# Fórmula 1 y límite presupuestario

Con un espectacular inicio de temporada que le permitió alcanzar cinco podios consecutivos, los aficionados hemos vuelto a soñar con la posibilidad de ver a Fernando Alonso revalidar un nuevo título mundial de Fórmula 1 en 2023 de la mano de Aston Martin. Una vez traspasado el ecuador de la competición, este objetivo parece cada vez más alejado. En el momento de redactar estas líneas, Fernando se encuentra en la tercera posición, con una diferencia de 142 y 32 puntos respecto a los dos monoplazas de Red Bull. Todo apunta a que el equipo de las bebidas energéticas compite en una categoría completamente distinta a la de Aston Martin, Mercedes y Ferrari, y que, muy probablemente, gane el Campeonato del Mundo de Pilotos por tercer año consecutivo.

El férreo dominio de Red Bull se produce a pesar del budget cap introducido por la FIA en 2021 con el objetivo de promover el balance competitivo, la equidad deportiva, y la estabilidad y sostenibilidad financiera a largo plazo de los equipos [1]. El reglamento financiero limita los gastos anuales de las escuderías, dándoles la libertad para decidir cómo asignar los recursos dentro de ese límite. El tope afecta a los costes de las piezas y repuestos del coche, el equipamiento del garaje y al personal, pero no incluye los salarios de los pilotos. El límite presupuestario, fijado en 145 millones de dólares en 2021, se redujo a 140 millones en 2022, y a 135 millones en el periodo 2023-2025 [2].

Para entender la magnitud del ajuste, basta mencionar que, en 2019, siete de los diez equipos de la parrilla rebasaban los 145 millones de dólares de presupuesto, con

Mercedes, Ferrari y Red Bull superando holgadamente los 400 millones de dólares. A pesar de ello, los datos iniciales muestran que el propósito de mejorar el balance competitivo está lejos de cumplirse. Como se puede apreciar en la Figura 1, los valores de coeficiente de Gini - que mide el desigual reparto de puntos en los campeonatos de pilotos y de constructores - no han experimentado cambios significativos tras la incorporación del límite presupuestario en el año 2021.

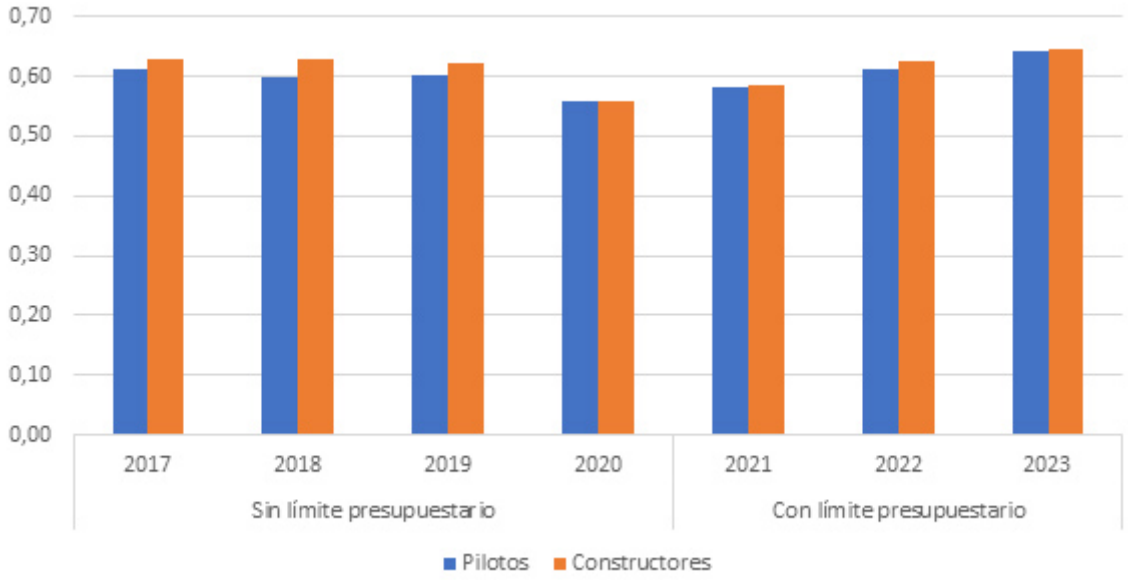


Figura 1. Coeficiente de Gini de puntos en el campeonato de pilotos y constructores

Notas: El coeficiente del campeonato de pilotos se ha calculado considerando 20 competidores. La temporada 2023 incluye únicamente las once primeras carreras.

