



EXTENSIÓN DEL PACTO DE LA CONCORDIA PARA LAS TEMPORADAS 2026-2030

CRISIS



SIMULACIÓN DE OTOÑO 2025





1. DESCRIPCIÓN DEL COMITÉ

a. Breve descripción de Crisis

Los Modelos de Naciones Unidas siguen un formato inspirado en el de la ONU, donde los delegados representan los intereses de una nación ante un foro internacional para abordar problemas globales. No obstante, los MUN han desarrollado un formato alternativo que difiere considerablemente. Aunque el objetivo sigue siendo resolver un problema, el estilo de debate es distinto. Los gabinetes de crisis, en particular, se destacan por su dinamismo, centrado en la búsqueda de intereses individuales que se entrelazan con la crisis en curso. En este caso, la diplomacia cede terreno a la astucia, ya que los participantes buscan resolver la situación mientras atienden a sus propios intereses en el marco del debate. Por esta razón, es esencial comprender bien el contexto en el que se desarrollan las sesiones y las capacidades de cada personaje para alcanzar los objetivos propuestos.

b. Directivas

Las directivas son documentos que establecen acciones concretas para solucionar un problema específico surgido durante el comité. Su propósito es ser rápidas y coordinadas, representando una acción conjunta de los miembros del gabinete para enfrentar la crisis en curso. Además, las directivas deben estar bien detalladas y enfocarse en un marco de colaboración conjunta. Para ser implementadas, deben ser presentadas y aprobadas por la mayoría de los delegados, lo que generará efectos posteriores en el desarrollo del comité.

Ejemplo:

Directiva N°1

Signatarios: Vladimir Putin, Mijaíl Mishustin, Serguéi Shoigú, Aleksander Dvórnikov, Alexander Zhuravlyov, Faisal Mekdad, Wang Yi.

Liberación parcial del bloqueo marítimo en el mar negro:

1. Se abrirá un corredor naval en la zona central del mar negro en dirección al estrecho del Bósforo.
2. Previo a ello se realizará una inspección para comprobar que el contenido del buque sean solo suministros alimentarios.
3. Luego de ello se dará un pase especial para embarcaciones que pasen por este corredor naval, el cual debe ser presentado en los controles marítimos en dos zonas del mar negro.
4. Estos puestos de control estarán a 1000 nudos de la costa de Crimea y a 1500 nudos del estrecho del Bósforo.



c. Acciones Secretas

Las acciones secretas son documentos informales elaborados por cada delegado en el rol de su personaje asignado. A través de ellas, describen detalladamente una acción específica que llevarán a cabo, utilizando las facultades de su personaje (como recursos financieros, poder político, o su posición laboral) para lograr un objetivo concreto que impacte en el desarrollo del comité. Estas acciones permiten orientar el debate hacia temas y decisiones específicas, siempre sin perder de vista el objetivo principal del gabinete.

Ejemplo:

Acción Secreta N°1:

Protección íntegra de mi persona por parte del equipo de contrainteligencia integrado por los ex agentes de la KGB Ykiv Morisov, Lotar Kalashnikov y Yuri Petrov, los cuales son mis conocidos de la escuela de fuerzas armadas en mi juventud y con los cuales tengo entera confianza y serán pagados con mis fondos propios con 250000 rublos mensuales. Este equipo apoya a nuestro servicio de protección del gobierno. Se encargarán de la vigilancia y depuración de información con la ayuda del señor Nikita Borisof, este realizará la respectiva protección a la información de mi despacho y mis dispositivos personales mediante antivirus y softwares de protección ante gusanos informáticos e internos de suplantación de identidad para el acceso a datos personales.



2. INTRODUCCIÓN AL TEMA

El Acuerdo de la Concordia es un contrato entre la Federación Internacional del Automobilismo (FIA), el Formula One Group y las diferentes escuderías de la Fórmula 1, en la cual se determina cómo se repartirán las ganancias de los Derechos televisivos, quiénes participan en la competición y el reparto de ingresos. El primer acuerdo fue realizado en 1981, como un punto final a la guerra entre FISA (antiguo nombre de la FIA) y la FOCA (Formula One Constructors Association, sindicato que reunía a las escuderías que no provenían de fábrica), la cual generó una serie de conflictos durante la década de los setenta, la cual llegó a su epítome en el Gran Premio de España de 1980, donde la FISA amenazó con retirar las licencias de conducir a los pilotos de la FOCA, hecho que provocó que el premio se corra como una carrera no oficial de la F1, hecho que también ocurrió en el Gran Premio de 1981 de Sudáfrica.

