

COMPETICIONES

Fórmula 1 y MotoGP, patinando por los estragos del Covid-19

Tras recortar a más de la mitad el calendario de carreras en MotoGP, Fórmula 1, Fórmula E, Superbikes y Nascar, el mundo del motor sobrevive después de la pandemia de formas muy diversas. En un año donde las competiciones debían relanzar el número de seguidores, el Covid-19 y la posterior pausa del certamen ha puesto un punto y aparte a un negocio con un claro componente internacional.

Albert Ferrer
29 dic 2020 - 04:52



Como cada año, Palco23 realiza en las últimas semanas de diciembre un repaso a los últimos doce meses en el negocio del deporte, marcados por el impacto de la pandemia del Covid-19. Análisis macroeconómico de España y el mundo, recorrido por los fenómenos sociales que ha provocado el coronavirus y reportajes sobre el impacto en los principales clubes, competiciones y federaciones del sector forman el Especial 2020: el negocio del deporte en el año del Covid-19.

Especial 2020: El negocio del deporte en el año del Covid-19

Los principales campeonatos del motor, MotoGP y la Fórmula 1, tuvieron que retrasar su inicio (normalmente en marzo) hasta julio y recortar el número de carreras,

disputadas a puerta cerrada, debido a la pandemia del Covid-19.

Los objetivos primordiales de las competiciones para la temporada 2020 eran dos: volver a reenganchar a los espectadores a los campeonatos de motor tras un descenso de afición por falta de espectáculo (siempre ganaban los mismos) y alcanzar un mínimo de carreras a disputar para no tener que indemnizar a los grupos audiovisuales que habían adquirido los derechos.

En MotoGP, competición organizada por la española Dorna, esos objetivos pudieron conseguirse a pesar de que los circuitos no pagaron el canon a la competición, aduciendo que no podían tener público en las gradas. Esta partida representa casi un tercio del total de los ingresos del grupo, que en 2019 se situaron en 390 millones de euros. La mayor parte de los ingresos de Dorna proceden de los contratos televisivos, que aportan un 45% del total, aproximadamente 175 millones de euros.

*El golf, ante su hoyo más complicado:
sin público y con cancelaciones históricas*

La Fórmula 1 no se quedó tampoco de brazos cruzados. Liberty Media, la compañía propietaria de la competición, creó una *special purpose acquisition company* (Spac) para realizar compras en el sector audiovisual. Formula 1 Group registró unas pérdidas de 92 millones de dólares en el tercer trimestre de 2020. En el mismo periodo de 2019, obtuvo un beneficio de 42 millones de dólares.

Motor más digital

Uno de los grandes retos de MotoGP para el año 2020 era recuperar el terreno perdido entre los aficionados al mundo del motor en el último curso. Esto deberá esperar por la irrupción de la pandemia. A cambio, tanto MotoGP como la Fórmula 1 han acelerado más aún la transición a la digitalización, una de las claves de su nuevo plan estratégico.

Los aficionados de las carreras de coches tienen hoy más de veinte cámaras distintas en las que elegir para seguir la parte de la carrera que deseen, incluso un nuevo formato de cámara *on-board* en alta definición para tener la misma vista que los pilotos.

En motociclismo, las audiencias en España han crecido este año con el cambio de Movistar a Dazn un 11% respecto a la temporada anterior. La compañía británica no ha dado datos sobre el impacto económico que ello ha supuesto, pero sí ha asegurado que los usuarios han visionado más de 22 millones de horas de programación de MotoGP.

En motociclismo, la presencia de pilotos españoles

ha aumentado un 95% respecto a la década anterior

En lo referente a las cuatro ruedas, Movistar renovó en octubre los derechos televisivos de la Fórmula 1 en España y seguirá teniendo exclusividad hasta 2023. El importe económico no ha sido revelado, pero Movistar ha impedido que Dazn se haga con el paquete entero de motor, puesto que ya tiene en su poder MotoGP, Superbikes, el WEC y el Dakar.

En la Fórmula E, por su parte, la cadena americana CBS adquirió recientemente los derechos de la competición en Estados Unidos a lo largo de los próximos tres años. Las transmisiones se harán en sus plataformas de pago, pero la cadena emitirá dos carreras en abierto y repartirá más de cien horas de contenido por temporada.

Tras las victorias en el peculiar y corto Mundial de 2020 de Motociclismo de Albert Arenas y Joan Mir, el fichaje de Carlos Sainz Jr. por Ferrari y la vuelta a la competición de Fernando Alonso, la armada española regresa a los circuitos con más fuerza que nunca. Es más que probable que en 2021 las audiencias crezcan en ambas competiciones tras el salto de nivel de los pilotos de Fórmula 1 y la nueva reglamentación aplicada en los motores y desarrollo de los vehículos, aportando mayor competitividad en la parrilla. En el caso concreto del motociclismo, la presencia de pilotos españoles ha aumentado un 95% respecto a la década anterior, y esta temporada se ha establecido un récord histórico, convirtiéndose España en el primer país en ganar nueve de los diez mundiales de una misma década.

Michelin ha adquirido los *naming rights* del circuito MotorLand Aragon, como ya hizo con Phillip Island

Los circuitos españoles ante el Covid

España es también el único país en el mundo que cuenta con cuatro circuitos en activo entre MotoGP y Fórmula 1. Las instalaciones de titularidad pública renovaron en 2020 parte de sus patrocinios. Así lo ha hecho la empresa francesa especializada en neumáticos Michelin, que llegó a un acuerdo con el Gran Premio de Aragón de MotoGP para convertirse en el patrocinador principal de la carrera aragonesa, aunque los términos económicos de la operación no han trascendido. Michelin es el proveedor oficial de los neumáticos de MotoGP desde 2016 y de la Copa del Mundo FUM Enel MotorE desde 2019.

