

«Després de vint anys d'esplendor, vam agafar el final de l'èxit de la moto espanyola, que no va saber adaptar-se per millorar el producte i abaratir costos»

ENTREVISTA. Josep Vila Roca és fundador i director de Promotor i del projecte Les Comes, porta com a organitzador més de 400 premis mundials de Moto GP, en els darrers 26 anys, i en fa 29 que és organitzador del Ral·li Catalunya per encàrrec del RACC. Des de Promotor també porten la Baja Aragón i des de fa quatre anys treballen per a la UEFA i set clubs europeus. En el seu palmarès esportiu hi ha cinc campionats d'Espanya: quatre d'enduro, un d'ells com a júnior, un altre de raids i un subcampionat amb l'equip estatal d'enduro internacional. En total, tretze participacions al ral·li Dakar.



— D'on surt el teu interès per les motos i qui eren els teus ídols?

— Potser va ser per culpa del germà de la meua mare, tiet i padrí, que es deia Josep Roca i era de Vilassar de Mar. Tenia una Vespa 150 i recordo que era un nen de quatre anys i anava dret i agafat al davant, on em tocava l'aire a la cara. Aquesta experiència d'anar amb ell amunt i avall, em devia despertar la fal·lera per la bicicleta i pels inicis de la moto de muntanya. Els meus ídols eren Pere Pi, Narcís Casas o Ton Marsinyach, sobre la Montesa, Bultaco o Ossa; marques que en aquells anys tenien una competència ferotge entre elles, en un radi de 20 quilòmetres (Esplugues, Sant Adrià i Barcelona). Es va acabar als anys 80. Vaig ser coetani de Toni Elias, un dels millors motociclistes espanyols, amb qui saltàvem pràcticament cada dia a la Gravera (Puigberenguer). Amb ell, practicàvem el motocròs, però vaig patir moltes lesions. Tot i així, Montesa es va fixar en mi i em vaig passar a l'enduro, que em va anar millor. El 1985 vaig ser subcampionat del món amb l'equip espanyol dins dels Sis Dies d'Enduro Internacionals (ISDE). Actualment, el surient Josep Garcia, de vint anys, és el nou campió del món d'enduro. Després de vint anys d'esplendor, vam agafar el final de l'èxit de la moto espanyola, que no va saber adaptar-se en l'àmbit industrial per millorar el producte i abaratir costos. En canvi, els japonesos van saber treure un producte millor i més barat. Els anys 80 van significar el final de les últimes motos refrigerades per aire i sense frens de disc. Anàvem amb frens de tambor i en passar per una riera ja no frenaven. Vindrien uns canvis tecnològics importants, de pilotatge amb plans d'entrenament i preparació física específica, de la mà del Gimbe de Joan Carreras. Érem amateurs i vam començar a veure l'evolució de l'especialització.

— Què en penses de les motos que destrueixen camins dels boscos?

— Tota activitat que es faci al medi és evident que té una repercussió. Als anys 80, havia pujat al Collbaix infinitat de vegades -ara, em sap greu veure-hi motos-, havia anat amb motos de trial a dalt a Sant Jeroni, però després mai més. Penso que no s'hi hauria d'anar. A Sant Llorenç del Munt es muntava una cursa del mundial de trial, però des que es parc natural es va deixar de fer. És clar que l'accés a la muntanya ha d'estar regulat. Ara hi ha unes lleis molt restrictives. El que cal fer és unes àrees d'esbarjo perquè tothom pugui fer el que li agrada d'una manera regulada. Cal endreçar-ho millor!

Campionat estatal

— Quants i amb quines especialitats són els teus campionats d'Espanya?

— Cinc. El 1978 vaig guanyar el campionat júnior d'enduro i del 1982 al 1984 el campionat d'Espanya d'enduro, de 80cc, el primer any amb Fantic i els altres dos amb Rieju. Malgrat que la Viquipèdia m'atorga dos campionats estatals de raids en categoria motos, tan sols en tinc un, el de l'any 1986, ja que el 1987 vaig quedar segon. Un raid és similar a l'enduro, però amb trams cronometrats més llargs.