Desde el primer acuerdo, el Pacto de la Concordia establece principalmente que todas las escuderías reciban un 50% de los beneficios de la temporada, salvo si se supera un tope presupuestario. Es decir, si se supera un monto determinado (la cual se mantiene confidencial hasta la actualidad), proveniente de las ganancias y derechos televisivos, el monto que reciben las escuderías pueda ser menor. Por ejemplo, en 2023, las escuderías recibieron un 45% del bote total de premios, ya que las ganancias de la Formula 1 superaron los US\$ 3000 millones. Asimismo, dentro del contrato incluye que Ferrari, la única escudería que compite desde 1950, recibe una bonificación histórica del 5%, si es que el total de premios no supera los US\$ 1600 millones. Hasta el último Acuerdo, firmado para la temporada 2021 al 2025, establece que cada una de las escuderías firmantes debe pagar anualmente una cuota de entrada de cuota de entrada de US\$657.837. Asimismo, cada una de las escuderías debe gastar como máximo US\$135 millones, en un intento de buscar la igualdad de oportunidades para todos los equipos de la parrilla. La firma de este acuerdo compromete a los equipos a participar obligatoriamente en todas las fechas del Campeonato Mundial cada temporada.

Para el octavo Acuerdo de la Concordia, firmado en 2020 y activo desde la temporada 2021, algunos equipos – como, por ejemplo, Mercedes – estuvieron en contra en un principio del tope presupuestal. Es importante señalar que, a diferencia de los actores del primer Acuerdo, los firmantes son la FIA, Liberty Media (dueña de la Formula 1 Group) y las diferentes escuderías en la competición. Para 2026, la Formula 1 decidió aceptar a una escudería más: Cadillac, la cual se unirá al Pacto de la Concordia, junto a un pago de US\$460 M.



en total para cada uno de los equipos, ya que verán mermado sus ingresos para la firma del siguiente pacto. La firma de este Acuerdo será realizada para la temporada 2026, año clave para la Formula 1 debido al nuevo cambio en la reglamentación, como también nuevas carreras en el calendario, como por ejemplo la llegada del Circuito de Madrid. Estos hechos han causado molestias en parte de los equipos al nuevo cambio de reglamentación, aunque también en la GDPA (Grand Prix Drivers' Association), el sindicato de pilotos, quienes se encuentran disgustados con un aumento de carreras en el calendario.

La temporada 2025 de la Fórmula 1 se estaba realizando con normalidad hasta que en el Gran Premio de España (30 y 31 de mayo, y 1 de junio) iniciaron los primeros conflictos entre la GDPA y la FIA. La GDPA inició con una conferencia de prensa el sábado por la mañana, con George Russell a la cabeza, anunciando que mostraba su descontento con el cambio en el reglamento técnico de la clasificación, donde estará permitido salirse de los límites de la pista entre las curvas 15 y 16, permitiendo a algunos pilotos adelantar y/o ganar tiempo sin ser sancionados. Este cambio de último momento perjudicaba a los McLaren, quienes veían mermado su liderazgo en el campeonato debido a que los Red Bull eran superiores en las curvas del circuito y Max Verstappen aprovechaba su ventaja para llegar a ser pole position.

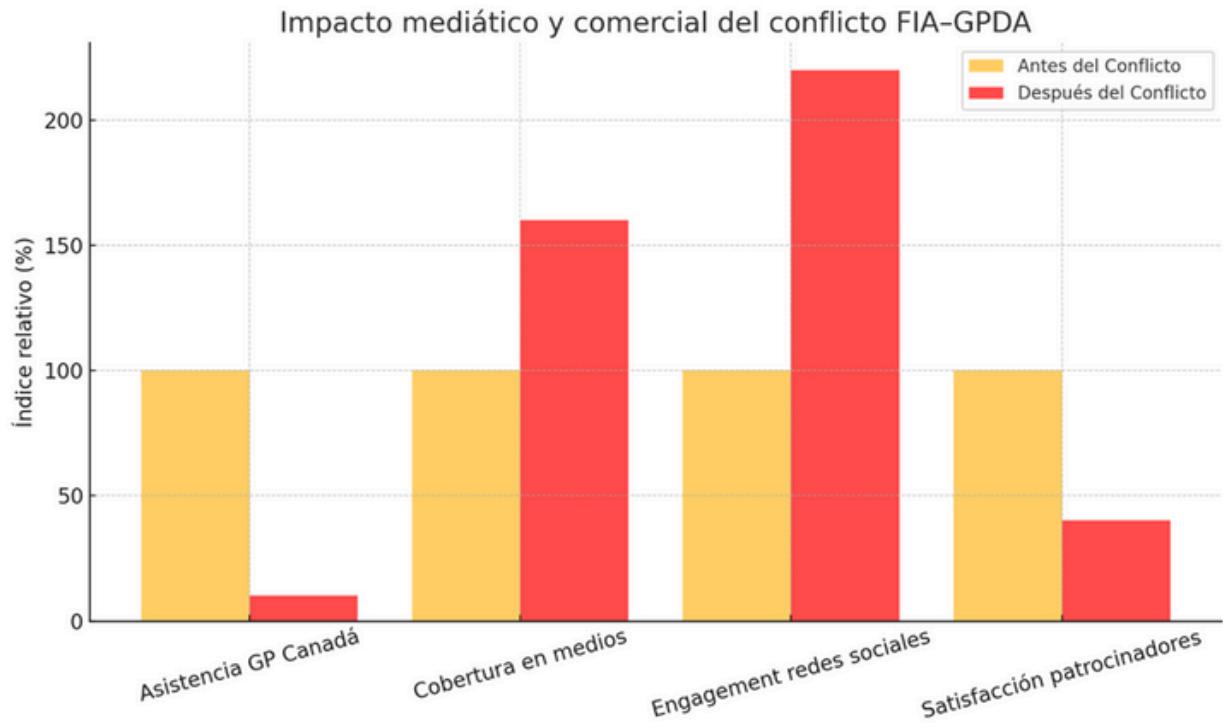
Para la carrera del domingo, la carrera se vio totalmente afectada por la aparición de una lluvia torrencial durante la vuelta de formación. El director de carrera, Rui Marques, decidió iniciar la carrera sin el despliegue del auto de seguridad o declarar bandera roja, hecho que provocó que los pilotos fueran rápidamente por los neumáticos para lluvia extrema. A la vuelta siguiente, Ollie Bearman, piloto de Haas se estrellaría en la curva 16 debido a el aquaplaning y se temió por su vida ya que no podía salir del auto durante varios minutos, al quedar inconsciente. Los fanáticos y las televisoras notaron que la cámara onboard del auto dejó de funcionar y la retransmisión internacional no mostró ninguna imagen del accidente o de Bearman en vivo, causando preocupación entre los pilotos. A partir de este momento Marques anunció la bandera roja para suspender la sesión, hecho que causó que los pilotos expresaran su malestar. Rápidamente Max Verstappen – vicepresidente de la GDPA, junto a Charles Leclerc confrontaran a Marques en la oficina de dirección de carrera. Verstappen mencionó que el director de carrera estaba "manejando la competencia sin criterio deportivo" y que no participaría de la reanudación de la carrera. Tras varios minutos, las imágenes la retransmisión mostraban cómo Verstappen salía de la oficina diciendo "F**k FIA" y Leclerc lamentando el incidente.



