

ALEJANDRO AGAG, CREADOR DE LA CATEGORÍA ELÉCTRICA:

“El Parque O’Higgins es el sitio perfecto para la Fórmula E”

El español ahondó en la negativa de la alcaldía de Santiago para recibir la serie y afirmó que la capital puede albergarla en un futuro próximo.

JOSÉ CONTRERAS C.

La Extreme E bajó el telón con el desierto de Atacama de fondo. El campeonato del equipo Rosberg X Racing (ver recuadro), propiedad del excampeón de F-1 Nico Rosberg, puso el broche de oro a una temporada que acabó en Chile por primera vez en tres años, de una serie que tiene fecha de vencimiento: en 2024, la categoría no vuelve, y en 2025 los autos eléctricos darán paso a los vehículos alimentados por hidrógeno verde, bajo el nombre de Extreme H.

“En 2024 quiero hacer casi todas las carreras en Europa, porque es allá donde estamos probando los sistemas de hidrógeno. No podría traerme toda la infraestructura en el barco. Cuando tengamos todo probado, volveremos para 2025; Chile sería un sitio perfecto para ese año”, adelanta el fundador y CEO de la Extreme



me E, Alejandro Agag. Así, al menos en 2024, no habrá pruebas motor eléctrica, pues la Fórmula E también sigue

lejos de Chile.

Agag, que en la previa aseguró que la alcaldesa Irací Hassler “nos echó del parque

O’Higgins”, ahonda en esta ausencia y asegura que “se manejaron otras alternativas, pero no eran buenas. Ya corri-

mos en el Parque Forestal y tuvimos muchos problemas con el tráfico y el cortar las calles; la gente no estaba contenta. El Parque O’Higgins es el sitio perfecto para la Fórmula E. Ahí no molestamos a nadie. El circuito era precioso, había gradas, vino muchísimo público, se podía llegar en transporte público”.

“Esto no es una cuestión práctica, creo. La decisión de la alcaldesa fue política”, apunta Agag. ¿Hubo una razón? “Que el parque no estaba para eso. Solo eso”.

La ausencia de Chile del calendario de Fórmula E aún genera nostalgia. “Es un error abierto de la alcaldesa y esperamos que a futuro se subsane. Antes se pagó casi medio millón de dólares por usar el parque y con eso se mejora-

ron luminarias. No quiero caer en lo político, porque la Fórmula E comenzó con el gobierno de Bachelet y luego pasó por el gobierno de Piñera. Esto trasciende en algo más grande. Falta gestión”, argumenta Eliseo Salazar, uno de los gestores de la llegada de la E en 2018. “Una vez que sales del sistema del calendario, debes competir con otras grandes ciudades y se ve difícil, porque no tenemos las condiciones económicas para pelear con Indonesia o Arabia Saudita, por ejemplo”, añade.

Pese a eso, Agag cree que Chile tiene altas opciones de volver a tener la Fórmula E en el mediano plazo. “Santiago está bastante adelante en la lista, porque tiene el Parque O’Higgins. Lo que nos cuesta mucho trabajo es encontrar sitios dentro de las ciudades que no molesten y que den buena carrera. En Sao Paulo, por ejemplo, nos ha costado muchísimo acondicionar el Sambódromo. No es fácil conseguir eso. En cambio, el Parque O’Higgins está perfecto. Pueden pasar dos cosas: que cambie la opinión de la alcaldesa, que no creo que pase, o que cambie la alcaldesa”, postula.

El equipo de Nico Rosberg es campeón en un cierre dramático

La última carrera de la Extreme E no pudo tener más emoción. En un final infartante, el equipo Rosberg X Racing se coronó campeón por segunda vez en tres años, debido al infortunio de su principal competidor, Acciona | Sainz XE Team, que abandonó a una vuelta de la meta, cuando se estaba coronando.

A la carrera final, Rosberg llegó con cinco puntos de ventaja, pero

partió pésimo: el sueco Johan Kristoffersson sufrió un pinchazo en el primer giro que lo retrasó; pudo abandonar, pero siguió y quedó a una vuelta. Acciona tomó el control de la prueba hasta el cambio de pilotos: Laia Sanz perdió el liderato, pero lo retrasado de Rosberg le daba la corona. Sin embargo, eso no lo sabía la española, que presionó a la puntera, la australiana Molly Taylor

(Veloce) hasta que se volcó.

Tras el cruce de meta, se desató la algarabía en el equipo Rosberg, que conquistó su segundo título en tres años. “He estado en varias carreras como para saber que el pinchazo no era para abandonar. La clave fue no cometer tantos errores. Tuvimos un gran auto y un equipo que nos ponía a mí y a Mikaela en la mejor posición posible”, analizó Kristoffersson.

Más detalles en www.elmercurio.com/deportes