— Quantes vegades has participat en el Ral·li Dakar i per què com a pilot de camió?

— Tretze. Els anys 1990 -amb cotxe- i el 1991 -amb camió- vaig anar-hi quan treballava per Camel. El 2004 em vaig tornar a reenganxar, amb el camió. Era com anar de vacances i tornava al circ de la competició. Aquell any vam participar amb el company de feina, Moi Torrallardona, que s'encarrega del tracte del Jaguar Land Rover amb l'Anglaterra dins l'empresa. Vam córrer del 2004 al 2009, llevat del 2008, que no es va fer arran de l'amenaça terrorista, i els del 2011 -en què vam fer un sisè lloc- i 2012. Després amb Xavi Colomer, un altre company de feina fins que me'l va prendre Marc Coma, quan va passar a ser director esportiu del Dakar, amb qui també som amics. Amb el Xavi en vam córrer tres: 2014, 2015 i 2016, en què vam acabar en desè lloc. En total, n'he fet tretze i n'he acabat dotze. No crec que hi torni. Anàvem amb camió per

l'autosuficiència, perquè ens permetia portar moltes peces per solucionar els problemes mecànics. Treballàvem per a l'equip Iveco de Gerard de Roy que ens llogava per fer-li aquest servei. Els darrers quatre anys, quan érem a Malàisia, vaig estar a la cabina de comentarista de Catalunya Ràdio amb Damià Aguilar.

— El 2008 no vas córrer?

— Sí, vaig quedar segon en la Transorientale Race, entre Sant Petersburg i Pequín, en substitució del Dakar. Era com la ruta de la seda i en tinc un gran record. Vam entrar per les dunes del desert del Gobi a la Mongòlia interior, amb llacs d'aigua dolça, i vam fer la taigà russa. Tinc una imatge de la immensitat del Rajasthan, amb una herba que es movia com si fossin onades, en una gran pista. Se'm va posar al costat un noi galopant, dret a sobre la sella del seu petit cavall, que em saludava. Al final del dia, en un campament nòmada, ens van fer una exhibició d'àguiles que caçaven la guineu. En entrar a Xina per una autopista, hi havia noms escrits en àrab de la nació dels uigurs, amb ciutats plenes de minarets.

— Què va passar l'any 1987?

— Un canvi important. Els tres darrers anys de la meva vida esportiva anava vestit de groc perquè m'esponsoritzava Camel, que va fer un equip per anar a córrer el Dakar del 1988. Un any abans vaig anar al ral·li dels Faraons. El darrer dia de cursa vaig caure i em vaig fer molt mal en una cama, amb els lligaments del genoll trencats. Va ser un accident greu enmig del desert, ja que fins al cap de quatre hores no em van poder venir a buscar amb un helicòpter, perquè estaven socorrent un accident en què s'havia incendiat un cotxe: van morir dos periodistes francesos. Vaig estar mig any amb operacions al genoll i amb bastons. Va ser un daltabaix, tenia trenta anys, i va ser el moment per decidir si ho deixava definitivament. Amb dos socis més, Soler i Requena, vam fundar Promotor, per professionalitzar el món de l'esport.



Promotor

— Vau tenir feina de seguida?

— Sí. Gràcies a les nostres coneixences amb el RACC, vam començar a treballar en l'organització del Ral·li Catalunya, que s'ha fet ininterrompudament. Nosaltres som les mans del RACC i quan té un esdeveniment esportiu a fer ens toca muntar tanques, posar el parc tancat i elaborar el pla de seguretat. Per encàrrec seu, del 1988 al 1991 i del 2005 al 2010, vam organitzar des de Promotor la cursa de la Baja Aragón, on ens cuidem dels permisos, autoritzacions i recorregut. És el ral·li-raid més important d'Europa i es munta a Terol l'última setmana de juliol. Darrerament, treballem amb Octagon, que és una empresa de màrqueting dedicada a la publicitat de la cursa. La marca Camel em va proposar fer les proves de selecció del Camel Trophy i d'entrenador de l'equip estatal des del 1988 fins al 1991. Més tard, la llei del tabac va acabar amb moltes activitats esponsoritzades per les marques.