La carrera se reanudó tras una hora y cuarenta del receso, donde al final se dieron cuatro vueltas para declarar la oficialidad del Gran Premio tras el Coche de Seguridad, como lo ocurrido en Bélgica 2021. El neerlandés no saldría del paddock y se reanudó con 19 pilotos. Charles Leclerc, presionado por Ferrari, subió nuevamente al coche y ganó la carrera, recibiendo 12.5 puntos debido a que no se completó el Gran Premio. Sin embargo, para sorpresa de todos, Leclerc anunció que no participaría de la entrevista post-carrera tras explicar que “no es momento para celebrar ni aparecer en el podio hasta que los pilotos estén a salvo”. Por otro lado, Ollie Berman fue trasladado en helicóptero hacia el Hospital de Barcelona, donde diagnosticaron una contusión cerebral leve y fractura en el hombro izquierdo. Tras estar dos semanas siendo observado en el hospital, pudo recibir el alta y viajó a Mónaco para iniciar su rehabilitación. En la Fórmula 1, el piloto francés, Theo Pouchaire, fue designado como piloto de reemplazo de Bearman, quien se prevé que regrese para el Gran Premio de Bélgica.

La FIA, tras este desaire de dos pilotos importantes de la parrilla decidió establecer una sanción general para imponer respeto en el paddock. Este anuncio se realizó el jueves siguiente, cuando todos los equipos se encontraban en Montreal, a un día de iniciar las prácticas libres del Gran Premio de Canadá. La Federación anunció por la noche que suspendían tanto a Verstappen y Leclerc por una carrera debido a un “comportamiento antideportivo y comentarios que afectan la imagen del campeonato”. Este hecho causó una conmoción en todo el circuito, al punto en el que las dos escuderías anunciaron que amenazaban con retirar sus coches si no se levantaba la sanción. La FIA, a través de un mensaje de su presidente Mohammed Ben Sulayem, volvió a amenazar a las escuderías con expulsarlas de la Formula 1 si no se presentaban, ya que significaba una traición del Acuerdo de la Concordia.

En venganza, las dos escuderías colocaron a sus pilotos de prueba en los cuatro asientos, lo que provocó un boicot parcial de fanáticos. Esto causó que el Gran Premio de Canadá —normalmente uno de los eventos más lucrativos del año— sea un desastre económico, ya que solo 800 personas asistieron al circuito Gilles Villeneuve. Asimismo, las ganancias por tickets vendidos y hospitality se desplomaron más del 90%. Por último, a menos de dos horas del inicio de la carrera, el medio Motorsport anunciaba que sponsors como Heineken y AWS retiraron su visibilidad, hecho que causó un conflicto entre los organizadores del Gran Premio y Liberty Media, el cual este para evitar que dejen de participar el otro año, desembolsó US\$ 40 millones, que significaba las ganancias que hubieran significado una asistencia y venta de productos en una carrera normal.



