). Esto se puede entender por el hecho de que muchas de las mejoras de las infraestructuras como los accesos a la ciudad y la remodelación del puerto de Valencia y de sus alrededores (lugar en el que se ubica el circuito) ya estaban construidas por la celebración en 2007 de otro gran evento deportivo como es la Copa del América de vela.

Dentro de este factor, y de forma similar a lo encontrado en otras investigaciones (Fredline, 2000; Cegielski y Mules, 2002; Lorde et al. 2011; Kim y Petrick, 2005; Mihalik y Simonetta, 1999), los impactos relacionados con el ruido y el tráfico generado por este evento son los peor valorados por los ciudadanos, con medias de 2.45 y 2.51, respectivamente. Parece evidente que los deportes de motor por sus características suelen generar altos niveles de ruido y suelen estar acompañados de un gran número de seguidores que utilizan sus vehículos para desplazarse a los circuitos en los que se celebran. Desde esta perspectiva, y de acuerdo con Fredline (2000) la celebración de estos eventos en circuitos situados en zonas poco pobladas permitiría reducir estos impactos negativos.

Por otro lado, los ciudadanos consideran que la celebración del GP de Fórmula 1 no implica mejoras relacionadas con el **impacto a nivel social**. Además, manifiestan una tendencia al desacuerdo ante aspectos como la mejora de la seguridad (2.46) o el orgullo de vivir en la ciudad (2.68). Respecto al último punto, estos resultados contrastan con los encontrados en otras investigaciones relacionadas con eventos deportivos de motor en los que el sentimiento de orgullo esta puntuado por la gran mayoría de ciudadanos de forma positiva (Fredline, 2000) o son valorados positivamente por al menos la mitad de



los ciudadanos (Cegielski y Mules, 2002). Una posible explicación de estos resultados, sobre la que reflexionaremos en el apartado de comparaciones según grupo, puede estar asociada al desinterés por la Fórmula 1 que nos manifiesta gran parte de los encuestados (18% no le gusta y 30% se muestra indiferente).

No obstante, dentro del factor de impacto social los ciudadanos si que manifiestan una posición favorable (3.51) hacia la apertura de Valencia hacia el mundo como consecuencia de la celebración del GP de Fórmula 1. Esto se puede explicar por las características internacionales de la prueba que identifican el evento con la ciudad organizadora y que facilitan, de forma indirecta, su promoción, acercamiento y conocimiento global por los aficionados de este deporte.

Por último, el **impacto percibido a nivel deportivo** es el peor valorado de todos los factores analizados con una media de 2.52. Así, pues comprobamos como la gran mayoría de la población (60%) considera que este evento no ha incrementado la práctica deportiva ni ha aumentado el número de instalaciones deportivas. Estos resultados confirman los del estudio realizado por Añó et al. (2010b) sobre la percepción social de este evento en Valencia, en los que la gran parte de los ciudadanos consideraba que los beneficios esperados en relación a la práctica deportiva (72%) y las instalaciones deportivas (63%) serían pocos o ninguno. Contrasta, además, con los resultados de otros estudios sobre grandes eventos deportivos realizados en España (Casimiro y Añó, 2006; Añó et al. 2009), en los que el incremento de la práctica deportiva es uno de los aspectos más destacados. Esto puede explicarse por el tipo de deporte y la dificultad de acceso de la población al automovilismo de competición.

Asimismo, un porcentaje similar de los encuestados (61%) se muestra en desacuerdo ante la consideración de que el GP de Fórmula 1 esta pensado para el disfrute de los ciudadanos. Sin duda, esta percepción concuerda e influye negativamente en otros aspectos como la identificación y el respaldo de la población a este evento deportivo. En esta línea, autores como Gursoy y Kendall (2006) nos dicen que el apoyo y la participación de los ciudadanos en este tipo de acontecimientos es fundamental por tres razones: primero, porque deben decidir sobre el incremento de los impuestos o las partidas destinadas a la construcciones de infraestructuras o instalaciones; segundo, por el hecho de que una población satisfecha y con una buena predisposición, es esencial

para que el evento suponga una experiencia significativa y agradable tanto para los visitantes como para los propios ciudadanos; y tercero, porque el apoyo local y la participación de los ciudadanos permitirá prolongar los impactos positivos en la comunidad (Deccio y Baloglu, 2002).

Por el contrario, gran parte de la población (46,9% frente al 25,5%) valora positivamente el prestigio deportivo que le da a Valencia la celebración del GP de Fórmula 1, con una media de 3.30. Esto se justifica, como hemos argumentado antes, por las características internacionales de esta prueba y el seguimiento de la misma por los medios de comunicación nacionales e internacionales.

### **3. Repercusión percibida en diferentes sectores que influyen en el desarrollo de la ciudad de Valencia.**

De forma general, comprobamos como para los sectores de las infraestructuras, los accesos, los medios de transporte, la seguridad y la creación de empleo, los mayores porcentajes de población obtenidos manifiestan una postura neutral, que considera que este evento no repercute de forma relevante en estos ámbitos. Para los accesos se observa como es mayor el grupo de población que opina que la repercusión ha sido bastante o mucha (34%) frente al que opina que ha sido poca o ninguna (27,3%). No es así, para las infraestructuras en la que cambia la tendencia y el porcentaje mayor corresponde a los ciudadanos que opinan que la repercusión ha sido poca o ninguna (32.1%) frente al que considera que ha sido bastante o mucha (26.7%). Esto corrobora los resultados comprobados en relación con los impactos percibidos a nivel de infraestructuras (ver tabla 6.4.)

