

RECTIFICAR LAS REGLAS VELOZMENTE EN LA F1 ES DE SABIOS

Diego Fierro Rodríguez

I. La tormenta perfecta tras el Gran Premio de Australia

La Fórmula 1 ha inaugurado la temporada 2026 bajo una lluvia de críticas que ha obligado a la Federación Internacional del Automóvil a plantearse cambios inmediatos en la normativa técnica. El nuevo reglamento de motores, que distribuye la energía al 50% entre combustión y sistema eléctrico, ha generado una reacción adversa tan contundente que Nikolas Tombazis, responsable de monoplazas de la FIA, ha confirmado que la situación será evaluada tras el Gran Premio de China. Esta disposición a rectificar, lejos de ser signo de debilidad regulatoria, ilustra la sabiduría de quienes gestionan un deporte donde la perfección técnica debe equilibrarse con el espectáculo competitivo.

El primer Gran Premio de la temporada, disputado en Melbourne, sirvió de laboratorio para una revolución tecnológica que no ha convencido a sus principales protagonistas. Lando Norris, piloto de McLaren, aseguró que la categoría pasó "de tener los mejores coches de la historia a los peores". Carlos Sainz solicitó expresamente la revisión del funcionamiento de los nuevos motores. Incluso Max Verstappen, campeón mundial y habitualmente reservado en sus valoraciones públicas, había descrito durante la pretemporada los nuevos monoplazas como "una Fórmula E con esteroides". La unanimidad de las críticas, salvo la nota discordante de George Russell y Mercedes, ha hecho insostenible la conservación de la normativa sin ajustes.

II. El diagnóstico técnico: complejidad sin emoción

Las cifras ofrecidas por la Fórmula 1 para defender la nueva normativa resultan engañosas cuando se examinan con atención. Los 120 adelantamientos registrados en Australia triplican los 45 del año anterior, pero la calidad de estos adelantamientos ha sido cuestionada por pilotos y analistas. La mayoría se produjeron en rectas como consecuencia de la gestión de energía eléctrica, no mediante maniobras de frenada o duelos rueda a rueda que constituyen la esencia del espectáculo automovilístico. El adelantamiento por gestión de baterías, aunque estadísticamente relevante, carece de la tensión dramática que genera el enfrentamiento directo entre competidores.

Lewis Hamilton y Fernando Alonso, dos de los pilotos con mayor experiencia en la parrilla, han señalado que la excesiva complejidad tecnológica reduce el protagonismo del talento del piloto. Cuando el rendimiento del monoplaza depende más de la

eficiencia energética que de la habilidad en el volante, el deporte pierde su componente humano, aquel que permite a las audiencias identificarse con los protagonistas y emocionarse con sus hazañas. La Fórmula 1, que ha construido su leyenda sobre la figura del piloto héroe, arriesga su atractivo comercial al convertir a sus competidores en meros gestores de sistemas.

III. La prudencia de la FIA: datos antes de decisiones

La respuesta de la Federación Internacional del Automóvil ha sido caracterizada por una prudencia que merece ser destacada. Nikolas Tombazis ha explicado que los equipos acordaron mantener el reglamento en las primeras carreras mientras se recopilan datos antes de tomar decisiones. Este enfoque, que combina la apertura al cambio con la rigurosidad empírica, distingue la gestión técnica contemporánea de las improvisaciones históricas que han marcado épocas turbulentas en la categoría.

Considero que esta metodología resulta especialmente apropiada cuando se modifican parámetros estructurales de la competición. La normativa de 2026 no es un mero ajuste de detalle, sino una redefinición del concepto mismo de propulsión en la Fórmula 1. Los motores híbridos de nueva generación, con su compleja arquitectura de recuperación energética, requieren un período de observación que permita distinguir entre problemas inherentes al diseño y dificultades de adaptación transitorias. La FIA, al posponer la decisión definitiva hasta después del Gran Premio de China, concede al sistema el beneficio de la duda sin renunciar a la posibilidad de corrección.

IV. El debate sobre el regreso a los motores tradicionales

La intensidad de las críticas ha reavivado un debate que parecía definitivamente cerrado: la posibilidad de regresar a motores más tradicionales, específicamente a la configuración V10. Esta opción, defendida por sectores nostálgicos del automovilismo, enfrenta obstáculos técnicos y políticos considerables. La inversión realizada por los fabricantes en la tecnología híbrida, los compromisos de sostenibilidad asumidos públicamente, y la coherencia con la transición energética general de la industria automotriz, hacen improbable una vuelta atrás completa.