— Com va anar la responsabilitat d'organitzar la torxa olímpica?

— El Comitè Olímpic de Barcelona (COB-92) ens va encarregar els recorreguts tant de la torxa olímpica com de la paralímpica. Des d'Empúries fins a l'arribada a l'estadi van ser 43 dies de recorregut per tot l'estat espanyol, incloses les Canàries, on marcàvem els horaris -vam dir que arribaríem a Manresa a dos quarts de nou del vespre i així va ser. Regulàvem que la caravana corregués més o menys, fèiem els rutòmetres i ens enginyàvem solucions per tot un seguit de problemes que anaven sorgint. Per exemple, vam fer el primer llibre de ruta dels cossos de seguretat de l'estat. Va ser una experiència inoblidable, que ara compleix precisament 25 anys.

— Així, el 1992 va ser un bon any per a vosaltres?

— Sí, perquè a més vam començar a participar en el Mundial de Motociclisme, concretament amb les motos GP. Per qüestions personals, els socis em van deixar sol. Amb la meva dona, Rosa, vam tirar endavant els nous projectes. Dorna ens va triar per portar el tema logístic, que al llarg d'aquests anys ha evolucionat molt. A l'inici hi anàvem vint-i-cinc persones i ara som més de tres-centes. Actualment, fa goig veure que dins dels circuits del Mundial de Motociclisme, tant en l'àmbit de pilots com d'organització, es parla català. Quan estàvem a Austràlia, a l'altre cap de món, ens va visitar un personatge dins d'un control de televisió on el realitzador parlava amb els càmeres en català i em va preguntar amb quina llengua parlaven perquè no la sabia identificar.

— Quina és la vostra intervenció professional en el Mundial de Motos GP?

— És el pal de paller de Promotor. Donem serveis a Dorna, que té els drets d'imatge i promoció del mundial de motociclisme. Portem els temes de logística i la publicitat. En aquest sentit, la produïm, la muntem i la transportem. També situem les càmeres de televisió... Hem organitzat més de 400 grans premis i ens agrada molt perquè ara vivim un moment dolç amb els pilots de casa que obtenen uns resultats fantàstics: gaudim i patim perquè ho vivim molt de prop. Quan arriben a Manresa els 18 camions que participen a Moto GP es nota!

— Però, encara sou a Manresa?

— No. L'any 2008 vam tenir un incendi a Bufalvent un divendres a la nit, tres setmanes abans de la primera cursa a Qatar, quan teníem tot el material a punt d'enviar. L'endemà ens van trucar els bombers, que ens van explicar el que havia passat. Ho tenien molt clar. Ens van dir que un dels camions que havíem retolat, a causa d'un problema elèctric va anar cremant en somort. La nau estava tancada i en no haver-hi oxigen es va anar encenent. En obrir portes va esclatar tot. Va ser un daltabaix important. Els perits i les assegurances van fer les interpretacions a la seva manera i no ens van abonar el que pensàvem ni pel que pagàvem. Es va

quedar en un 50% del que realment havíem perdut. El dilema va ser: refer-ho o canviar de lloc. A Bufalvent encara hi fem una mica d'activitat en una nau pròpia, però el gruix l'hem traslladat a Callús, al polígon de la Colònia Cortés.



Les Comes

— L'any 1995 torna a ser important?

— Sí perquè gràcies a les seleccions del Camel Trophy i de la nostra bona relació amb Land Rover, amb qui treballem des del 1988, sobretot pel que fa a les presentacions, ens va semblar que era important tenir un lloc que fos casa nostra, per poder fer millor aquestes activitats. Ens va sorgir el projecte de les Comes. Feia uns anys que buscàvem finques al voltant de Manresa, però eren cares i complicades. Després dels incendis terribles que va patir el Bages el 1994, van començar a sortir moltes propietats a la venda i vam poder comprar-ne una i engegar el nou projecte. A les Comes hi hem centralitzat bona part de les activitats que fem amb Land Rover, des de les presentacions en l'àmbit mundial, com en les qüestions tècniques en què són assessorats per la gent del nostre equip. En diem Land Rover Experience Center, únic de la península ibèrica, dels 28 d'arreu del món. A les Comes fem des de cursos de conducció a tot tipus d'activitats per donar a conèixer la diversa gamma de vehicles Land Rover per als seus clients.

