

Mourão, P.

The Economics of Motosports. The case of Formula One

LONDRES, PALGRAVE MACMILLAN, 2017

Na crecente literatura económica sobre eventos culturais e deportivos, destaca o libro *The Economics of Motosports. The case of Formula One*, de Paulo Mourão, publicado por Palgrave Macmillan en 2017. Trátase dun libro moi completo e ben fundamentado, que aborda en nove capítulos unha análise económica sobre a Fórmula Un (F1) e a súa evolución. A obra combina o dominio da teoría económica e dos modelos econométricos, co bo coñecemento da F1. Transmite a paixón pola F1 e o rigor da análise científica, e tamén considera as implicacións políticas do estudo. Utiliza ampla bibliografía tanto sobre a F1 e os deportes de motor como sobre o eido económico. A descrición é rica e amena, utilizando símiles que facilitan a comprensión para as persoas menos coñecedoras da economía ou da F1. Diríxese a un público amplo, pois a F1 é un deporte os domingos e un negocio seis días á semana. O autor aposta pola interdisciplinabilidade e non elude aspectos controvertidos (como respecto aos dereitos humanos, paraísos fiscais ou anuncios de tabaco e alcohol cando parte dos seguidores son menores).

O capítulo un correspóndese coa introdución, xustificando o tema e explicando os obxectivos, metodoloxía e datos utilizados. De xeito ambicioso, plantéxanse dous obxectivos xerais relacionados: destacar que a ciencia económica pode enriquecer o debate sobre a industria da F1, contribuíndo a entender e tomar as decisións na F1 a través do triángulo conformado por custos, valores e complexidade; e amosar as oportunidades que ofrece a F1 para desenvolver os coñecementos en economía: é un oligopolio, destaca o capital humano do equipo, supón retos para o equilibrio competitivo, e crea externalidades para o avance do coñecemento en diversos campos.

No capítulo dous analiza os custos e beneficios da F1 de xeito completo, ao incluír os valores intanxibles, considerar o curto e o longo prazo e os distintos tipos de custos: fixos, variables e totais; e os custos ocultos e fundidos. O principal custo fixo é a construción e reconstrución do coche; mentres que o custo variable máis relevante é a investigación e desenvolvemento, á que dedican máis recursos os equipos competitivos. Os salarios dos condutores considéraos custos cuase-fixos, pois teñen unha parte fixa e outra variable en función das primas. Os custos ocultos aparecen en contados casos, sendo o máis relevante a obsolescencia tecnolóxica. Os custos fundidos son o investimento en infraestruturas, a I+D, o combustible, a publicidade ou o asesoramento. Observa unha tendencia ao aumento dos custos e da disparidade nos orzamentos dos equipos e salarios dos condutores, sen cambios destacables no equilibrio competitivo. O custo medio por punto de cada equipo indica que os equipos gañado-

res presentan custos medios máis baixos. Dito doutro xeito, maiores logros requiren máis recursos; pois o produto da F1 son os puntos, os podios e as vitorias. Tamén dedica unha sección a analizar os beneficios e custos dos eventos da F1. Na literatura discútese sobre a efectividade deses custos, o efecto neto na comunidade local e como se toma esa decisión politicamente. Realiza unha análise completa, ao valorar os custos de todos os axentes e evitar a infravaloración de custos, como infraestrutura adicional, xuros, custos ambientais ou custos de oportunidade. Nos beneficios inclúe os ingresos directos (turismo, entradas, dereitos televisivos, publicidade, patrocinios), e os efectos externos dos gastos dos asistentes, os efectos indirectos ou o prestixio local. E explica o impacto rexional no caso de Oxfordshire (Gran Bretaña). Destaca a importancia da opinión da comunidade local e mesmo propón a realización dun referendo cando hai dúbidas entre ese destino dos recursos públicos e outras alternativas.

O capítulo tres aborda os ingresos da F1, centrándose nos dereitos televisivos, de publicidade e patrocinios. A estrutura financeira da F1 é complexa. Discute o interese das empresas en ser patrocinadores dado o seu elevado custo; mais considerando os beneficios que poden acadar, denomínoos investidores e non patrocinadores. Constata a aparición de investidores atraídos polas oportunidades de beneficio rápido e non polo interese na F1. Cuestiona a discriminación das taxas para acoller carreiras, o valor dos dereitos televisivos, así como os esquemas de distribución de premios e dereitos televisivos e os seus efectos no equilibrio competitivo, ao premiar os orzamentos dos equipos e as posicións acadadas. Constata a heteroxeneidade nos ingresos dos equipos, dependendo máis dos premios os equipos máis modestos, e dos patrocinios e investidores os equipos máis competitivos; e a tendencia ao aumento dos ingresos dos equipos e da súa dispersión. E tamén que a F1 non é só un mercado, senón un complexo sistema de mercados.