En el caso de los servicios públicos como los medios de transporte se observan porcentajes similares de las personas que manifiestan que este sector ha repercutido poco o nada (36.9%) y los que muestran una postura más neutral (37.9%). Así, pues la mejora de los medios de transporte en Valencia no parece que haya mejorado con la celebración del GP de Fórmula 1. Este aspecto esta relacionado con el factor de impacto social en el que, como hemos comprobado, la percepción de la gran mayoría de la población era negativa (ver tabla 5.5)

Respecto a la creación de empleo cabe destacar que un gran porcentaje de población (39,2% frente al 23,3%) se muestra en desacuerdo con las posibilidades que este acontecimiento ofrece sobre este aspecto. En este sentido, la gran mayoría de empleos pueden estar relacionados con las tareas de montaje y desmontaje de las gradas del circuito que, como ya hemos señalado antes, son de carácter temporal y no implica la creación de un empleo numeroso y estable, de ahí, que la percepción social sobre este sector sea escasa. Esto contrasta con lo detectado en la investigación de Fredline (2000), en la que el empleo es valorado por los ciudadanos como un aspecto positivo asociado a estos eventos deportivos de motor.

En cambio al analizar la repercusión en las áreas relacionadas con la economía, el turismo y la imagen de la ciudad, observamos como los resultados nos muestran que la gran mayoría de los ciudadanos (36.3%; 37% y 39.2%, respectivamente) opina que si que ha repercutido bastante o mucho. Estos resultados coinciden con los de la gran mayoría de estudios observados sobre esta temática (Añó et al. 2010b; Zhou y Ap 2009; Añó et al. 2009; Ntloko y Swart, 2008; Casimiro y Añó, 2006; Kim y Petrick, 2005; Cegielski y Mules, 2002; Mihalik y Simonetta, 1999). Asimismo, estos resultados concuerdan con los analizados en los apartados anteriores sobre la importancia o los impactos percibidos, en los que las áreas de la economía, el turismo y la imagen eran las que mejor puntuaciones alcanzaban.

#### **4. Organización del GP de Fórmula 1.**

En cuanto a la percepción sobre la organización de la Fórmula 1, una gran mayoría (54%) considera que es buena o muy buena, mientras que un 34.6 % la considera regular y 11.2% la califica de mala o muy mala. La organización y gestión de grandes eventos deportivos es uno de los aspectos principales que se deben valorar para corregir errores y mejorar la satisfacción de los asistentes en próximas ediciones. En este sentido, la gran mayoría de ciudadanos aprueban la forma de organizar y gestionar el GP de Fórmula 1.

Este resultado se complementa con los encontrados en el estudio de Añó et al. (2010b) en el que se consultó sobre cual era el grado de responsabilidad de las personas e instituciones en el éxito de la organización de este evento, siendo la organización, las

instituciones públicas y los medios de comunicación las principales responsables, mientras que los ciudadanos o los deportistas eran los que menor responsabilidad les correspondía. Asimismo, en esta investigación gran parte de los ciudadanos opinaba que la dificultad de la organización de este acontecimiento era bastante elevada.

## 5. Percepción según el grupo de la población.

### 5.1. Según el sexo.

De las comparaciones por grupos, observamos cómo al diferenciar según el sexo, se observan diferencias significativas para casi todos los apartados analizados. Una cuestión inicial que se deriva de los resultados es que, por lo general, los hombres valoran o puntúan mejor casi todos los aspectos analizados (importancia, impactos, repercusión, organización). Esto se puede explicar por el hecho de que los hombres, tradicionalmente, muestran más interés por los deportes de motor que las mujeres, siendo la Fórmula 1 un deporte donde la presencia del sexo masculino es mayoritaria tanto en deportistas, mecánicos, directores de equipo, comisarios, etc.

De este modo, en el presente estudio, tal y como podemos ver en la tabla 6.1., el porcentaje de hombres que les gusta este deporte es bastante superior (66,7%) que el de las mujeres (35,1%), además existe un elevado porcentaje de mujeres que se muestran indiferentes (40,6%). Asimismo, si analizamos el deseo de asistir como espectador al GP de Formula 1, comprobamos como existe también una gran diferencia entre sexos (considerando los porcentajes totalmente de acuerdo y de acuerdo, 56.6% en el caso de los hombres y 36% para las mujeres).

**Tabla 6.1.** Relación entre el género, interés y deseo de asistir a la Fórmula 1.

	Hombre					Mujer				
Factor: Actitudes	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Me gustaría asistir como espectador a la F 1.	14,8	11,5	17,0	24,1	32,5	30,2	17,0	16,8	17,5	18,5
¿Te gusta la Fórmula 1?	N		%			N		%		
Si	383		66,7			170		35,1		
No	71		12,4			118		24,3		
Indiferente	120		20,9			197		40,6		
Total	574		100			485		100		

Nota: 1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo.

Por otro lado, ante cuestiones como la posibilidad de celebrar esta prueba deportiva en el circuito Ricardo Tormo de Cheste, ambos sexos se muestran favorables. Como venimos señalando, esta actitud muestra una tendencia hacia el desacuerdo en la localización actual del circuito que puede estar relacionada con los impactos negativos para los ciudadanos que se derivan de la ubicación actual (tráfico, ruido, costes, etc.). Este aspecto debería ser tenido en cuenta por los organizadores y las instituciones públicas a la hora de elegir la localización de este evento deportivo en próximas ediciones (Fredline, 2000).

Además, ambos sexos muestran una tendencia favorable ante aspectos como los relacionados con los beneficios económicos, la imagen y la apertura de la ciudad al mundo, mientras que muestran una tendencia desfavorable ante aspectos como la creación de empleo; la mejora, la utilidad y aprovechamiento de las infraestructuras; la mejora del transporte público; la compensación de la inversión pública; la mejora de la seguridad y el incremento de la práctica deportiva y las instalaciones. Esto queda confirmado con la repercusión percibida por sectores en el que la imagen de la ciudad es el mejor valorado y la creación de empleo el peor puntuado, por los dos sexos.

