

## COMPETICIONES

# El Tour de Francia vuelve a rodar con la ambición de salvar un negocio de más de 110 millones

La ronda gala arranca el sábado 29 de agosto tras aplazar su inicio por el coronavirus, lo que obligó al calendario internacional ciclista a reubicarse y evitar solaparse con el Tour, principal competición de esta disciplina.

P. López

28 ago 2020 - 05:00



Se dice que no hay verano sin Tour, la ronda ciclista más seguida del mundo, y este año, aunque haya llegado un mes más tarde de lo previsto, la organización ha encontrado el momento de dar el pistoletazo de salida a su edición 107. El resto de rondas, como La Vuelta, han acompasado su ritmo al de la prueba gala, reubicándose en otros momentos del calendario para no coincidir con la prueba reina.

Organizada por Amauri Sport Organisation (ASO), la entidad tiene en el Tour el principal pilar de su negocio, que comprende la organización de otras pruebas como el Dakar, el Maratón de París o la Titan Desert. Si bien no existen datos oficiales, se estima que ASO factura en torno a 180 millones de euros al año, y el Tour de Francia genera dos terceras partes de este negocio.

A falta de conocer el impacto en las cuentas de este año del Covid-19, en 2017 ASO cerró la temporada con 30 millones de euros de beneficio, y la ronda gala representó más de la mitad de estas ganancias. El negocio de la prueba depende de los ingresos audiovisuales, el patrocinio y el *fee* que pagan los municipios por organizar la salida o la llegada.

## El Tour de Francia representa dos terceras partes del negocio de ASO, compañía organizadora de la cita

Los operadores de televisión generan el 60% de los ingresos de la prueba, que en España se verá a través de Rtvé y Eurosport, que renovaron sus derechos hasta 2025. Los espónsors aportan en torno al 30% del presupuesto pese a la salida de Carrefour, que en 2019 ya no fue patrocinador principal de la cita, un rango que han pasado a ocupar LCL, E Leclerc, Skoda, Continental y Krys. En un segundo nivel están marcas como Tissot o Le Coq Sportif, cuya aportación está por debajo de los tres millones que aportan los espónsors más relevantes, cuyo *fee* asciende hasta cinco millones de euros.

El 10% restante procede de los municipios y regiones que acogen las etapas y cuya aportación depende de si albergan una contrarreloj, si son municipios de salida o de llegada. Se estima que dar la salida se paga a 65.000 euros, por los más de 100.000 euros que cuesta acoger la llegada. Es un importe que los ayuntamientos y regiones aprecian, como demuestran las 250 solicitudes anuales que recibe cada año el Tour. Las más caras están en el extranjero, donde se han llegado a pagar millones por albergar la *Grand départ*.

Utrecht (Holanda) estuvo en lista de espera durante trece años y fue en 2015 cuando dio el pistoletazo de salida al Tour, una condición por la que pagó cuatro millones de euros. Düsseldorf (Alemania) pagó 6,2 millones de euros en 2017, aunque el gasto total ascendió a 11,1 millones por las inversiones y actuaciones que tuvo que llevar a cabo, como arreglar los baches de la carretera, embellecer los municipios y redirigir la circulación del resto de vehículos.

## Los derechos audiovisuales representan el 60% del negocio del Tour de Francia

Dinamarca iba a acoger la salida del Tour en 2021, aunque ha aplazado el acuerdo hasta 2022 para no solaparse con los Juegos Olímpicos y tener más visibilidad y notoriedad. Será el décimo país que alberga la primera etapa de la ronda gala, tras Holanda, Bélgica, Alemania, Suiza, Luxemburgo, España, Irlanda, Reino Unido y Mónaco. En la edición de 2020 todo el Tour se desarrollará en Francia.

Ni el *fee* a pagar a ASO ni las inversiones para embellecer los pueblos hacen menguar el interés que tienen las regiones en que el Tour pase por su territorio. El Tour afirma que el gasto económico de cada visitante es de entre veinte y treinta euros, a lo que hay que añadir el gasto de los equipos, que entre directivos, técnicos y deportistas genera una caravana de 5.000 personas. El Tour permitirá a los aficionados seguir las etapas, por lo que podrá salvarse parte del impacto económico que tradicionalmente dejan las distintas pruebas.

El presupuesto de los equipos oscila entre los 10 millones del UAE Team Emirates a los 36 millones de euros del Team Ineos, según los datos de 2019, publicados por *L'Equipe*. En líneas generales, el 70% del presupuesto de un equipo ciclista se destina al salario de la plantilla. 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.

En el plano deportivo, será el Tour de la renovación generacional en el Team Ineos, después de que el equipo anunciara que Chris Froome, figura de la escuadra británica y cuatro veces campeón de la prueba, no competirá. Tampoco lo hará el campeón de 2018, Geraint Thomas. Quién sí estará es Primoz Roglic con Team Jumbo-Visma, uno de los equipos que competirá para ganar junto al Team Ineos, con Egan Bernal. Thibaut Pinot, del Groupama-FDJ, también atraerá la atención de los aficionados, junto al colombiano Nairo Quintana que rodará con el equipo Arkea.

---

# PALCO23

---

El coronavirus no ha obligado a la cita a modificar los premios económicos que repartirá entre los ciclistas, que reciben 11.000 euros si ganan una etapa y 600 euros si quedan décimos. Ganar el maillot amarillo implica un premio de 500.000 euros, mientras que el segundo clasificado gana 200.000 euros y la mitad si acaba tercero.