O capítulo catro analiza os factores determinantes da vitoria e da supervivencia. Observa unha tendencia á maior concentración de condutores e equipos entre 1960 e 2000, descendendo dende os anos 2000. Saír nunha boa posición, e en particular na primeira, pode ser un factor relevante. Mais a posición de saída non o explica todo, debido aos ciclos deportivos, aos circuitos preferidos, a idade do condutor, ao estímulo das series recentes e ao impulso do equipo. Analiza a concentración de equipos e condutores e plantexa se unha distribución máis igualitaria dos ingresos dos equipos ou dos motores levaría a maior competitividade.

O capítulo cinco aborda como ser un equipo gañador na F1 e a lonxevidade e supervivencia dos equipos. Como as empresas, os equipos aparecen e desaparecen cada tempada, producíndose abandonos se os custos fixos superan os ingresos ou non se acadan puntos en varias tempadas. Algúns equipos sobreviven sen gañar puntos, ao considerar outros valores, como sucede nos casos que explica. Valora os efectos do aumento de equipos sobre o equilibrio competitivo, tendo en conta o seu orzamento; e os efectos do aumento dos custos sobre a lonxevidade dos equipos. Plantexa se é o mellor o equilibrio competitivo ou a supervivencia.

O capítulo seis céntrase nunha análise empírica da supervivencia física e profesional dos condutores da F1. Os deportes de motor amosan maiores taxa de mortalidade, se ben as taxas de supervivencia física foron aumentando ao longo das décadas polas melloras na seguridade. Analiza os determinantes da supervivencia profesional, considerando as características de condutores e de equipos, e a evolución da industria. Os equipos esixentes caracterízanse por maiores orzamentos, elevado número de podios no pasado, ofrecer unha vida laboral máis curta para os condutores que non teñen alto rendemento e maior presión; o contrario sucede cos equipos menos esixentes, dadas as menores expectativas. Distingue a supervivencia profesional na F1 e nun equipo dado. Destaca a importancia da diversidade, da eficiencia e da estratexia de cada condutor para obter bos resultados.

O capítulo sete resulta de gran interese, porque estuda a economía política da F1, analizando a relación entre as características socioeconómicas dos países e o número de carreiras que acollen, número de condutores e gañadores, e número de construtores. Pese á globalización dos deportes de motor, non todos os países participan da F1. De feito, as carreiras, os gañadores e aínda máis os construtores concéntranse en poucos países. Parece atopar unha secuencia de que primeiro se acolle unha carreira, logo van aparecendo condutores e gañadores e só nalgúns casos emerxen construtores. Utiliza distintas variables para explicar eses tres indicadores, resultando a I+D especialmente determinante.

O capítulo oito é un anexo, no que presenta as fontes utilizadas, a estatística descritiva das variables (observacións, media, máximo, mínimo ou desviación típica) e os récords. Explica as limitacións dos datos, as dificultades de acceso e as decisións tomadas na elaboración. A base de datos conta con 22.436 observacións para máis de 30 variables de 816 condutores en 916 carreiras dende 1950 ata 2014.

O último capítulo sintetiza os principais resultados, achegas e limitacións. Aínda que se puidese identificar un patrón de comportamento, o autor insiste na importancia de considerar as particularidades dos equipos, os cambios nunha contorna dinámica ou novas institucións e regras que regulan as carreiras.

Ademais das súas contribucións, o libro deixa preguntas para continuar a investigación neste eido. Así, cada capítulo remata con interesantes cuestións para a discusión e retos para a investigación. Destacamos o efecto da F1 sobre a I+D da industria ou do conxunto da economía, dada a relevancia da I+D para a F1; considerar o orzamento dos equipos, a nacionalidade dos equipos ou outras dimensións socioeconómicas das rexións sede de equipos ou carreiras; analizar a eficiencia dos equipos en termos dos puntos acadados segundo o orzamento, ou estudar a complementariedade da F1 con outros deportes de motor.

María del Carmen Sánchez-Carreira, Pedro Varela-Vázquez

carmela.sanchez@usc.es, pedro.varela.vazquez@usc.es

Universidade de Santiago de Compostela

Santiago de Compostela, España