Esta cuestión debe ser considerada por los organizadores de la prueba ya que la percepción general de ambos sexos es que este evento no mejora aspectos básicos relacionados con la calidad de vida de los ciudadanos como son los servicios públicos, las infraestructuras, el empleo, la práctica deportiva, etc. Aunque, en este estudio no analizamos las percepciones a nivel individual y a nivel comunitario, si que podemos decir que los impactos percibidos como positivos (economía, imagen y reconocimiento internacional de la ciudad) están más relacionados con el beneficio global para toda la comunidad, pero no repercuten de forma directa e individual en la vida diaria de cada ciudadano. Esto se apoya en la teoría apuntada por Fredline (2002) y Ross (1992), que nos dicen que los impactos sobre la comunidad son, generalmente, mejor percibidos que los impactos a nivel individual.

## **5.2. Según la edad.**

Una de las principales cuestiones que se derivan de la comparación según los grupos de edad es que las mejores puntuaciones en todos los temas relacionados con la

importancia, los impactos considerados como positivos, la organización y la repercusión tratados en el estudio corresponden al grupo de personas más jóvenes (menores de 23 años). Asimismo, los sectores de la muestra con más edad (de 35 a 50 años y más de 51 años) valoran con las peores medias casi todos los aspectos mencionados. Por un lado, esta cuestión coincide con lo detectado en el estudio de Fredline (2000) en el que los residentes que percibían el evento como positivo tendían a ser significativamente más jóvenes que los otros grupos de población con percepciones más moderadas o negativas.

En cambio, esto contrasta con otros estudios como el de Kim y Petrick (2005) sobre el Mundial de Fútbol de Corea del Sur, en los que el sector de población más joven mostraba una tendencia a puntuar todos los impactos negativos de forma más elevada, siendo los impactos positivos mejor valorados por los grupos de personas más mayores. En esta línea (Buch, 2006), en su tesis sobre las percepciones sobre el Ironman de Taupo (Nueva Zelanda), obtiene que los sectores de población más jóvenes se ubican en los grupos de población con una percepción más pesimista.

No obstante, cada sociedad tiene unas características sociales y culturales particulares, por lo que los resultados obtenidos en eventos deportivos en otras regiones no pueden ser generalizados ni extrapolados a otros países (Fredline, 2000; Fredline et al., 2005). De esta forma una posible explicación, de carácter cultural, podría asociarse al aumento de seguidores de este deporte en España, justificado en gran medida por la aparición de la figura de Fernando Alonso, un piloto joven que ha cosechado excelentes resultados en los últimos años en el circuito, y que es el ídolo de una gran parte de la sociedad juvenil.

### **5.3. Según el interés por la Fórmula 1.**

Al analizar la muestra en función del interés, comprobamos como las percepciones del GP de Fórmula cambian considerablemente. En este sentido, los que muestran interés por este deporte, valoran todos los factores e impactos con medias más elevadas que los que no les gusta este deporte o se muestran indiferentes.

Si consideramos al grupo que le gusta este deporte como un colectivo que tiende, de forma general, a valorar positivamente la importancia, el impacto y la repercusión de

este evento, comprobamos como los resultados coinciden con otros estudios previos sobre las percepciones de los residentes en eventos deportivos de motor. En el caso de Cegielski y Mules (2002), en su estudio sobre la “V8 Supercar Race”, comprobaron que existe una relación significativa entre la percepción sobre el sentimiento de orgullo y la asistencia e interés por los eventos deportivos de motor. Asimismo, Fredline (2000), en su tesis sobre la Gold Coast Indy y el Gran Premio de Melbourne, detectó que existían diferencias significativas en las percepciones entre los ciudadanos que mostraban una actitud positiva hacia la celebración del evento y los que mostraban una postura más negativa. En nuestro estudio el grado de identificación y las actitudes hacia el GP de Fórmula 1 solo mostró una tendencia positiva en el grupo de los que mostraban interés.

De este modo, la importancia turística y la repercusión en los sectores de la ciudad relacionados con la imagen y el propio turismo son los únicos factores valorados con medias positivas por todos los grupos en función del interés. Esto implica que, independientemente del interés o no por este deporte, para los ciudadanos, este evento deportivo mejora la imagen de la ciudad y el reconocimiento internacional de la misma, lo que está asociado a un incremento del turismo. En estos aspectos juega un papel fundamental los medios de comunicación que informan de este acontecimiento y retransmiten la carrera al resto del mundo. Además, los medios de comunicación pueden mejorar la calidad, promoción e imagen del evento deportivo permitiendo incrementar el número potencial de posibles visitantes o turistas (Chalip et al., 2003).

No obstante, existen muchos otros aspectos para los que sólo existe una valoración positiva en el caso de los que les gusta este deporte. Asimismo, los impactos a nivel de infraestructuras y social no son valorados positivamente por ningún grupo. En el primer caso, y como hemos apuntado, se explica porque gran parte de las mejoras y remodelación de las infraestructuras de la zona y de la ciudad estaban construidas por la celebración de la Copa del América de vela. En el caso del impacto deportivo, estos resultados se explican por el hecho de que se trata de un deporte cuyo acceso y práctica está reservado a una minoría. De ahí, que hasta los que muestran interés por este deporte muestren una tendencia al desacuerdo en este aspecto.

Además, observamos como para el sector relacionado con la creación de empleo las medias son las más bajas en todos los grupos. Entre otras razones, esto se puede

explicar porque se trata de un acontecimiento de carácter temporal y, por tanto, no genera un empleo estable y, esto, afecta a todos los sectores de la población encuestados, independientemente del interés o no por este deporte.

#### **5.4. Según el origen de la residencia familiar.**

Según el origen de la residencia familiar, comprobamos como todos los grupos consideran importante este evento en los diversos ámbitos, sin darse diferencias significativas entre ellos. No obstante, son los ciudadanos cuya residencia se encuentra en Valencia los que mejor valoran este aspecto.

Sin embargo, ninguno de los grupos mostró una tendencia favorable en el factor relacionado con las actitudes y la identificación con este acontecimiento. Un punto a destacar es que se encontraron un alto número de diferencias significativas ante el planteamiento de si este evento debería realizarse en el circuito de Ricardo Tormo en Cheste, siendo el grupo de la provincia el que mostró una clara tendencia favorable ante esta cuestión. Una posible explicación ante este resultado puede estar relacionada con el hecho de que gran parte de esta población debido a la cercanía de su residencia familiar al evento, escoja desplazarse en su vehículo particular, de ahí que perciba más facilidad para acceder a un circuito fuera de la ciudad, en el que los espacios para aparcar son mucho mayores, que en la ciudad de Valencia.

