

## COMPETICIONES

# Manuel Aviñó (Rfea): “Hace falta urgentemente una reforma de las leyes de mecenazgo y de patrocinio”

El presidente de la Federación de Automovilismo cree que debe haber un cambio para que, “con bonificaciones fiscales, las empresas encuentren atractivo apoyar los planes deportivos”.

Albert Ferrer  
4 feb 2021 - 04:54



Manuel Aviñó, presidente de la Real Federación Española de Automovilismo, ocupa el cargo desde 2016 y seguirá al frente del automovilismo español hasta 2024 tras ser reelegido el pasado noviembre. El ejecutivo, que es crítico con la efectividad de las ayudas que puedan recibir por parte del Gobierno para promover a los jóvenes pilotos o organizar eventos, existe un alto riesgo para el deporte si se suspenden de nuevo las competiciones: “si esta temporada vuelven a suspenderse, será más difícil todavía volverlas a levantar”, advierte.

Pregunta: ¿Cuál es el estado de salud del automovilismo tras la pandemia?

Respuesta: Deportivamente hablando somos optimistas. Para este 2021 tenemos

expectativas positivas, eso sí, dependiendo de cómo avance la pandemia. Todos los certámenes están ya programados, incluyendo algunos novedosos como el que acabamos de lanzar recientemente, el Campeonato de España de Superturismos. Habrá que ver a partir de los meses de marzo y abril en qué situación nos encontramos, entonces decidiremos qué se podrá hacer y qué no.

P.: ¿En qué consiste esta nueva competición?

R.: El promotor de la nueva competición es la Real Federación Española de Automovilismo, la marca es TCR Spain y el campeonato es el de España de Superturismos. Esta competición se ha autofinanciado con la propia competición, es decir, a través de las inscripciones y derechos de calendario la prueba sale adelante. El campeonato se incorporará al programa de cinco fines de semana programados durante el año llamado *Racing Weekend*, en el que habrá competiciones como el Campeonato de España de Turismos, el Campeonato de España de Fórmula 4, el Campeonato de España de Resistencia y el Campeonato de España de Superturismos en los mejores circuitos del país. Por culpa de la pandemia nos vemos obligados a hacerlo únicamente a través de la retransmisión por televisión y en *streaming*, pero lamentablemente el público, que es lo que queríamos tener, no podrá acompañarnos en estos momentos.

P.: ¿Cómo ha afectado la pandemia a la evolución del número de federados en el automovilismo?

R.: Se ha notado el golpe del Covid-19. Aproximadamente el 30% del volumen de federados que teníamos, que se mueven en torno a 25.000, ha bajado. Falta ver en febrero, cuando cerremos el año, los datos de 2021. Cuánto va a afectar presupuestariamente a los deportistas, y cuántos de ellos desisten en sacar la licencia. Más que en el número total de federados, lo que más se ha visto afectado por la pandemia ha sido el número de competiciones que se han tenido que cancelar. Contábamos con un calendario nacional para 2020 con cerca de 160 competiciones y no llegó a salir ni el 50% de lo programado. Dentro de todas las modalidades (Káring, Rallies, Montaña, Históricas, Todoterreno, Autocross) tenemos distintos precios sobre los que fluctúa la inscripción de la prueba; por decirle algo, las más económicas son las de karting, que cuestan 290 euros, mientras que las internacionales se van a miles de euros.

**“Aproximadamente el 30% del volumen de federados que teníamos, que se mueven en torno a 25.000 personas, ha bajado”**

P.: ¿Cómo ha afectado la pandemia al presupuesto y a la financiación de la federación?

R.: Está por ver. La parte que más se ha resentido tiene que ver con patrocinios. Muchos de ellos han sido reducidos o incluso los hemos perdido y, por otro lado, el automovilismo ha sido modélico en cuanto a autofinanciación. Nos hemos gestionado con nuestro propio deporte, aunque al caer la baza principal, la actividad deportiva, los ingresos se han visto mermados. Partíamos en 2020 con un presupuesto cercano a los seis millones de euros y cerraremos el ejercicio con unos ingresos de tres millones. Hemos tenido que crear medidas de contención de gasto muy agresivas para intentar equilibrar el desajuste presupuestario, pero como es evidente, no hemos podido llegar a compensarlo. A priori, se presenta un ejercicio negativo.

P.: ¿Qué importancia tiene el patrocinio para este deporte?

R.: Sin duda alguna es la pieza más importante para nuestro deporte. Estamos hablando de una disciplina que es de las más caras dentro de las 65 federaciones integradas en España, con lo cual, la importancia que adquieren los patrocinadores y las leyes de mecenazgo es primordial. Desde mi llegada a la presidencia hace cinco años he dicho que hace falta urgentemente una reforma de las leyes de mecenazgo y de patrocinio por parte del Gobierno de España porque debe existir una ayuda para aquellas empresas cuyas bonificaciones fiscales decidan contribuir o colaborar con el deporte. Por ello, para nosotros es crucial, tanto para la organización de eventos como para la proyección de nuestros jóvenes deportistas y la sostenibilidad de las federaciones.

P.: ¿Qué es exactamente lo que falla?