Tal como podemos ver en esta gráfica, la asistencia del Gran Premio de Canadá fue un fracaso en asistencia y en la satisfacción de los patrocinadores en este conflicto. El engagement en redes sociales se duplicó, sobre todo por un respaldo a los pilotos por parte de fanáticos y editoriales de los medios de comunicación.

Para el Gran Premio de Austria las tensiones volvieron a surgir en el paddock. La FIA ordenó cortar la señal durante una entrevista a Christian Horner (Red Bull) en la que se criticaba abiertamente el accionar del director de carrera Rui Marques en el Gran Premio de Canadá y en el de España, donde la señal internacional recibió imágenes de Bin Sulayem hablando sobre el futuro de la Fórmula 1 y el bienestar de los pilotos y fanáticos. La FOM respondió con un comunicado alegando una clara censura por parte de la FIA y advirtió que los contratos de transmisión estaban siendo afectados considerablemente.

Durante la carrera del domingo, Fernando Alonso, piloto de Aston Martin, fue sancionado con un drive-through por exceder los límites de pista tras recibir apenas una advertencia, mientras que otros pilotos no fueron sancionados por infracciones similares. La escudería protestó en un comunicado donde acusó a la FIA de actuar de manera "intencionalmente provocadora" para generar rupturas internas en las escuderías, fueron llamados por Dirección de Carrera a los minutos de ser publicada y el comunicado fue borrado de sus redes sociales.



Sin embargo, la polémica más importante ocurrió en el Gran Premio de Gran Bretaña, donde algunos fanáticos y medios de comunicación detectaron una cobertura parcializada hacia los pilotos británicos, en donde se hacía énfasis a Lewis Hamilton y George Russell, por los demás pilotos. Esta preferencia se hizo aún más evidente cuando Franco Colapinto – en su primera carrera de la temporada en la escudería Williams –, logró podio al quedar en el tercer lugar y solo fue mostrado al inicio y al final de la carrera. Al finalizar el Gran Premio, George Russell emitió un nuevo comunicado a través de X:

“La Fórmula 1 es un deporte global, no un canal privado. Si las transmisiones se usan para favorecer a algunos y silenciar a otros, no nos sentaremos en los monoplazas. Queremos una voz real en los derechos de imagen y transmisión.”

– George Russell, presidente de la GPDA

La FOM (Formula One Management), a través de un comunicado firmado por Stefano Domenicali, anunció que “por error fue emitida la versión local para Reino Unido en la transmisión internacional, por lo que se verá para el retorno del verano una solución a este conflicto. La Fórmula 1 espera crear una nueva transmisión alternativa para cada país miembro de los derechos televisivos”.



3. SITUACIÓN DEL COMITÉ:

El 15 de julio del 2025, se reveló a través de un usuario en twitter que Ferrari recibiría un 10% del reparto económico, sin que exista un tope. Esta noticia fue recepcionada con broma, aunque esta pasó a la preocupación cuando Motorsport confirmó el dato y a su vez publicó por primera vez en la historia una filtración del Acuerdo de la Concordia 2026 hasta 2031, gracias a un informante de la FIA. En ella, se revela que la Federación habría negociado con diferentes actores, con la intención de que todas las escuderías sean forzadas a firmar para continuar en la Fórmula 1:

A) FIA y Liberty Media:

En los últimos meses, la FIA y Liberty Media habían negociado un acuerdo con algunas escuderías para distraer a la GDPA y no revelar la información de la redacción de este borrador. En ella se establecía que se aumentaba el tope presupuestal a US\$ 500 millones, a cambio de que los equipos estén a favor de un aumento del Calendario de Carreras a 28 cada año, generando así mayores ingresos para la competencia. No obstante, en la nota se revela que algunos equipos presentaron preocupaciones sobre la sostenibilidad de los equipos y los pilotos, quienes enfrentarían a un calendario más exigente y la reducción de las vacaciones de verano.

B) FIA y Campos Racing

La FIA y Liberty Media habrían estado negociando la llegada de un doceavo equipo a la parrilla – junto a Cadillac – el cual sería la escudería española Campos Racing, fundada por el expiloto español Adrián Campos, quienes actualmente compiten en otras categorías como la F2, F3 y F1 Academy. La diferencia es que a Campos Racing no se le estaría cobrando el anti-dilution fee, monto cobrado a cada escudería que se suma a la competición como una compensación por la reducción de ingreso del Acuerdo de la Concordia. La FIA habría aceptado la excepción de esta compensación debido a la estabilidad de la escudería durante 25 años en categorías menores.

C) FOM, FIA y Sky

Este es el acuerdo que más causó conflictos, debido a que la FIA y Sky buscarían un acuerdo exclusivo para la retransmisión de las carreras de Fórmula 1. La FOM, debido al pago para la compensación de las ganancias perdidas en el Gran Premio de Australia se encontraba con un gran problema en sus presupuestos. Durante el Gran Premio de Austria, la FOM negoció con Sky para la producción de la transmisión del



Gran Premio de Gran Bretaña, quienes accedieron a cambio de la realización de la narrativa de Sky.