Por otro lado, los impactos a nivel de infraestructuras y nivel deportivo son puntuados con una tendencia negativa en todos los grupos, mientras que en el caso del impacto económico las medias muestran una tendencia más neutral, sobretudo en el grupo cuya residencia se encuentra en Valencia y el de otras residencias. No obstante, las mejores medias en todos los impactos son otorgadas por los ciudadanos cuya residencia permanente se encuentra en Valencia. Entre otras razones, esto puede responder al hecho de que los impactos tanto positivos como negativos en todas las áreas afectan más a los residentes permanentes de la ciudad organizadora que a los residentes temporales, es decir, aquellos cuya residencia familiar se encuentra fuera de la ciudad.

Este argumento puede ser utilizado para explicar el hecho de que el grupo de residentes permanentes en la ciudad es el que mejor valora la repercusión en los sectores de la



imagen, la economía y el turismo. Estas áreas como hemos visto antes, suele ser las mejor valoradas por numerosos estudios previos relacionados con las percepciones y actitudes hacia los eventos deportivos.

## **6. Implicaciones prácticas para la planificación, organización y gestión de futuros eventos deportivos.**

Los resultados de este estudio ofrecen una información importante para la organización de futuros eventos deportivos. De este modo, vamos a destacar una serie de aspectos derivados de los temas abordados en esta investigación con la finalidad de ayudar a mejorar las futuras propuestas de organización de grandes eventos deportivos.

En primer lugar, toda propuesta de un gran acontecimiento, festival o evento en una ciudad debería contar con el apoyo y el respaldo de una gran mayoría de los residentes en dicho municipio. Esto es esencial porque influye en el grado de identificación y de actitudes de los ciudadanos hacia el evento que, a su vez, repercute en la hospitalidad y en la predisposición de los mismos a la hora de recibir a los visitantes y a los turistas.

En este sentido, destacamos que ante cuestiones como la actitud de los ciudadanos a la hora de intercambiar impresiones de forma favorable o recomendar la asistencia a este evento deportivo, gran parte de la población se muestra en desacuerdo (un 43% para las impresiones y de un 40,7% para la recomendación). Estos resultados deberían ser tenidos en cuenta porque perjudican la imagen y la organización de este acontecimiento deportivo. Asimismo parecen evidenciar la necesidad de desarrollar un proceso de consulta que permita dar voz y opinión a los ciudadanos en la planificación y la organización de los eventos, acontecimientos o festivales, ya sean deportivos, culturales, etc. Además, contrastan con otros estudios sobre eventos deportivos de motor en los que el respaldo de los ciudadanos es bastante elevado (80% de respaldo en la investigación de Fredline, 2000; y del 79% en el caso del estudio de Cegielski y Mules, 2002).

Por otro lado, los impactos negativos relacionados con la alteración de la vida cotidiana (ruido, tráfico, restricción de accesos, montaje y desmontaje de gradas, etc.) deberían ser minimizados o compensados de forma que los residentes de los barrios más

próximos al circuito vieran perjudicada lo menos posible su calidad de vida. En este sentido, el traslado del circuito a las afueras de la ciudad parece una alternativa que mejoraría la calidad de vida de los ciudadanos y reduciría estos impactos. Además, se podría utilizar el circuito Ricardo Tormo de Cheste en el que ya se disputan otros eventos deportivos de motor, como es el caso del motociclismo. Esta posibilidad es respaldada por un grupo importante de ciudadanos (43%). No obstante, somos conscientes de que esta posibilidad es bastante complicada por las exigencias que la empresa que tiene los derechos de la competición (Formula One Management) impone a los organizadores, ya que en los últimos años ha mostrado una cierta predisposición a incrementar el número de circuitos que se disputan dentro de las ciudades. Esto puede estar asociado a la necesidad de hacer más llamativo y espectacular este deporte e incrementar los ingresos por los derechos de retransmisión.

Otro aspecto importante es el relacionado con el equilibrio entre costes e ingresos o beneficios derivados de la celebración del evento., siendo primordial que esta balanza no se desequilibre a favor de los gastos. Una de las partidas más elevadas en la organización de grandes eventos deportivos suele hacer referencia a la construcción de las instalaciones o las infraestructuras necesarias para el o los deportes. De esta forma, terminado el acontecimiento, una de las maneras de rentabilizar la inversión realizada es el aprovechamiento de las instalaciones para los ciudadanos o su utilización para otros eventos.

En definitiva, en el futuro se debería implicar más a los ciudadanos en las decisiones sobre la organización de este tipo de acontecimientos, considerando su opinión e intentando reducir al máximo los posibles impactos negativos. En todo caso, hay que tener en presente que cada población tiene unas características culturales, sociales y políticas que influyen en la forma de reaccionar ante determinados acontecimientos. Por esta razón, los resultados de este estudio no pueden ser generalizados para otros eventos deportivos, ya que cada acontecimiento tiene unas particularidades que lo diferencian de los demás.

**VII.**  
**CONCLUSIONES.**

Por último, en este apartado exponemos las principales conclusiones obtenidas en esta investigación, dando respuesta a los objetivos planteados.