R.: Los planes de apoyo que tenemos en el deporte son demasiado tediosos o complicados de llevar a cabo. No existe una ayuda directa a las empresas que quieran colaborar con una federación o un deportista en concreto. La ayuda fiscal no es directa, como sí sucede en otros países. Hay empresas españolas que tienen una buena cuenta de resultados anual y perfectamente se les puede prestar un plan de patrocinios si de alguna forma ello va asociado a una bonificación fiscal y a una reducción del Impuesto de Sociedades como ocurre en otros países de la Unión Europea. Hasta que no consigamos modificarlo, las empresas no encuentran atractivo apoyar los planes deportivos porque para ellos supone un gasto directo y, como no hay bonificación de ningún tipo, es complicado cerrar estos apoyos.

P.: ¿Qué relación hay con las administraciones entonces?

R.: Nada más allá de la realidad, nuestra relación con las administraciones es buena. En nuestro caso, estamos muy contentos con el Consejo de Superior de Deportes. Respecto a la ley de mecenazgo deriva más del Ministerio de Hacienda que del propio deporte. En todo caso, me consta que desde el Ministerio de Cultura y Deporte sí hay voluntad para hacer esas enmiendas y contribuir al fomento de ayudas al deporte, pero

es un tema político entre ministerios que, al fin y al cabo, no es tan fácil como parece.

P.: ¿A deportes como el motor, que requieren más gastos, le impacta más una crisis económica que en otros deportes?

R.: Indudablemente. Los recursos necesarios para la práctica de este deporte son mucho mayores que en cualquier otro deporte. Aunque es algo que está por ver, soy optimista y quiero pensar que entre todos podremos sostener el automovilismo. Con todos mis respetos, no se puede comparar una temporada de fútbol o balonmano con el automovilismo, los recursos necesarios para llevar a cabo cada una son muy distintos. Para la administración, estos deportes son muy desconocidos y, cuando verdaderamente investigas acerca de lo que supone preparar una temporada de karting o monoplazas, te das cuenta de la cantidad de recursos que hacen falta para proyectar un talento internacionalmente o crear una marca España que nos represente el día de mañana.

**“Los planes de apoyo que tenemos en el deporte son demasiado tediosos o complicados de llevar a cabo”**

P.: ¿Qué importancia tiene el desarrollo del sector privado para un sector como el automovilismo?

R.: Eso ha existido toda la vida, ya que son apuestas muy delicadas a la par que importantes. Estos días lloramos la pérdida de Adrián Campos, el mentor de nuestro deporte y quién posicionó en la élite a Fernando Alonso o Marc Gené. Él costeó, financió y tuteló la carrera de Fernando Alonso hasta su llegada a la Fórmula 1, con lo que, si no existieran estos perfiles, sería complicado que llegaran a lo que son hoy en día. Es difícil para una federación española promover y posicionar a un deportista en el primer nivel, ya que hablamos de millones de euros. Nosotros aportamos nuestro grano de arena con la pirámide para posicionarlos en la órbita internacional, pero a partir de ahí, debe ser el apoyo privado el que apueste por los talentos españoles que lleguen al estrellato.

P.: ¿Cómo ha afectado la pandemia a clubes deportivos y circuitos?

R.: Han visto imposibilitado el poder realizar las distintas pruebas agenciadas ya sea por el Covid-19 o los distintos protocolos de seguridad. Actualmente estamos tratando de recuperar todas esas pruebas que cayeron y que en 2021 vuelvan a ser una realidad. Si esta temporada vuelven a suspenderse, será más difícil todavía volverlas a levantar. Este año, podemos estar hablando de una previsión de 130 o 140 pruebas y que, si todo marcha según lo previsto, se ampliarán hasta final de año.

P.: ¿Cuáles son los principales retos para el automovilismo tras el Covid-19?

R.: A corto plazo, sostener todo lo que tenemos. Plantearse nuevos retos actualmente es una cosa peligrosa, y más después de lo ocurrido con el Covid-19. Es cierto que nos gustaría acabar de establecer una pirámide formativa y promocional en los circuitos, pero la realidad es muy distinta. Hoy en día lo único que podemos hacer es ayudar a los organizadores y mantener el tejido deportivo creado en los últimos años. El problema reside en que se construyó tanto en la legislatura anterior que, durante mi primer mandato, he tenido que consolidar todo aquello que se ha construido estos años atrás.

P.: ¿De qué manera funciona esta pirámide de promoción?

R.: En el sector de los *rallies*, se estructura a través de una beca de promoción, subiendo promociones hasta una categoría de promoción similar a lo que existe en Europa y, al vencedor de esa categoría lo becamos desde la Federación con una temporada de Erasmus al plano internacional. Dentro del plano internacional de los *júnior*, intentamos subir otro peldaño para acercarlos al World Rally Car, lo equivalente a la Fórmula 1 de los *rallies*. Desde el inicio de mi etapa al frente de la Federación, en 2017, hemos conseguido el éxito con tres pilotos, algo de lo que nos enorgullece. En estos momentos convulsos que vivimos como país, el mejor elemento asociativo a la marca España es el deporte: cuando gana España nos olvidamos de las diferencias políticas, las crisis económicas y todos los problemas que nos rodean.

P.: ¿Hay problemas con los fabricantes?

R.: La relación ha variado, pero continúa siendo buena. Han sido sensibles con el deporte y no nos han dejado de lado. Era uno de nuestros objetivos cuando llegamos a la presidencia, tan sólo había tres marcas asociadas al deporte y cerramos el 2019 con la presencia de doce, que nos acompañan y confían en nosotros. Esperemos que sigan a nuestro lado para que ambos salgamos ganando, nosotros para mantener vivo el automovilismo y ellos usando nuestro deporte para visibilizar y comercializar sus productos.