La FIA y la FOM, unos días antes, firmaron un preacuerdo con Sky, donde la televisora se encargaría de la realización mundial de la competencia desde el Gran Premio de Gran Bretaña. No obstante, Sky mencionó que trabajarían desde la creación de una narrativa pro-inglesa, tal como ocurre con la retransmisión norteamericana de los Juegos Olímpicos en NBC. Pese a las reacciones negativas ocurridas tras la realización de la carrera, acordaron “internacionalizar” la transmisión, aunque estarían planeando mantener una sola narrativa.

El acuerdo, que entraría en funcionamiento desde 2026, establecería el final de los contratos televisivos con cualquier otra televisora que no provenga de Sky: Es decir, la Formula 1 dejaría de emitirse en gran parte de países por televisión para que sea obligatorio a los fanáticos suscribirse a la plataforma F1TV, la cual estará manejada también por la empresa televisora. Asimismo, Sky Media también tendrá voz en el comité de marketing de la F1, influenciando horarios de carreras y formatos promocionales.

Esta información generó un terremoto en la Fórmula 1: George Russell, a nombre de la GDPA anunció que todos los pilotos evalúan no correr en el Gran Premio de Bélgica, a menos que exista una nueva reunión para una nueva redacción del Acuerdo de la Concordia en la que incluyan a todos los actores posibles: FIA, F1 Group, Escuderías y la GDPA. El comunicado emitido por redes sociales menciona una crítica actual al modelo de negociación: “No seremos simples imágenes en un canal de televisión. Si los acuerdos comerciales no nos incluyen, entonces nosotros tampoco participaremos de este negocio”. Algunas escuderías, conscientes de esta situación empezaron a negociar con pilotos de reserva y de otras categorías para evaluar un posible reemplazo mientras exista el boicot de la GDPA. Este sindicato propone reducir el calendario a un máximo de 22 carreras y priorizar la regionalización para evitar viajes intercontinentales innecesarios, como el Gran Premio de Canadá, que está entre la gira europea.

Por otro lado, L’Equipe revelaba esa misma noche que McLaren, Mercedes, Williams, Aston Martin y Alpine se reunieron de forma privada en la sede de McLaren para la creación de un nuevo pacto que podría generar una posible nueva Fórmula 1, si es que el Acuerdo de la Concordia fracasaba y sin el control de la FIA. Otras escuderías como Cadillac fueron llamadas, y presentaron un apoyo



oficial a esta nueva organización: FOTA (Formula One Teams Association). Asimismo, comenzaron a redactar los estatutos de una nueva serie mundial de monoplazas, la FOTA Championship, que se correría desde 2026.

Por otro lado, en Sky Group se generó un nuevo conflicto, donde distintas filiales regionales –como Sky Deutschland, Sky Italia y Sky México– acusaron a Sky Sports Reino Unido de haber acaparado la transmisión global de manera unilateral, en pos de romper la neutralidad. De acuerdo a Racelnsider, varios ejecutivos de Sky Deutschland reclamaron que el feed internacional no debía haber sido asumido enteramente por la filial británica, sino distribuido equitativamente o producido de forma neutral por la FOM. Sky Italia fue aún más contundente al acusar que el favoritismo por los pilotos británicos no solo afectó la imagen del deporte, sino que debilitó el valor de las licencias locales en sus respectivos países, al sentirse sus televidentes excluidos de una narrativa común. Por ejemplo, Sky Italia tuvo una baja en sus suscriptores debido a esta situación, la cual representaba una amenaza al Gran Premio de Italia, el producto más vendido para la televisora italiana.

El malestar creció cuando la cláusula de la negociación entre Sky y el Acuerdo establecía que solo los países con presencia directa de Sky o sus empresas matrices (como Comcast o NBCUniversal) podrían acceder a la señal en televisión por cable, los demás países solo podrían ver las carreras mediante una suscripción a F1TV, plataforma que también pasaría a ser controlada en producción por Sky UK. La decisión causó una ola de indignación en medios de comunicación de países sin cobertura directa, como Argentina, Perú, Colombia, Malasia o Sudáfrica. En ellas, televisoras locales que solían adquirir los derechos a través de terceros expresaron su descontento por haber sido dejadas fuera de las nuevas negociaciones. Por otro lado, Viaplay, el nuevo conglomerado europeo, emitió un comunicado referente al acuerdo de Sky: "Este movimiento no solo amenaza nuestra relación con la F1, sino que también pone en riesgo el acceso de los fanáticos de la Fórmula 1 a una cobertura diversa y accesible. Nos parece que la F1 se dirige a un modelo monopolístico que, a largo plazo, dañaría la competitividad del deporte".

