

COMPETICIONES

2019: un año para la soñada rentabilidad de la Fórmula E

La Fórmula E logró dar un nuevo paso en su proyecto al conseguir el reconocimiento oficial de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). El campeonato de coches eléctricos añadió nuevas ciudades para albergar la competición y ya acaricia la rentabilidad de la mano de un nuevo director general.

Carolina Márquez Pino
30 dic 2019 - 04:58



El Mundial de la Fórmula E se enfrentó a un 2019 de cambios con el que espera alcanzar la rentabilidad económica y expandir aún más la competición. La gestora del Mundial de coches eléctricos trabajó para aumentar y renovar la lista de ciudades y circuitos donde corre para las próximas temporadas, acciones que comenzaron a ver luz desde principio de año y se extendieron durante toda la temporada.

Al final del ejercicio, la recompensa llegó con el reconocimiento oficial de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), después de cinco ediciones de existencia y el creciente apoyo de los grandes fabricantes de automóviles. El cambio se producirá en 2020-2021.

¿Los méritos para alcanzar el nombramiento? “Las series han demostrado ser relevantes para la industria del automovilismo y el compromiso de los constructores se ve reflejado en unos equipos que cada vez tienen mayor calidad”, señaló el presidente de la FIA, Jean Todt. Una vez lograda la oficialidad, el reto de la gestora es conseguir consolidar el calendario aprobado para los próximos años, después de unos años en los que no se ha logrado un itinerario estable de los monoplazas por el mundo.

El pasado mes de abril se confirmó que París acogerá la Fórmula E durante cuatro temporadas más, extendiendo el contrato hasta 2021-2022. Meses más tarde se anunció que las ciudades de Seúl (Corea del Sur) y Londres (Reino Unido), se sumaban a la lista de capitales que albergarían la competición en 2019-2020, es decir, el actual ciclo. El país asiático recibirá el Gran Premio en mayo del 2020, mientras que la capital británica será la anfitriona en el cierre de temporada con dos pruebas en julio.

La F-E dejará de correr en Hong Kong y dará el salto a Seúl y Londres a partir de la próxima temporada

La carrera por potenciar la competición no sólo tuvo paradas en la renovación de circuitos, sino que también hizo énfasis en alcanzar la rentabilidad económica. Durante los primeros cuatro años, el Mundial se mantuvo en números rojos y en su primera temporada estuvo a punto de quebrar, pero en el último ejercicio logró presentar por primera un resultado operativo positivo, de un millón de euros. Y lo hizo tras dar un nuevo salto en términos de ingresos y alcanzar los 200 millones de euros.

Esta mejora del negocio se explica especialmente por el aumento de las ventas de patrocinios, que aportaron un 25% más en la última temporada, con el apoyo de marcas como ABB, Michelin, TAG Heuer, DHL, BMW, Allianz o Julius Baer, que en noviembre extendió su vínculo hasta 2023. Además, la adjudicación de una carrera a Arabia Saudí llevó aparejada la entrada de patrocinadores del país.

Para mantener la apuesta por el crecimiento económico, la competición también reestructuró la primera línea ejecutiva, que durante años capitaneó su cofundador, el español Alejandro Agag. Desde 2019, la dirección general recae en Jamie Reigle, quien anteriormente trabajó en el Manchester United y Los Ángeles Rams de la NFL. “Su experiencia construyendo marcas en dos de las ligas más importantes del mundo complementará la joven ejecutiva de la Fórmula E nuestro”, afirmó Liberty Global,

máximo accionista de la competición. Agag, por su parte, continúa como presidente y mantiene una participación minoritaria.

La F-E fichó a Jamie Reigle como director general para liderar la nueva etapa de la competición

La Fórmula E da entrada a nuevos fabricantes

El crecimiento del Mundial de coches eléctricos también se explica por el creciente apoyo de los fabricantes. Grandes grupos automovilísticos como Audi, Renault y Nissan se sumaron en las primeras etapas de este proyecto, un apoyo que fue clave para dar cumplimiento a una de las ambiciones de la Fórmula E: demostrar que podía ser una plataforma útil para experimentar innovaciones en la sostenibilidad del sector.

Tal ha sido esa demostración, que la alemana Mercedes-Benz concretó su entrada en la competición en 2019 aprovechando el crecimiento de este mercado. Poco después, la también alemana Porsche siguió sus pasos para debutar en los grandes premios durante el último, un estreno que BMW ha decidido aplazar hasta 2021. Será entonces cuando el campeonato tenga, por fin, a 24 pilotos disputándose ser los campeones del mundo.