

## COMPETICIONES

# El ciclismo en ruta: un negocio 'a rueda' de los patrocinadores

En un deporte donde la monetización de derechos audiovisuales y *ticketing* es nula para los equipos, la presencia de los patrocinadores se ha erigido en el principal elemento diferenciador de la competencia, dando lugar a que algunos combinados dispongan de un presupuesto 18 veces mayor que el de sus rivales.

Álvaro Carretón  
9 jul 2019 - 04:58



Ineos ha sido la última multinacional en irrumpir en el ciclismo con el patrocinio del que hasta hace poco era el Team Sky, y lo ha hecho con la mayor inversión de este deporte hasta la fecha: unos 40 millones de euros anuales. Esta cantidad está muy por encima del presupuesto medio del resto de equipos WorldTour, que ronda los 15 millones de euros y evidencia la fuerte influencia que tienen los patrocinadores en un deporte en el que los equipos no obtienen nada por televisión o *ticketing*.

No hace mucho era impensable que un conjunto ciclista tuviera un presupuesto tan grande como el del Team Ineos, por lo que la operación ha agitado al mundo del ciclismo. Competir de tú a tú contra un equipo con tantos recursos como el dirigido por Dave Brailsford se antoja complicado y hace plantearse la sostenibilidad del modelo actual

, puesto que la diferencia económica marca quién ficha a las grandes estrellas y arma un equipo hegemónico.

Unos conjuntos, como el Ineos o el UAE Team Emirates, cuyo presupuesto es de 34 millones de euros, disponen de una gran inversión para conseguir grandes resultados. Al mismo tiempo, otros hacen grandes esfuerzos para ser competitivos sin caer en números rojos ni incumplir pagos salariales, como ocurrió en diciembre del año pasado en las filas del Bahréin-Merida.

## **Ineos ha sido la última multinacional en irrumpir en el ciclismo con la mayor inversión de este deporte hasta la fecha: unos 40 millones de euros anuales**

El director de administración del BH-Burgos, David Cantera, afirma a *Palco23* que “en gran parte, el presupuesto de un equipo ciclista es indicador de su capacidad deportiva”. El conjunto burgalés compite en Profesional Continental, que equivale a la segunda división, con un presupuesto de 2,2 millones de euros, uno de los más bajos de la categoría, donde la media ronda los 3,5 millones de euros, según Cantera. No obstante, el BH-Burgos suele ser uno de los equipos invitados a La Vuelta, donde compite contra combinados WorldTour que disponen de un presupuesto muy superior; el del Ineos es 18 veces mayor que el del conjunto español, por ejemplo.

“Un equipo pequeño ya no puede dar la sorpresa y colocar un corredor entre los diez primeros de la general”, reflexiona Cantera con tono de resignación. Considera que el ciclismo actual no es sostenible y advierte del riesgo de que, si las instituciones no hacen nada, la disciplina se convierta en una liga cerrada como la NBA. Curiosamente, el ex ciclista profesional Alberto Contador ha propuesto un mecanismo de la competición norteamericana de baloncesto para reducir las desigualdades: fijar un límite salarial. “Creo que habría que poner un tope, y yo lo pondría en 15 millones de euros”, ha indicado en alguna de sus intervenciones.

Solo hay un equipo español que compite en WorldTour, el Movistar Team, cuyo director es Eusebio Unzué. El presupuesto anual del combinado está entre los 15 millones y 20 millones de euros. Telefónica, que es su patrocinador principal, aporta el 70% de la cantidad total. En una entrevista para este medio, Unzué indicó que “por asistir a las pruebas tenemos unas dietas que nos paga la organización, pero no son

significativas". En este sentido, Cantera señala que "no cubren ni el 5% de los gastos".



Richard Carapaz (Movistar Team) se impone en la 4a etapa del Giro de Italia 2019.

En Profesional Continental, aparte del BH-Burgos, hay dos equipos españoles más, el Caja Rural-Seguros RGA y el Euskadi-Murias. También suelen participar en La Vuelta como equipos invitados. El mánager deportivo del conjunto vasco, Jon Odriozola, reconoce a *Palco23* que "las diferencias de presupuesto entre los equipos limitan las opciones de ganar". Sin embargo, se aferra a las posibilidades que tiene un equipo con menos recursos económicos de conseguir triunfos. El Euskadi-Murias cuenta con un presupuesto anual de entre 2,5 millones y 3 millones de euros, de los que el grupo inmobiliario Murias aporta el 50%.

En líneas generales, el 70% del presupuesto de un equipo ciclista se destina al salario de la plantilla, que es lo que acaba marcando la diferencia en carrera. Este porcentaje también repercute en la cantidad de mecánicos, fisioterapeutas y otras personas que trabajan para el equipo detrás de los focos, son fundamentales, y disponer de siete profesionales en vez de tres también hace diferencia. El 30% restante del presupuesto se emplea en los gastos por alojamiento y desplazamiento en las concentraciones y las competiciones.

El ciclismo siempre se ha movido por la inversión de los patrocinadores, por lo tanto podría haberse esperado que llegara alguien dispuesto a emplear una gran cantidad de dinero para construir un equipo hegemónico. En su momento, fue el caso del presidente de Sky, Rupert Murdoch. En 2017, su compañía invirtió 28 millones de euros en el equipo de Brailsford, según las cuentas anuales del Registro Mercantil de

Reino Unido de ese año.

## **En líneas generales, el 70% del presupuesto de un equipo ciclista se destina al salario de la plantilla**

La multinacional de telecomunicaciones empezó a marcar la tendencia de invertir grandes cantidades de dinero en el ciclismo, que ahora alcanza sus máximos con personas como Jim Ratcliffe, presidente de Ineos y hombre más rico de Reino Unido, de quien podría decirse que su pasión por el deporte le hace actuar por capricho; también financia el *1:59 Challenge* de Elid Kipchoge, que busca romper la barrera de las dos horas en maratón. Otro caso similar es el de Tim Kay, el magnate chino que quiere crear el equipo ciclista con el mayor presupuesto de la historia con un claro objetivo: conseguir que un compatriota gane el Tour de Francia.

Estas personas son las que hacen que se cuestione la sostenibilidad del ciclismo, pero no se les puede reprochar nada, puesto que no actúan fuera de la legalidad. Por ahora, la Unión Ciclista Internacional (UCI), la entidad reguladora de este deporte, no pone ninguna limitación a la inversión de los patrocinadores. Por lo tanto, con un escenario como este, solo se puede asegurar que, mientras haya patrocinadores dispuestos a financiar a los equipos, habrá ciclismo en ruta, sea más o menos sostenible.