En respuesta, la Asociación Internacional de Radiodifusores Deportivos (IABD) publicó un comunicado señalando que "la Fórmula 1 está poniendo en riesgo su crecimiento global al restringir su acceso bajo un modelo de exclusividad regional no sustentable", y pidió revisar el acuerdo. A nivel de fanáticos, la reacción fue inmediata. El hashtag #F1ParaTodos se volvió tendencia mundial durante 48



horas, con llamados a boicotear F1TV y manifestaciones digitales lideradas por fanáticos latinoamericanos, italianos y alemanes.

La Unión Europea de Radiodifusión (UER), uno de los principales actores en la distribución de derechos deportivos en Europa, también expresó su preocupación ante este enfoque exclusivo de Sky. Se temía que el acuerdo pudiera constituir una violación a las normativas de competencia en Europa, debido a su posible naturaleza monopolística. La UER emitió un comunicado en el que expresó que investigaría los términos del acuerdo, ya que podría generar un monopolio informativo sobre las transmisiones deportivas. "La exclusividad de Sky sobre los derechos internacionales de la Fórmula 1 podría ser perjudicial para la libertad de prensa y el acceso universal a un contenido que debe ser accesible a todos los fanáticos, independientemente de su ubicación o poder adquisitivo. Nos comprometemos a evaluar la legalidad de este acuerdo", dijo el portavoz de la UER.

Michael Andretti y ejecutivos de General Motors calificaron la decisión de la FIA como "una muestra de favoritismo político y desprecio a los estándares establecidos". La reacción más fuerte vino en forma de una carta de protesta enviada a la FOM, en la cual se argumentó que Campos había sido "paracaidista", beneficiándose de una plaza "sin pagar el fee de \$460 millones" ni demostrar viabilidad financiera estable. No obstante, lo más importante ha sido la revelación de que Mohammed Ben Sulayem, presidente de la FIA, habría utilizado fondos personales y conexiones con financieros españoles para sostener a Campos, alegando que "es vital preservar el legado europeo en la F1". Esto fue visto por Cadillac como un acto de sabotaje político para frenar el avance de marcas estadounidenses en la F1, especialmente en un contexto donde Liberty Media y Sky están reforzando su dominio anglosajón sobre la transmisión y narrativa global del campeonato. Por otro lado, Greg Maffei (Liberty) y Stefano Domenicali optaron por no pronunciarse oficialmente, pero fuentes cercanas filtraron a Motorsport que estaban "inquietos por el precedente creado" y que se reconsideraría el ingreso de Campos en el nuevo acuerdo del Concordia.

Es por esta razón que el comité iniciará el día 24 de julio del 2025, donde miembros de la F1, FIA y GDPA se han reunido en Spa-Francorchamps para encontrar una solución a esta problemática. Ante la expectativa del Gran Premio de Bélgica a menos de 48 horas, ¿lograrán encontrar una solución inmediata al boicot de la GDPA y mantener el mundial en activo hasta el final de la redacción de un nuevo Acuerdo de la Concordia?



4. PERSONAJES Y BLOQUES

1) Mohammed Ben Sulayem – presidente de la FIA: Es el primer presidente no europeo de la FIA. Actualmente se encuentra bajo presión por las filtraciones sobre el Pacto de la Concordia. Quiere preservar la autoridad de la FIA, sin embargo, puede ver su cargo en peligro. Su interés es mantener el control sobre la Fórmula 1, establecer sanciones que refuerzen su poder y minimizar la influencia de Liberty Media.

2) Stefano Domenicali – CEO de la Fórmula 1: En la actualidad está buscando fortalecer la posición de Liberty Media y la FOM, mientras busca lidiar con la crisis interna. Por otro lado, busca asegurar el crecimiento de la F1, controlar la narrativa mediática y conseguir la aprobación de un nuevo acuerdo con Sky, sin evitar que ocurra la situación del Acuerdo de la Concordia anterior donde las escuderías se opusieron al acuerdo de Max Mosley.

3) Greg Maffei – CEO de Liberty Media: En este momento se encuentra enfrentando la presión de las escuderías y los pilotos, mientras intenta cerrar acuerdos con nuevas plataformas de transmisión. No obstante, su deseo principal es mantener la dominancia comercial de Liberty Media en la F1, especialmente en lo que respecta a los derechos televisivos.

4) Toto Wolff – CEO y Jefe Principal de Mercedes AMG: Actualmente se encuentra involucrado en las negociaciones del Acuerdo de la Concordia, aunque se encuentra preocupado por la dirección futura de la F1. Su interés es proteger los intereses de Mercedes y asegurar que la F1 siga siendo competitiva para su equipo. Considera una nueva liga si las condiciones empeoran.

5) Christian Horner – Jefe Principal de Red Bull Racing: Actualmente actúa como líder de los intereses de las escuderías y en defensa del equilibrio competitivo. Su interés es asegurar que Red Bull mantenga su ventaja, influir en el reglamento y en las decisiones sobre el Pacto de la Concordia, actualmente no se encuentra a favor de unirse a la FOTA a menos que Red Bull mantenga beneficios.