Ante estos datos, surge la pregunta de si el límite presupuestario es una herramienta realmente efectiva para mejorar el balance competitivo de la F1. Desafortunadamente, sólo disponemos de dos temporadas completas, por lo que no es posible llevar a cabo un análisis más sofisticado. En un reciente artículo escrito en colaboración con Luis Carlos Sánchez (actualmente en proceso de revisión) solventamos este problema analizando los efectos del precedente más inmediato del actual límite presupuestario: el Resource Restriction Agreement (RRA).

El RRA hace referencia a un paquete de medidas de reducción de costes que se aplicó durante el periodo 2010-2013 en sustitución de la propuesta inicial de la FIA de establecer un tope presupuestario de 65 millones de dólares a partir de 2010 como respuesta a la crisis financiera mundial de 2008 y la repentina salida de Honda. Aunque se preveía que el acuerdo se mantuviera hasta el 2017, colapsó en 2014 coincidiendo con la introducción de la unidad de potencia V6 turbo-híbrida y la relajación de las reglas de desarrollo del motor, entre sospechas mutuas de incumplimiento. Pese a su ruptura, los cuatro años de RRA proporcionan un marco empírico valioso para analizar el posible efecto que está teniendo el actual límite presupuestario.

Nuestro análisis provee evidencia de que el RRA aumentó la contribución de los pilotos respecto al coche en la obtención de puntos. Este hallazgo es coherente con la teoría de la producción que los estudiantes de microeconomía ven durante el primer año de carrera. Una restricción de costes se puede modelizar como un progreso técnico

ahorrador de capital, donde los equipos pueden lograr la misma cantidad de puntos con un menor gasto en el desarrollo del coche. Ello da lugar a un aumento de la productividad marginal del trabajo (el piloto) respecto a la productividad marginal del capital (el coche). Estos resultados respaldan la idea de que un tope de costes aumenta la importancia del factor humano en la competición, haciéndola más impredecible y emocionante. No obstante, al igual que está sucediendo ahora, nuestro estudio no encontró evidencia de que ello se tradujese en una mejora del balance competitivo.

Una posible explicación de esta paradoja radica en la notable disparidad de talento entre los pilotos, tanto en términos de salarios como en rendimiento pasado, la cual resulta incluso más acentuada que la disparidad en los costes de los monoplazas. En estas condiciones, incrementar el papel del factor humano no necesariamente mejoraría el balance competitivo y, de hecho, podría empeorarlo. Una segunda explicación podría estar relacionada con las economías de aprendizaje que disfrutan los equipos más antiguos del campeonato. Nuestro estudio muestra que un euro invertido en el desarrollo del coche tiene un mayor impacto en un equipo experimentado que en un equipo recién llegado a la competición. Pese a que nuestras estimaciones muestran que el RRA perjudicó a los equipos más antiguos, posiblemente por la rigidez del programa de reducción de costes, el límite presupuestario actual proporciona la suficiente flexibilidad para que ello no suceda y la experiencia sí importe.

Nuestro estudio proporciona así pruebas de que el límite presupuestario podría constituir una medida efectiva para mejorar el balance competitivo de la F1. Por una parte, contribuiría a aumentar la importancia del piloto en la competición, un factor en teoría más impredecible que el coche. No obstante, para que sea realmente efectivo, requiere que sea acompañado de medidas de atracción de talento que reduzcan las disparidades entre pilotos. En segundo lugar, la regulación financiera posibilita que las nuevas escuderías puedan sobrevivir en el largo plazo y desarrollar las economías de aprendizaje necesarias para competir con los equipos más experimentados del campeonato. Desafortunadamente, la atracción de talento y la obtención de economías de aprendizaje requiere de tiempo, lo cual explica que la nueva regulación financiera no haya tenido todavía efectos apreciables en el balance competitivo.