- Existe una gran mayoría de ciudadanos que considera que este evento deportivo tiene bastante o mucha importancia para la ciudad de Valencia, sobretodo a nivel turístico y económico, y en menor medida, en el ámbito deportivo y en el social.
- Algo más de la mitad de los ciudadanos muestran interés por la Fórmula 1, mientras que cerca de la tercera parte no muestra interés por este deporte y una quinta parte se muestra indiferente.
- El grado de identificación y las actitudes hacia este acontecimiento deportivo muestran una tendencia neutral, aunque existe una tendencia favorable ante ciertos aspectos como el deseo de asistir como espectador y la posibilidad de realizar este evento en el circuito Ricardo Tormo de Cheste. En cambio, un gran porcentaje de ciudadanos se muestra en desacuerdo ante aspectos como la recomendación de la asistencia a este evento, el intercambio de impresiones favorables en torno al GP de Fórmula 1 y el beneficio de la inversión para los valencianos.
- Los ciudadanos perciben que este evento no generará un gran impacto en la ciudad a nivel de infraestructuras y a nivel deportivo, siendo este último el peor valorado. Un gran porcentaje de ciudadanos se muestra en desacuerdo ante aspectos como el aprovechamiento o la utilidad de las infraestructuras creadas por este evento. Asimismo, la mayoría de los ciudadanos considera que este evento no compensa los problemas derivados del ruido y del tráfico. En cambio, si que muestran una tendencia favorable ante la mejora de las infraestructuras de la zona.
- La gran mayoría de ciudadanos se muestra en desacuerdo ante aspectos como el incremento de la práctica deportiva, el aumento de las instalaciones deportivas o el hecho de que este evento este pensado para el disfrute de los valencianos. No obstante, si que se muestran más favorables ante el incremento del prestigio deportivo de la ciudad como consecuencia de su celebración en Valencia.
- Se muestran más neutrales ante los impactos percibidos a nivel social y económico, siendo este último el mejor valorado de todos.
- En cuanto a los beneficios esperados en diversos sectores determinantes en el desarrollo de la ciudad, los ciudadanos consideran que este acontecimiento

repercutirá bastante o mucho en la mejora de la imagen de la ciudad, el turismo y la economía. Sin embargo, no lo perciben de forma tan clara con respecto a la creación de empleo, la mejora de los medios de transporte, la seguridad o la mejora de las infraestructuras.

- Respecto a la organización del GP de Fórmula 1, más de la mitad de los ciudadanos opina que esta es buena o muy buena, mientras que la tercera parte de los encuestados considera que la organización es regular y sólo un 12% la califica de mala o muy mala. De este modo, la percepción de la gran mayoría de los ciudadanos es que este evento está bien organizado.
- En las comparaciones según el grupo, observamos como los hombres valoran con mejores medias que las mujeres todos los aspectos del estudio, estando este tema relacionado con el mayor interés de los hombres por este deporte.
- Desde el punto de vista de la edad, es el sector de ciudadanos más jóvenes (menores de 23 años) el que mejor puntúa todos los aspectos del estudio (grado de importancia, identificación, impacto, beneficios y organización), mientras que los grupos de más edad (de 35 a 50 y mayores de 51 años) son los que peores medias otorgan.
- En función del interés, comprobamos cómo para todos los temas tratados existen diferencias significativas entre los que muestran interés y los que no muestran interés, siendo siempre los primeros los que mejor valoran todos los aspectos.
- Por último, destacar que las mejores puntuaciones en aspectos como el grado de importancia, los impactos percibidos o los beneficios en diferentes sectores relacionados con el desarrollo de la ciudad, corresponden a los ciudadanos cuya residencia se encuentra en la ciudad de Valencia.

**VIII.  
REFERENCIAS  
BIBLIOGRÁFICAS.**

- Allen, J., McDonnell, I., O'Toole, W. & Harris, R. (2002). *Festival and special event management*, (2nd edición). Queensland: John Wiley & Sons Australia.
- Añó, V. (2000). *La Organización de grandes eventos deportivos*. Arbor CLXV, (Madrid: CSIC), núm. 650 (febrero), p. 265-287.
- Añó, V. (2001). *Beneficios socioeconómicos de la organización de Grandes Eventos Deportivos. El impacto sobre la economía y el turismo*. En: *Nuevas Aportaciones al estudio de la actividad física y el deporte*. Valencia: Universidad de Valencia; Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte, p. 5-31.
- Añó, V. (2003). *La Organización y Gestión de Actividades Deportivas*. Los Grandes Eventos. Barcelona: Inde.
- Añó, V. (dir.), Pablos, C. & Calabuig, F. (2009). *Opinión de los Tarraconenses sobre la Candidatura a los Juegos Mediterráneos de 2017*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Añó, V. (2010a). *Passió per l'esport: De la pràctica als grans esdeveniments*. Valencia: Universitat de València.
- Añó, V., Duclos, D., & Pablos, C. (2010b). Percepción social del gran premio de Europa de fórmula 1 entre los ciudadanos de valencia. *Motricidad*, (25), 143-164.
- Añó, V. (2010c). Apuntes del Máster en Dirección y Administración del Deporte (IUOCD).
- Añó, V. (2011). Apuntes de la asignatura Modelos de planificación y Técnicas de gestión y organización de eventos y actividades deportivas, a partir de datos de Valencia Convention Bureau. Valencia: Universidad de Valencia.
- Ayora, D., & Sánchez, E. (2004). *Organización de eventos deportivos*. Barcelona: Inde.
- Barget, E., & Gouguet, J. J. (2007). The total economic value of sporting events theory and practice. *Journal of Sports Economics*, 8(2), 165.
- Beltri, L., et al. (1998). *Organización de eventos deportivos*. Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias, Dirección General de Deportes.
- Bowdin, G., McDonnell, I., Allen, J., & O'Toole, W. (2002). *Events management*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Boyer, L., Musso, D., Barreu, G., Boyer Collas, L., & Addadi, A. (2008). *Organización de un gran evento deportivo*. En: *Gestión de las organizaciones deportivas olímpicas*. Champaign., III: Human Kinetics.