6) Frédéric Vasseur – Jefe Principal de Ferrari: Es el principal portavoz de una escudería que se encuentra preocupado por el futuro y su lugar en el Pacto de la Concordia, especialmente con la nueva repartición de ganancias. No obstante, su interés es asegurar que Ferrari reciba un trato preferencial y continúe siendo una



de las escuderías más influyentes en la F1; sin embargo, no vería problemas en integrarse a la FOTA.

7) Andrea Stella – Jefe Principal de McLaren: Su interés es buscar condiciones más favorables en el reparto de beneficios y una mayor participación en la toma de decisiones.

8) Laurent Mekies – Jefe Principal de Visa Cash App RB: Es el principal aliado de la FIA en el conflicto. Además, actúa como puente entre la FIA y Red Bull Racing, con intereses estratégicos en las decisiones sobre el futuro de la F1.

9) Zak Brown – CEO de McLaren Racing: Defiende los intereses comerciales de McLaren y buscando estabilidad en el acuerdo de la F1, por lo que no vería problema ser aún aliado de la FIA, pese a que sea el principal promotor de la FOTA.

10) George Russell – Presidente de la GDPA: Es el principal impulsor del boicot de la GDPA si no se incluyen cambios significativos en las negociaciones. Asimismo, busca asegurar mejores condiciones para los pilotos, aumentar su influencia en las decisiones sobre el futuro de la F1.

11) Flavio Briatore – Representante de intereses comerciales de Alpine: Al haber sido un ex-director de equipo, Briatore tiene una visión sobre el futuro de la F1 y sus finanzas. No obstante, tras regresar a la Formula 1 luego del escándalo del “Crashgate”, su interés es promover su propia visión de la F1 y asegurar que las escuderías no pierdan poder frente a la FIA y Liberty Media.

12) Lewis Hamilton – Piloto, Mercedes: Pese al haber sido un piloto que se mostraba a favor de las decisiones de la FIA a lo largo de su carrera, actualmente está resentido por la falta de transparencia en las decisiones que afectan a los pilotos. Apoya el boicot de la GDPA y busca junto a el sindicato proteger los derechos de los pilotos y asegurar que los intereses de los competidores no sean ignorados en favor de los derechos comerciales.

13) Max Verstappen – Piloto, Red Bull Racing: Es el actual vicepresidente de la GDPA, tras su suspensión en el Gran Premio de Canadá, está dispuesto a boicotear si sus intereses no son tomados en cuenta.

14) Charles Leclerc – Piloto, Ferrari: Actualmente es el líder del mundial de pilotos. Sin embargo es el actual aliado de Verstappen y está preocupado en la defensa de los



intereses de los pilotos. Su interés principal es proteger el bienestar y las condiciones de los pilotos, y evitar que las decisiones del Pacto de la Concordia perjudiquen a los competidores.

15) Fernando Alonso – Piloto, Aston Martin: Es el piloto más veterano de la parrilla y es debido a su experiencia que busca proteger la competitividad de su equipo y el futuro de la F1 dentro de la FIA, teme a un posible fracaso de la FOTA, por lo que llega a la negociación con la misión de que Aston Martin y los equipos pequeños tengan acceso a las mismas oportunidades que las grandes escuderías. Sin embargo, públicamente se muestra a favor de la decisión de la GDPA.

16) Martin Brundle – Comentarista de Sky Sports: Actualmente es el comentarista más influyente de la Fórmula 1, aunque se ve atrapado en la controversia de los derechos televisivos y el futuro de la transmisión de la F1. Está en contra de las decisiones de Sky, por lo que estaría evaluando cubrir la Fórmula 1 la próxima temporada desde BBC. Su interés es garantizar que las transmisiones de la F1 sigan siendo accesibles para la audiencia global.

17) Rachel Brookes – Periodista de F1: Es la principal periodista de Motorsport, quien ha publicado el borrador del Acuerdo de la Concordia. Actualmente se encuentra en el centro del conflicto mediático, buscando proteger la integridad de la F1 frente a los cambios comerciales. Su interés es garantizar la transparencia en la cobertura mediática de la F1 y asegurar que los cambios no perjudiquen el acceso al público.

18) Dana Strong – CEO de Sky: Actualmente enfrenta presiones debido a la monopolización de los derechos televisivos y los conflictos internos con otras plataformas. Su interés es maximizar las ganancias de Sky, asegurando el dominio en los derechos televisivos de la F1 a nivel global.

19) Alejandro Agag – Fundador de la Fórmula E: Actualmente es el principal negociador de la FIA con las diferentes escuderías de la Formula 1; sin embargo, está evaluando la oportunidad de fortalecer la Fórmula E si la F1 se fragmenta. Su interés es expandir la Fórmula E y aprovechar la posible caída de la F1 para posicionarla como la alternativa sustentable.

20) Susie Wolff – Directora de F1 Academy: Busca asegurar la estabilidad de la F1 Academy y proteger su lugar en el futuro del automovilismo femenino. Busca asegurar que la F1 Academy se mantenga relevante y sea vista como una parte integral de la F1, aunque plantea que si el Acuerdo de la Concordia se rompe, sea



esta la categoría reina de la FIA.