Asumo que la evaluación anunciada por la FIA se centrará más probablemente en ajustes al reparto de potencia entre el motor de combustión y el sistema eléctrico, o en modificaciones a la gestión de la energía disponible durante la carrera, que en una sustitución radical de la arquitectura motriz. La "rectificación" que el título de este artículo celebra no implica necesariamente el reconocimiento de un error, sino la capacidad de adaptación a una realidad que solo la experiencia en competición puede revelar con precisión.

V. La velocidad de rectificación como virtud regulatoria

En el ámbito del derecho deportivo y la regulación técnica, la capacidad de rectificar rápidamente constituye una virtud que no debe ser confundida con inseguridad jurídica. La normativa de la Fórmula 1, por su naturaleza, está sometida a un proceso continuo de ajuste mediante directrices técnicas, interpretaciones de los comisarios, y modificaciones de detalle que no alteran la estructura general. Lo que se plantea en este caso es una rectificación de mayor calado, pero que responde al mismo principio: la norma técnica debe servir al deporte, no convertirse en un fin en sí misma.

La velocidad con que la FIA ha reaccionado a las críticas contrasta favorablemente con la rigidez histórica de otros organismos reguladores deportivos. La pretensión de que una normativa técnica, por muy elaborada que haya sido en su fase de diseño, funcione perfectamente desde su primera aplicación resulta ingenua. Los sistemas complejos, como los monoplazas de Fórmula 1, exhiben comportamientos emergentes que solo la observación en condiciones reales de competición permite anticipar. La sabiduría reside en reconocer estas limitaciones y actuar en consecuencia.

VI. El equilibrio entre innovación y espectáculo

El conflicto entre la innovación tecnológica y el espectáculo deportivo no es nuevo en la Fórmula 1. Cada cambio significativo de normativa ha generado tensiones similares, desde la introducción de los motores turbo en los años ochenta hasta la era de los híbridos iniciada en 2014. Lo que distingue la situación actual es la magnitud de la transformación y la unanimidad de las críticas procedentes de quienes deben operar los nuevos sistemas.

George Russell y Mercedes representan la posición minoritaria que defiende la nueva normativa. El buen rendimiento de su escudería en Australia le permite sostener que los problemas percibidos por otros son superables mediante la optimización de la puesta a punto. Esta perspectiva, técnicamente legítima, no puede sin embargo descartar la posibilidad de que la normativa haya desplazado excesivamente el equilibrio hacia la complejidad tecnológica, penalizando a pilotos y equipos con menor capacidad de desarrollo.

VII. La lección para la gobernanza deportiva

Lo anterior me sugiere que el caso de la Fórmula 1 ofrece una lección aplicable más allá del ámbito del automovilismo. Los sistemas de gobernanza técnica requieren mecanismos de retroalimentación que permitan corregir trayectorias sin necesidad de crisis mayores. La FIA, al anunciar la evaluación post-China antes de que la temporada se haya consolidado, activa precisamente este mecanismo de corrección preventiva.

La alternativa a esta flexibilidad sería la inmovilidad normativa, que preserva la seguridad jurídica pero sacrifica la calidad del espectáculo y, en última instancia, la viabilidad comercial de la competición. La Fórmula 1, como producto mediático de alcance global, depende de su capacidad de generar emoción. Una normativa técnicamente sofisticada pero espectacularmente estéril constituiría un fracaso de la regulación más grave que los costes de su modificación.

VIII. La rectificación como acto de responsabilidad

Hay que reseñar que la disposición a rectificar, en el contexto de la Fórmula 1 contemporánea, no es signo de debilidad sino de responsabilidad institucional. La FIA asume el coste político de reconocer que la normativa puede mejorarse, en lugar de transferir a pilotos y equipos la responsabilidad de adaptarse a un sistema imperfecto. Esta actitud, que la resolución de Málaga analizada en el artículo anterior también ilustraba en el ámbito judicial, distingue la gestión profesional de la gestión burocrática. Las próximas semanas, que incluyen el Gran Premio de China y la evaluación posterior anunciada por Tombazis, serán determinantes para el futuro técnico de la categoría. La capacidad de la FIA para articular ajustes que preserven los objetivos de sostenibilidad y eficiencia energética sin sacrificar el espectáculo pondrá a prueba la madurez de su sistema de gobernanza. Lo que está en juego no es únicamente la configuración de los motores, sino la credibilidad de la Fórmula 1 como espacio donde la tecnología sirve al deporte, y no al revés.

La rectificación veloz, en estas condiciones, no es mera adaptación táctica sino expresión de una sabiduría regulatoria que reconoce los límites del diseño técnico anticipado y confía en la capacidad de corrección que la observación empírica proporciona. La Fórmula 1, que ha sobrevivido a múltiples crisis técnicas a lo largo de su historia, demuestra una vez más que su resiliencia procede menos de la perfección de sus normas que de la flexibilidad de quienes las aplican.