La cuestión final que podemos plantearnos como investigadores y aficionados es si tendremos la oportunidad de observar los efectos a largo plazo del del budget cap sobre el balance competitivo. Nuestros conocimientos de microeconomía no nos hacen ser muy optimistas al respecto. El límite de costes recuerda demasiado al clásico dilema del prisionero en el cual la mejor decisión conjunta es acatar la regulación, pero la mejor decisión individual es no hacerlo. El actual formato es más flexible que el antiguo RRA reduciendo así los riesgos de ruptura. No obstante, la FIA muestra indicios de tener escasa disposición a imponer fuertes sanciones a los infractores. Así, el incumplimiento de Red Bull en 2021 se saldó con una sanción mínima muy criticada por el resto de las escuderías [3]; mientras, se extienden las sospechas de un nuevo incumplimiento en 2022 por parte Red Bull, Aston Martin y Alpine [4]. Para complicar aún más las cosas, equipos como McLaren, Mercedes, Red Bull, Aston Martin, y Ferrari mantienen divisiones de ingeniería fuera de la F1 que les permite sortear el control de costes, lo que terminará por restar legitimidad al actual budget cap [5].

En resumen, el límite presupuestario en la Fórmula 1 es una medida que busca mejorar el balance competitivo, la equidad y la estabilidad financiera de los equipos. Aunque se

ha observado un aumento de la importancia del factor humano en la competición, no se ha traducido en una mejora significativa del balance competitivo hasta el momento. La disparidad de talento entre los pilotos y las diferencias en las economías de aprendizaje entre equipos antiguos y nuevos pueden estar limitando su impacto. En el caso de Fernando Alonso, la menor experiencia de Aston Martin y los posibles incumplimientos que, de forma soterrada, se estarían produciendo en la parrilla auguran que, pese a su innegable talento, a nuestro piloto favorito le resultará muy difícil superar a los Red Bull, a pesar de que la actual regulación financiera provee un marco más igualado para los monoplazas. Solo el tiempo dirá si el budget cap logra su objetivo de hacer que la Fórmula 1 sea más emocionante y equitativa.

Carlos Varela-Quintana

Universidad de Oviedo

Referencias

[1] FIA (2021). 2021 Formula 1 Financial Regulations. Issue 5. Fédération Internationale de l'Automobile. https://www.fia.com/sites/default/files/2021_formula_1_financial_regulations_-_iss_5_-_2020-04-30.pdf

[2] Larkam, L. (2023, 24 de julio). F1 cost cap: How Red Bull broke it, their punishment, and the latest news on 2023 budget. Crash. https://www.crash.net/f1/news/1014425/1/how-f1-cost-cap-will-change-2023-and-beyond

[3] Rubio, J. (2022, 29 de octubre). Ser o no ser (tramposo): el dilema que rodea a Red Bull al ser castigado por el límite presupuestario. El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2022-10-29/red-bull-limite-presupuestario-fia-horner_3514673/

[4] Harrington, A. (2023. 23 de julio). F1 Rumour: Red Bull consultant comes under scrutiny as cost cap looms. Sports Illustrated. https://www.si.com/fannation/racing/f1briefings/rumours/f1-rumour-red-bull-consultant-comes-under-scrutiny-as-cost-cap-looms

[5] Schofield, M. (2023, 23 de junio). Could F1 see more cost-cap drama on the horizon? SB Nation. https://www.sbnation.com/formula-one/2023/6/23/23771263/f1-news-cost-cap-red-bull-aston-martin-mercedes

**Link to Original article**: https://www.seed-deporte.es/noticias/formula-1-y-limite-presupuestario?elem=304363