- Bull, C. & Lovell, J. (2007). The impact of hosting major sporting events on local residents: an analysis of the views and perceptions of Canterbury residents in relation to the *Tour de France 2007*. *Journal of Sports & Tourism*, 12, 229-248.
- Buch, T. (2006). *Residents perceptions of events impacts: Taupo & Ironman New Zealand*. Tesis doctoral (Dir.: Milne, S. & Dickson, G.). Auckland: Faculty of Business.
- Casimiro, A. & Añó, V. (dir.) (2006). *Incidencia social de los Juegos Mediterráneos Almería 2005: Estudio longitudinal desde el año 2002 hasta después del evento*. Almería: Universidad de Almería.
- Cegielski, M., & Mules, T. (2002). Aspects of residents' perceptions of the GMC 400 - Canberra's V8 Supercar Race. *Current Issues in Tourism*, 5, 54-70.
- Cerezuela, B. (2003). *La información y documentación deportiva y los grandes eventos deportivos*. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB.
- Chalip, L., Green, B. C., & Hill, B. (2003). Effects of sport event media on destination image and intention to visit. *Journal of Sport Management*, 17(3), 214-234.
- Deccio, C., & Baloglu, S. (2002). Non-host community resident reactions to the 2002 Winter Olympics: the spillover impacts. *Journal of Travel Research*, 41, 46-56.
- Delamere, T. A. (2001). Development of a scale to measure resident attitudes toward the social impacts of community festivals, part II: verification of the scale. *Event Management*, 1, 25-38.
- Desbordes, M., & Falgoux, J. (2006). *Gestión y organización de un evento deportivo*. Barcelona: Inde.
- Durantez, C. (1975). *Olimpia y los Juegos Olímpicos antiguos*. Madrid: COE.
- Elias, N. (1986). *Sport et Civilisation: une violence maîtrisée*. París: Fayard.
- Elias, N. & Dunning, E. (1992). *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. México: FCE.
- Ferrand, A., & Chanavat, N. (2006). *Guidebook for the management of sport event volunteers. «How to manage human resources?»*. Sentedals Consortium, IDHEAP, Lausanne, ref. [Disponible en <http://www.sentedalps.org/imgUsr/115200731853pm.pdf>].



- Fredline, L. (2000). *Host community reactions to major sporting events*. Tesis doctoral (Dir.: Faulkner B., Chalip, L. & Mules, T.). Gold Coast: Griffith University.
- Fredline, L., Jago, L. & Deery, M. (2002) *Assessing the Social Impacts of Events: Scale Development*. En: J. Allen (Ed.), *Proceedings of International Event Research Conference. Sydney, Julio 2002*. Lindfield, Australia: Australian Centre for Event Management (pág. 760-787).
- Fredline, L., Deery, M. & Jago, L. (2005). *Testing of a compressed generic instrument to assess host community perceptions of events: a case study of the Australian Tennis Open tournament*. En: J. Allen (Ed.), *The impacts of events: Proceedings of the International Event Research Conference. Sydney, Julio 2005*. Lindfield, Australia: Australian Centre for Event Management. (pág. 158-177).
- Getz, D. (1997). *Event management and event tourism*. New York: Cognizant Communication Corp.
- Getz, D. (1998). Trends, strategies, and issues in sport-event tourism. *Sport Marketing Quarterly*, 7(2), 8-13.
- Goldblatt, J. J. (1997). *Special events: Best practices in modern event management*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Graham, S., Goldblatt, J. J., & Neirotti, L. D. (2001). *The ultimate guide to sports marketing*. New York: McGraw-Hill.
- Gresser, B. y Bessy, O. (1999). «Le management d'un événement sportif» en G.Lacroix et A.M. Waser, *Le management du sport: 15 études de cas corrigées*, Paris: Éditions d'Organisation.
- Gursoy, D. & Kendall, K.W. (2006). Hosting mega events: Modeling Locals' Support. *Annals of Tourism Research*, 33, 603-623.
- Hall, C. M. (1992). *Hallmark tourist events: Impacts, management and planning*. London: Belhaven Press.
- Heinemann, K. (1998). *Introducción a la economía del deporte*. Barcelona: Paidotribo.
- Jago, L. K., & Shaw, R. N. (1998). Special events: A conceptual and definitional framework. *Festival Management and Event Tourism*, 5, 1(2), 21-32.
- Jones, C. (2001). Mega-events and host region impacts: determining the true worth of the 1999 Rugby World Cup. *International Journal of Tourism Research*, 3, 241-251.

- Kim, H. J., Gursoy, D., & Lee, S.-B. (2006). The impact of the 2002 World Cup on South Korea: comparisons of pre- and post-games. *Tourism Management*, 27, 86-96.
- Kim, S. S., & Petrick, J. F. (2005). Residents' perceptions on impacts of the FIFA 2002 World Cup: the case of Seoul as a host city. *Tourism Management*, 26, 25-38.
- Lorde, T., Greenidge, D. & Devonish, D. (2011). Local resident's perceptions of the impacts of the ICC Cricket World Cup 2007 on Barbados: Comparisons of pre- and post-games. *Tourism Management*, 32, 349-356.
- Maders, H. P., & Clet, É. (2002). *Comment manager un projet?* Paris: Éditions d'Organisation.
- Mandell, R. (1986). *Historia Cultural del Deporte*. Barcelona: Bellaterra.
- Masterman, G. (2009). *Strategic sports event management: Olympic edition*, (2nd edición). Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Mihalik, J. B. & Simonetta, L. (1999). A midterm Assessment of the Host Population's Perceptions of the 1996 Summer Olympics: Support, Attendance, Benefits, and Liabilities. *Journal of Travel Research*, 37, 244-248.
- Ntloko, N. J. & Swart, K. (2008). Sport tourism event impacts on the host community: a case of Red Bull Big Wave Africa. *South African Journal for Research in Sport, Physical Education and Recreation*, 30, 79-93.
- Ohmann, S., Jones, I. & Wilkes, K. (2006). The Perceived Social Impacts of the 2006 Football Cup on Munich Residents. *Journal of Sports & Tourism*, 11, 129-152
- Paris, F. (1998). *La planificación estratégica de las organizaciones deportivas*. Barcelona: Paidotribo.
- Paris, F. (2001). *Aplicación de la dirección y gestión de proyectos a la organización de eventos deportivos*. En: *Deporte y cambio social en el umbral del siglo XXI* (pág. 469-478). Pamplona: Librerías Deportivas Esteban Sanz.
- Piernavieja, M. (1967). *De Puerto, Deporte. Protohistoria de una palabra*. Citius, Altius, Fortius. Madrid: INEF.
- Ritchie, W. B., Shipway, R. & Cleeve, B. (2009). Resident Perceptions of Mega-Sporting Events: A Non-Host City Perspective of the 2012 London Olympic Games. *Journal of Sport & Tourism*, 14, 143-167.
- Roche, M., (2000). *Mega-events and modernity: Olympics and expos in the growth of global culture*. London: Routledge.