— Com us ha afectat la crisi del 2008?

— Encara l'estem passant i no entenc que s'hagi acabat. Es va aturar tot d'una manera dràstica. Ens vam haver d'espavilar per organitzar esdeveniments propis, perquè les empreses van deixar de venir a fer presentacions, tampoc no s'incentivaven amb nous productes. Així va sorgir la Land Rover Party, una trobada d'aquests vehicles, que fem cada any. I el Festival 4x4, que és l'esdeveniment més important de les Comes, una trobada multi-marca del març, que s'està convertint en un referent a Europa.

— Quines activitats es fan en el cas del Festival 4x4?

— És una trobada en una finca que té una orografia particular al voltant de les seves 530 hectàrees. Hi ha diferents nivells de pistes, com si fossin d'esquí. Les verdes i les blaves representen tècnicament camins molt bons, les vermelles exigeixen una reductora i les negres anuncien que pots fer malbé el cotxe. Hi ha unes zones espectacle, on col·loquem rocs i construccions de fusta, amb zones extremes on als conductors els agrada practicar habilitats. La gràcia és que la gent es retroba. Acostumem a fer-ho després del ral·li Dakar i convidem els pilots espanyols que hi participen, perquè hi facin una exhibició. L'any passat vam passar de les 14.000 persones. Ajudem també a omplir els hotels de la zona.

— En què consisteix l'EnduRoc?

— És una especialitat de les motos i el roc, en el sentit de pedra, perquè les Comes és un terreny molt rocós. És una prova que es fa l'últim cap de setmana de novembre, com una festa de final de temporada, que l'any passat va reunir 620 participants i enguany ha crescut una mica.

— Què és Spartan Race?

— Una cursa cronometrada que es corre a peu i s'han de salvar obstacles. La prova és dels organitzadors, però nosaltres els posem el lloc i la muntem. En un cap de setmana hi participen uns 8.000 esportistes. És un estil ben diferent que també assumim. Una altra activitat freqüent són les presentacions mundials de vehicles, sobretot per a Land Rover, però també per a altres marques. Venen a Barcelona, on s'estan a l'hotel, i els muntem un recorregut per Montserrat o les Estenalles fins arribar a les Comes on fan unes proves 4x4.

— Hi teniu activitat tot l'any?

— Sí, però és una activitat difícil, tot i posar-hi molta il·lusió i ganes. És complicat fer-ho absolutament privat, perquè les administracions sempre volen intervenir amb unes lleis molt estrictes. Som esclaus d'unes lleis i d'una administració molt feixuga. Les empreses de serveis ens hem d'adaptar a un mercat que evoluciona constantment, però ens ho fan difícil.

— Sempre ha estat així?

— No. L'època de Pasqual Maragall va ser extraordinària. Al meu entendre no se li ha fet justícia. Va ser el veritable detonant dels Jocs Olímpics a Barcelona i va garbellar també d'altres coses, com per exemple l'Estatut, on va posar molts nassos. Ara tenim unes lleis que més aviat frenen l'evolució. El meu pare sempre em deia que un personatge com Gaudí ara no podria existir. L'arquitecte municipal de torn et diu que no pots fer el que vols i treu molta creativitat. Els seus estàndards no permeten evolucionar. Sovint són personatges mediocres a qui mai ningú els encarregarà una casa, però són els que decideixen sobre els que saben fer-les.

— Com és arreu del món?

— Viatjo molt i observo que països com Japó o Corea del Sud tenen un creixement espectacular. Si fa trenta anys estaven a nivell de Namíbia, ara han assolit el mateix que Suècia. Diversos països d'Àsia ens passaran per sobre, mentre aquí ens anem mirant el melic fent regulacions. Fan cotxes més barats que són fantàstics. El món va molt de pressa i és excitant veure-ho. Ens convindria està una mica més amatents. La crisi ha servit perquè moltes de les nostres empreses hagin despertat i és un orgull veure com al Bages hi ha gent jove que lidera projectes importants, però ens cal més cintura i mobilitat.