21) Niels Wittich – Director de Carreras de la FIA en F1: Actualmente se encuentra en el centro de la controversia sobre la dirección de carrera y las decisiones reglamentarias, además de reemplazar a Rui Marques a partir de esta carrera. Su misión es mantener el control sobre la gestión de las carreras y proteger la imagen de la FIA.

Bloques:

1) Bloque FIA: Este bloque tiene como interés principal mantener a la FIA como autoridad suprema y aplacar el intento de creación de una competición paralela, pues significaría el final de Ben Sulayem como presidente de la FIA. Sin embargo, su misión es justificar el ingreso de Campos Racing mientras buscan ocultar las diferentes irregularidades financieras internas.

2) Bloque FOM-Sky: Buscan tener un control absoluto de derechos y narrativa de la F1, la FOM ha perdido el poder con el contrato realizado desde el Gran Premio de la Gran Bretaña y respalda a Sky, pues han inyectado una cantidad de dinero que les permite cubrir los gastos del Gran Premio de Canadá. Este grupo busca que se genere una nueva narración internacional centralizada desde Sky UK. Junto a la FIA buscan impulsar el nuevo calendario de 28 carreras.

3) Bloque de la GDPA: Actualmente son el grupo con más poder en el Gran Premio de Bélgica, debido a que han logrado sentar a la FIA y a las Escuderías frente a la amenaza de una posible suspensión de la carrera. Su interés es frenar el calendario de 28 carreras y buscar reducirlo a 22. Asimismo, tal como se vio con el accidente de Ollie Bearman, su interés es garantizar condiciones laborales seguras para todos los pilotos. Sin embargo, su principal miedo es quedar marginados por un posible reemplazo o que queden fuera de las negociaciones.

4) Bloque FOTA: Están dispuestos a generar una liga alterna si se ven marginados. Su principal interés es generar un nuevo Acuerdo de la Concordia en la que se representen ingresos más equitativos para cada una de las escuderías, como también buscan tener el privilegio de tener 1)una mayor influencia política y económica como en el pasado. Actualmente dos jefes de equipo (Vasseur y Horner) se encuentran en una posición ambigua, ya que podrían inclinarse según el desarrollo del conflicto.

2) Bloque Revolucionario: Son un grupo más minoritario donde buscan generar una competencia global más inclusiva y moderna. Estarían esperando una posible caída de la Formula 1 para promover otras competiciones como la Fórmula E, F1 Academy, o proyectos como Andretti, con la finalidad de convertirse en la nueva cara del automovilismo post-F1.



automovilismo post-F1.

Aquí pueden ver en una tabla qué miembros se encuentran en cada bloque:

FIA	FOM-Sky	GDPA	FOTA	Revolucionario
Mohammed Ben Sulayem – Presidente de la FIA	Stefano Domenicali – CEO de la Fórmula 1	George Russell – Presidente del GPDA	Toto Wolff – Mercedes	Alejandro Agag – Fundador de la Fórmula E
Laurent Mekies – Team Principal de Visa Cash App RB	Greg Maffei – CEO de Liberty Media	Max Verstappen – Piloto Red Bull	Andrea Stella – McLaren	Susie Wolff – Directora de F1 Academy
Niels Wittich – Director de Carreras de la FIA	Dana Strong – CEO de Sky	Charles Leclerc – Piloto Ferrari	Zak Brown – McLaren Racing	Greg Maffei – También aliado estratégico como dueño de Liberty Media
	Martin Brundle – Comentarista de Sky Sports	Lewis Hamilton – Piloto Mercedes (estaría planeando su retiro y así unirse a Sky)	Rachel Brookes – Periodista de F1 (aunque filtró el Acuerdo)	
		Fernando Alonso (puede aliarse a la FIA)		



4. QARMAS

1. ¿Cómo garantizar que los intereses de los pilotos sean respetados sin perjudicar los intereses comerciales de Liberty Media y la FIA?
2. ¿Cuál es el papel de la FIA en la protección de los intereses de las escuderías más pequeñas frente a las grandes escuderías como Ferrari, Mercedes y Red Bull?
3. ¿Qué reformas pueden implementarse en el Pacto de la Concordia para evitar una ruptura entre la FOM y la FIA?
4. ¿Cuáles serían las implicaciones legales de crear una liga alternativa a la F1 y cómo debería estructurarse para atraer a equipos y pilotos?
5. ¿Es el control de Sky sobre los derechos televisivos de la F1 una forma de monopolio, y cómo debería regularse para evitar una competencia desleal?
6. ¿Cómo se puede asegurar una distribución justa de los ingresos generados por la F1 y sus derechos televisivos, sin que esto perjudique el crecimiento de la competencia?
7. ¿Qué mecanismos pueden implementarse para evitar que la F1 se convierta en un deporte cerrado, favoreciendo solo a grandes escuderías y plataformas comerciales?