- Ross, G. F. (1992). Resident perceptions of the impact of tourism on an Australian city. *Journal of Travel Research*, 30, 13-17.
- Salvador, J. L. (2004). *El deporte en occidente. Historia, cultura y política*. Madrid: Cátedra.
- Shone, A., & Parry, B. (2004). *Successful event management: A practical handbook* (2nd edición). London: Thomson Learning.
- Ulmann, J. (1967). *De la gymnastique aux sports modernes, «Sur quelques problèmes concernant l'éducation physique»*. París: Education physique et sport.
- Waitt, G. (2003). Social impacts of the Sydney Olympics. *Annals of Tourism Research*, 30, 194-215.
- Zhou, Y. & Ap, J. (2009). Resident's perceptions towards the impacts of the Beijing 2008 Olympic Games. *Journal of Travel Research*, 48, 78-91.

**REFERENCIAS DE PAGINAS WEB UTILIZADAS.**

- La Fórmula 1 año a año. Disponible en:  
[http://www.autocity.com/formula1/historia/la\\_f1/index.html](http://www.autocity.com/formula1/historia/la_f1/index.html)
- La historia de los Grandes Premios. Disponible en:  
<http://www.ddavid.com/formula1/story.htm>
- Federación Española de Automovilismo. Disponible en: <http://www.rfeda.es/>
- La Historia de la Fórmula 1. Disponible en:  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Antecedentes\\_de\\_la\\_F%C3%B3rmula\\_1](http://es.wikipedia.org/wiki/Antecedentes_de_la_F%C3%B3rmula_1)
- Instituto Nacional de Estadística. Revisión del padrón Municipal. Municipio de Valencia. Disponible en:  
<http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?path=/t20/e245/p05/a2010/10/&file=00046001.px&type=pcaxis&L=0>
- Diario El País. *La Generalitat Valenciana desembolsará los 90 millones de canon de la Fórmula 1*. Disponible en:  
[http://www.elpais.com/articulo/deportes/Generalitat/Valenciana/dembolsara/90/millones/canon/Formula/elpepudep/20090822elpepudep\\_11/Tes](http://www.elpais.com/articulo/deportes/Generalitat/Valenciana/dembolsara/90/millones/canon/Formula/elpepudep/20090822elpepudep_11/Tes)

# **ANEXOS**

**ANEXO I: ENCUESTA DEFINITIVA.**

Esta es una encuesta que pretende conocer tu opinión respecto a la celebración de la Fórmula 1 en Valencia. Por favor contesta a **todas** las preguntas sin obviar ninguna de ellas. Marca sólo una respuesta por pregunta con una X. Para corregirla haz un círculo y marca otra vez la que desees.

Indica tu grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre la Fórmula 1 (F1) en una escala del 1 al 5, siendo 1 totalmente en **desacuerdo** y 5 totalmente de acuerdo.

<b>Impacto Económico</b>						
1	La Fórmula 1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
2	Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.	1	2	3	4	5
3	La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).	1	2	3	4	5
4	La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.	1	2	3	4	5
5	Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia	1	2	3	4	5
6	La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo	1	2	3	4	5
<b>Impacto en Infraestructuras</b>						
7	Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, mobiliario urbano...)	1	2	3	4	5
8	Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.	1	2	3	4	5
9	La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.	1	2	3	4	5
10	Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.	1	2	3	4	5
11	Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.	1	2	3	4	5
12	Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades	1	2	3	4	5
13	La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.	1	2	3	4	5
<b>Impacto Social</b>						
14	La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
15	Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.	1	2	3	4	5
16	La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura	1	2	3	4	5
17	La F1 hace que me sienta orgullos/a de vivir en Valencia.	1	2	3	4	5
18	La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.	1	2	3	4	5
<b>Impacto Deportivo</b>						
19	Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
20	Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas.	1	2	3	4	5
21	La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España	1	2	3	4	5
22	Mi interés por la F1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.	1	2	3	4	5
23	Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los Valencianos/as	1	2	3	4	5

Indica tu grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones. (1 significa totalmente en desacuerdo y 5 totalmente de acuerdo).

24	Me gustaría asistir como espectador/a a la F1	1	2	3	4	5
25	En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	1	2	3	4	5
26	Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador	1	2	3	4	5
27	Creo que la Fórmula 1 debería realizarse en el circuito de Cheste	1	2	3	4	5
28	En general, creo que la inversión en F1 es beneficiosa para los Valencianos/as	1	2	3	4	5

29. ¿Te gusta la fórmula 1?      SI      NO      Indiferente

Indica el grado de importancia que le atribuyes a la F1 respecto a estos grandes ámbitos:

30. Importancia Social.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha
31. Importancia Económica.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha
32. Importancia Deportiva.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha
33. Importancia Turística.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha

<b>34. Edad</b>		<b>35. Género:</b>	Hombre	Mujer
-----------------	--	--------------------	--------	-------

<b>36. Residencia familiar:</b>	Valencia ciudad	Valencia provincia	Alicante provincia	Castelló provincia	Otras
---------------------------------	-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	-------

<b>37. ¿Cómo consideras que es la organización de la F1?</b>	Muy Mala	Mala	Regular	Buena	Muy Buena
--------------------------------------------------------------	----------	------	---------	-------	-----------

**38. ¿Cómo crees que es la repercusión de la F1 sobre los siguientes sectores de Valencia ciudad?**

<b>a. Económico</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>b. Turismo</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>c. Medios de transporte</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>d. Creación de puestos de trabajo</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>e. Imagen de la ciudad</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>f. Accesos</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>g. Infraestructuras</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
<b>h. Seguridad</b>	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho

**ANEXO II: ENCUESTA PILOTO (ESTUDIANTES DE FCAFE).**

Esta es una encuesta que pretende conocer tu opinión respecto a la celebración de la Fórmula 1 en Valencia. Por favor contesta a **todas** las preguntas sin obviar ninguna de ellas. Marca sólo una respuesta por pregunta con una X. Para corregirla haz un círculo y marca otra vez la que deseas. Indica tu grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre la Fórmula 1 (F1) en una escala del 1 al 5, siendo 1 totalmente en **desacuerdo** y 5 totalmente de acuerdo.