Así pues, el circuito de MotorLand Aragón sigue el ejemplo del de Phillip Island

(Australia), cuando MotoGP vendió en febrero de 2018 a Michelin los *naming rights* del Gran Premio de Australia. Con este nuevo acuerdo, el proveedor oficial de neumáticos del mayor campeonato de motociclismo ya da nombre a dos grandes premios.

Por otro lado, el circuito de Ricardo Tormo, situado en la Comunidad Valenciana, no deja de crecer a nivel económico y de capacidad. En el año 2013, la organización se vio obligada a colgar el cartel de “no hay billetes” y, desde entonces, no ha habido un solo año en que el circuito no haya rozado el pleno de ocupación en cada gran premio. Para llevar a cabo una ampliación que satisfaga a aficionados y trabajadores, la Generalitat Valenciana aprobó una inversión de más de tres millones de euros para llevar a cabo numerosas reformas.

El Circuit de Catalunya ha vivido dos cambios en la dirección en 2020: Maria Teixidor y Ramon Tremosa

Las obras han permitido que se construya un edificio sobre una parcela de terreno de 2.250 metros cuadrados en los que se acogerán oficinas, zonas de prensa, un palco VIP y 10.000 nuevos asientos para los aficionados. Gonzalo Gobert, director general de la instalación, aseguró que la ampliación permitirá al circuito aumentar los ingresos ordinarios entre un 10% y un 15%.

El Circuit de Catalunya, en problemas

El circuito que más ha sufrido antes y después del Covid-19 es el Circuit de Barcelona-Catalunya, que lleva un par de temporadas pendiendo de un hilo para poder celebrar sus eventos. El Circuit, que solía acoger a 125.000 personas de media desde los años 2000, ha ido perdiendo tirón para los aficionados: en 2020, la instalación registró un 57,3% de ocupación, treinta puntos porcentuales menos que el año anterior, cuando se situó en el 87%.

Para evitar la quiebra del circuito, la Generalitat ha dado luz verde a la modificación de los contratos del Circuit en MotoGP y Fórmula 1. El Gobierno autonómico permitirá renegociar el canon que paga el trazado a las gestoras de ambas competiciones, que asciende a más de 20 millones de euros. La Generalitat es accionista mayoritario del Circuit, con un 78% del capital, seguido por Racc que ostenta un 14% y el Ayuntamiento de Montmeló, que tiene el 7% restante. El objetivo de la administración es dar entrada a la iniciativa privada y pública para poder relanzar el negocio del trazado catalán, que se acerca lentamente a su quiebra y, como consecuencia, el fin de las competiciones de Fórmula 1 y MotoGP.

El Circuit ha vivido dos cambios en la dirección en 2020. En agosto, la entidad nombró nueva presidenta a Maria Teixidor, ex directiva del FC Barcelona. Sin embargo, pocas semanas después, la ejecutiva presentó su dimisión, justo antes de la celebración del Gran Premio de Cataluña del Mundial de Motociclismo. Su relevo fue tomado por Ramon Tremosa, conseller de Empresa y Conocimiento de la Generalitat.

La organización contará con un camión-laboratorio para hacer tests Covid-19, con un coste de entre 300.000 y 400.000 euros

Menos suerte ha tenido Brno (República Checa), un gran premio del circuito de las dos ruedas, presente en la competición desde 1947 y que dice adiós a la próxima temporada debido a dificultades económicas, ya que no puede hacer frente a los cerca de cuatro millones de euros necesarios para remodelar la pista.

El Dakar reduce una marcha ante el coronavirus y pierde el 6% de los vehículos. Aunque el último Dakar se celebró antes de la explosión de la pandemia, la edición de 2021, que contará con un total de doce etapas a disputar entre el 3 y el 15 de enero en Arabia Saudí, será totalmente diferente, marcada por el modelo que Amaury Sport Organisation (ASO) ha implementado en el Tour de Francia y la Vuelta a España, pruebas que también organiza.

Para esta nueva edición, la competición habrá perdido un 6,1% de los vehículos participantes, pasando de 342 en 2019 a 321 en 2020, que en total sumarán 555 inscritos. Asimismo, para no sufrir un golpe más significativo para los participantes, aunque no se han aplicado descuentos, ASO ha apostado por dar más *wild cards*, hacer promociones y ayudar con los espónsores. En septiembre la organización había previsto una reducción de participantes del 30% y el personal de la carrera bajará de 3.000 trabajadores a los 2.000 empleados.



Laia Sanz es la campeona del Dakar en la categoría femenina de motos, título que ostenta desde el año 2011 y que no ha dejado de ganar

En esta línea, la pandemia marcará el desarrollo de la prueba a causa de los amplios protocolos aprobados por la organización. De hecho, la organización contará con un camión-laboratorio para hacer tests Covid-19, que tendrá un coste que rondará entre 300.000 euros y 400.000 euros, con personal especializado.

Antes de la carrera se tendrá que hacer una prueba PCR y la organización ha preparado una burbuja vivac durante los 15 días de la competición. Tampoco habrá ni invitados ni acciones de *hospitality*. Además habrá geles y guantes en todos los puntos del campamento.

Como novedades, habrá chalecos airbag para las motos y *roadbooks* digitales para evitar el papel a causa del virus.

El presupuesto de la carrera, que se divide entre ASO y el gobierno saudí, también se verá afectado, ya que se reducirá entre el 15% y el 20%. “La carrera será de calidad, hay que recortar con equilibrio”, comenta el director del Rally Dakar, David Castera.