El perfil



Josep Vila Roca neix a Manresa el 10 de març de 1958 i és el tercer de cinc germans. El seu pare, Josep, manresà de Santa Clara, va ser pintor i delineant de la Companyia Anònima Manresana d'Electricitat, després Forces Hidroelèctriques del Segre. La seva mare, Teresa, provinent de Vilassar de Mar, ha fet de mestressa de casa i és membre de l'associació de veïns del barri. Comença els estudis a Daina, un parvulari del carrer de Navarra, després passa a fer la preparatòria amb el senyor Vidal a l'institut Lluís de Peguera, on fa fins a segon de batxillerat, per passar tot seguit a l'Acadèmia Catalunya: «Vaig estrenar l'edifici de Pineda de Bages, amb bones instal·lacions, llum i espai. Als anys 70, era una magnífica escola de qualitat, on s'estava molt bé». Tot i així, es motivava poc, a causa de la seva dislèxia i dèficit d'atenció. En ser hiperactiu, sempre volia fer coses. Li agradaven les motos i les curses de bicicletes. Fa el batxillerat superior al Camps i Fabrés i als 15 anys entra a treballar a l'Escola d'Aprenents de les Forces Hidroelèctriques del Segre i després al departament de manteniment de vehicles, on lliurava els caps de setmana, en què es dedicava a córrer curses. S'hi va estar dels 15 als 30 anys, tot coincidint amb la seva vida esportiva, en què aconsegueix cinc campionats d'Espanya: quatre d'enduro, un d'ells com a júnior, i un altre de raids. Té permís i facilitats laborals per

entrenar i córrer a l'estranger: «Sempre estaré agraït als companys i a l'empresa que em deixessin aquesta porta oberta per poder fer l'activitat esportiva». Cada any es desplaçava a la central de l'empresa a Barcelona, per informar el president Gomis del que havia assolit esportivament. El 1979 fa el servei militar a Sevilla i guanya les 24 hores de Moià amb 500 cc. El 1984 obté el premi de la Nit de l'Esportista a Manresa. El 1985 és subcampion del món ISDE. El 1987 es retira arran d'una greu caiguda al Ral·li dels Faraons. Als 30 anys es casa amb Rosa Ars, amb qui tenen dos fills: Miquel i Enric. De 1988 al 1991 és seleccionador de l'equip estatal, on treu corredors com Nani Roma o Isidre Esteve.

El 1988 deixa les FH del Segre i funda l'empresa Promotor, amb els seus companys Estanislau Soler, d'Oliana, i l'igualadí Pep Requena, amb qui s'associa per professionalitzar l'esport del motor, que fins aleshores era essencialment amateur. Contacta amb el RACC i des de fa 29 anys organitza el Ral·li Catalunya, des de muntar les tanques de publicitat al pla de seguretat. Des del 1988 fins el 2000, amb la implantació de la llei del tabac, organitzen les curses del Camel Trophy. Treballa pel COB 1992 en l'organització dels Jocs Olímpics i paralímpics de Barcelona. Des d'aquell any també organitza el mundial de motociclisme de moto GP per a Dorna, on s'encarreguen de la logística i de la publicitat. Es queda sol en la direcció de Promotor, que aviat comparteix amb la seva dona, Rosa. El 1995 adquireixen la finca de les Comes, entre Callús, Castellnou de Bages i Súria, on a més d'esdeveniments propis, organitzen la Land Rover Experience Center. El 2008 noten la crisi i es replantegen noves activitats: trobada anual de vehicles, festival 4x4, la trobada multimarques que és un referent a Europa, l'EnduRoc, Spartan-Race, presentacions mundials de premsa de vehicles Land Rover i d'altres marques... És el quart any que treballen per a la UEFA en la col·locació de les tanques publicitàries de set clubs europeus i des de fa pocs dies en el futbol femení. Promotor Les Comes ha estat premi empresa de "Regió7" aquest 2017.