<b>Impacto Económico</b>						
1	La F1 aporta beneficios económicos a la Ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
2	Debido a la Fórmula 1 ha aumentado el turismo en Valencia durante todo el año.	1	2	3	4	5
3	Creo que la F1 ha creado puestos de trabajo permanentes en la ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
4	La F1 aporta grandes beneficios en el barrio donde se celebra (marítimo).	1	2	3	4	5
5	La inversión pública en la F1 compensa los beneficios que aporta.	1	2	3	4	5
6	Creo que ha habido demasiada inversión pública en la F-1.	1	2	3	4	5
7	La F1 solamente crea empleos temporales.	1	2	3	4	5
8	Gracias a la F1 ha mejorado el empleo en Valencia	1	2	3	4	5
9	La F1 ha mejorado la imagen de Valencia en el mundo	1	2	3	4	5
10	La celebración de la F1 ha encarecido los precios de consumo en Valencia.	1	2	3	4	5
<b>Impacto Infraestructuras</b>						
11	Gracias a la F1 han mejorado las infraestructuras en la ciudad (accesos, calles, mobiliario urbano...)	1	2	3	4	5
12	Los beneficios que aporta la F1 compensan los efectos negativos que ocasiona al tráfico.	1	2	3	4	5
13	La celebración de la Fórmula 1 compensa los problemas de ruido generados en el barrio.	1	2	3	4	5
14	Gracias a la Fórmula 1 ha mejorado el sistema de transporte público en Valencia.	1	2	3	4	5
15	Las infraestructuras creadas por la F1 son provechosas para la ciudadanía.	1	2	3	4	5
16	La F1 tiene un impacto negativo sobre el medio ambiente.	1	2	3	4	5
17	Las infraestructuras creadas por la F1 son útiles para otras actividades	1	2	3	4	5
18	La celebración de la Fórmula 1 ha aportado mejoras en las infraestructuras de la zona.	1	2	3	4	5
19	La F1 afecta negativamente al funcionamiento de la ciudad.	1	2	3	4	5
<b>Impacto Social</b>						
20	La F1 ha reportado beneficios sociales a la Ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
21	Han mejorado las infraestructuras sociales en los barrios marítimos.	1	2	3	4	5
22	La entrada mínima (150€) es asequible a la mayoría de ciudadanos.	1	2	3	4	5
23	La Fórmula 1 ha tenido un impacto negativo en el barrio.	1	2	3	4	5
24	Me gustaría que se siguiera celebrando la Fórmula 1 en Valencia.	1	2	3	4	5
25	La celebración de la F1 hace que Valencia sea una ciudad más segura	1	2	3	4	5
26	La F1 hace que me sienta orgulloso de vivir en Valencia.	1	2	3	4	5
27	La F1 ha generado división de opiniones entre los valencianos.	1	2	3	4	5
28	La celebración de la F1 ha facilitado la apertura de Valencia al mundo.	1	2	3	4	5
<b>Impacto Deportivo</b>						
29	Creo que gracias a la F1 ha aumentado la práctica deportiva de la Ciudad de Valencia.	1	2	3	4	5
30	Gracias a la F1 han aumentado las instalaciones deportivas.	1	2	3	4	5
31	La F1 es el evento más importante de la Ciudad de Valencia	1	2	3	4	5
32	La F1 de Valencia aumenta el prestigio deportivo de España	1	2	3	4	5
33	Mi interés por la F-1 ha aumentado gracias a su celebración en Valencia.	1	2	3	4	5
34	Creo que la F1 está pensada para el disfrute de los valencianos.	1	2	3	4	5

Indica tu grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones. (1 significa totalmente en desacuerdo y 5 totalmente de acuerdo).

35	Me gustaría asistir como espectador/a a la F1	1	2	3	4	5
36	En las conversaciones que tengo hablo a favor de la F1	1	2	3	4	5
37	Si alguien me pide opinión, recomendaré que asista a la F1 como espectador	1	2	3	4	5

38. ¿Te gusta la fórmula 1?	SI	NO	NS/NC
-----------------------------	----	----	-------

Indica el grado de importancia que le atribuyes a la F1 respecto a estos tres grandes ámbitos:

39. Importancia Social.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha
40. Importancia Económica.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha
41. Importancia Deportiva.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha
42. Importancia Turística.	Nada	Poca	Regular	Bastante	Mucha

43. Edad		44. Género:	Hombre	Mujer
----------	--	-------------	--------	-------

45. Residencia familiar:	Valencia ciudad	Valencia provincia	Alicante provincia	Castelló provincia	Otras
--------------------------	-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	-------

46. ¿Cómo consideras que es la organización de la F1?	Muy Mala	Mala	Regular	Buena	Muy Buena
-------------------------------------------------------	----------	------	---------	-------	-----------

47. ¿Cómo crees que es la repercusión de la F1 sobre los siguientes sectores de Valencia ciudad?

a. Económico	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
b. Turismo	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
c. Medios de transporte	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
d. Creación de puestos de trabajo	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
e. Imagen de la ciudad	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
f. Accesos	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
g. Infraestructuras	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
h. Seguridad	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho