

A todos los Presidentes de Club de la FIA

Estimado Presidente:

Habiendo solicitado al Senado convocar a una Asamblea General Extraordinaria para el 3 de junio, siento que les debo una carta aclaratoria. En primer lugar, me gustaría decir que siento mucho que la publicación de detalles de mi vida privada, que intenté se mantengan siempre estrictamente privados, ha causado tantos inconvenientes y desconcierto. A pesar de la campaña de prensa contra mi persona, sólo concedí una entrevista. Ésta fue concedida hace cuatro semanas al diario inglés Sunday Telegraph. Si lo desea le podemos enviar una copia con traducción.

La cuestión de renuncia

Como consecuencia de la reciente publicidad de la prensa, he recibido cartas espontáneas y enteramente no solicitadas de clubes miembros de la FIA que representan un total de 85 de nuestros votos. De éstos, los representantes de 13 votos sugerían que debía considerar mi renuncia. Sin embargo, representantes de los restantes 62, todos me recomendaron permanecer en mi puesto. Numerosas comunicaciones no oficiales de clubes que no habían escrito indicaban todavía una mayoría más importante como apoyo. Dada esta mayoría, sería obviamente equivocado ignorar las opiniones expresadas y retirarme sin mayor discusión. Y por último, me veo en la necesidad de pedir a los miembros de la FIA como un todo expresar una opinión. Esta es la razón por la que pedí al Senado convocara a una Asamblea General Extraordinaria.

Además, si debiera renunciar antes del fin de mi mandato en 2009, una elección por un nuevo presidente tendría que celebrarse dentro de dos a cuatro meses (Estatuto de la FIA Art. 12.1). Los candidatos al puesto deben permanecer independientes. Literalmente nadie puede permanecer independiente y no habría lista para estabilizar el proceso y asegurar que cada candidato tenga el apoyo real de un grupo representativo de los clubes miembros de la FIA. Durante los dos o cuatro meses del periodo de elección, las complejas negociaciones que se mencionan a continuación tendrían necesariamente ser lentas o incluso cesar. Un nuevo presidente asumiría entonces sin conocimiento de los antecedentes y, lo que es peor, sería quizás ser elegido con el apoyo de la misma gente con quien estamos negociando.

Las Negociaciones

Además de la necesidad evidente de pedir el parecer de aquellos que me eligieron, considero que a menos que me inviten a hacerlo por una clara mayoría de los clubes miembro de la FIA, sería irresponsable, aun cuando haya una infracción del deber, de retirarme de numerosas negociaciones actualmente en marcha, todas ellas de fundamental importancia para la FIA.

Estamos a la mitad de una renegociación del acuerdo comercial por 100 años entre la FIA y los Titulares de los Derechos Comerciales (CRH) de la Fórmula Uno. En efecto, este acuerdo rige la Fórmula Uno. El CRH originalmente nos pidió aceptar los cambios del acuerdo para reducir cantidad sujeta a impuestos del CRH. Estos derechos podemos probablemente concederles. Pero, el CRH ahora también ha solicitado el control de la reglas de Fórmula Uno y el derecho de vender el negocio a cualquiera, es decir, tomar completamente posesión la Fórmula Uno. No creo que la FIA pueda estar de acuerdo con esto.

Para hacer esto deberíamos abandonar elementos centrales del patrimonio de la FIA incluyendo, por ejemplo, nuestra capacidad de proteger el tradicional Grand Prix. También seríamos financieramente más débiles pero, incluso más importante, pondríamos en peligro la

viabilidad de la FIA como la autoridad reguladora del deporte automovilístico internacional y perder una plataforma de comunicación valiosa para los más amplios intereses de la organización.

(Podríamos quizás garantizar al CRH mayor libertad de vender el negocio pero, sólo si, en contrapartida, la FIA toma el control de todos los aspectos deportivos del Grand Prix de la Fórmula Uno incluyendo, por ejemplo, la distribución de pases a las áreas de trabajo. Sin embargo, estamos muy lejos de llegar a un acuerdo sobre esto).

El CRH también quiere un Nuevo Acuerdo Concorde. Es decir hacer los equipos de la Fórmula Uno. Un Nuevo Acuerdo Concorde podría dar a los equipos de la Fórmula Uno mayor participación en el proceso de establecimiento de reglas, incluyendo varios derechos de veto. Porque de su influencia sobre los equipos (que viene principalmente de su capacidad de ofrecer favores en y alrededor del campo), el CRH ve un Acuerdo Concorde como otra manera de ejercer control sobre el deporte. Una vez más, sin embargo, no considero que debemos conceder. El deporte y los intereses comerciales deben mantenerse separados. Los equipos y el CRH deben ser consultados y escuchados en todas las etapas, pero debe ser la FIA, no el CRH ni los equipos, que decida las reglas. Mi rechazo de conceder sobre esto ha conducido a una situación difícil y complica el problema con el CRH del Acuerdo de 100 años 100.

En mi opinión, sólo debemos firma un nuevo Acuerdo Concorde si refuerza la autoridad de la FIA y trata adecuadamente la crisis financiera mayor que parece inminente en la Fórmula Uno. Han perdido el control de los costos, el ingreso es insuficiente y los principales constructores están en dificultades con sus negocios centrales. Sólo con arreglos financieros justos y realistas impediremos perder más equipos.

Además de todo esto, estamos negociando un acuerdo comercial de largo plazo abarcando el Campeonato Mundial de Rally. Este es de gran importancia para el bienestar financiero de la FIA y aquellos de sus clubes miembros que organizan los rallies internacionales. No debemos también olvidar que los nuevos arreglos tengan probablemente mayores implicancias en los campeonatos de rally regional de la FIA.

Estas negociaciones son cruciales para el futuro de la FIA y necesitarán otro año o más antes de que estén concluidas y listas para ser presentadas al CMDA y a la Asamblea General.

Creo que también es importante reconocer que hubo una lucha por el control de la Fórmula Uno que vuelve al Acuerdo original Concorde en 1981. Más recientemente ello involucró a los principales constructores de automóviles amenazando el lanzamiento de las series *break-away*. Durante mi periodo en calidad de Presidente de la FIA la economía de la Fórmula Uno ha cambiado más allá de todo reconocimiento. Ahora nos ocupamos de un deporte que supone miles de millones de dólares e interesa que nada sería mejor que quitar a la FIA del Campeonato en su totalidad. Estoy determinado a luchar por los derechos y el papel de la FIA en la Fórmula Uno y es posible que por esta razón los medios de comunicación fueron alentados por aquellos que tienen algún interés en socavar mi presidencia. De ahí que considero, que cualquier cosa que decida la Asamblea General Extraordinaria, no debe recompensar a aquellos que deliberadamente se han propuesto desestabilizar la FIA en un momento tan crucial de su historia.

Otros asuntos - los clubes más importantes

No habrá escapado a su atención que algunos grandes clubes de la movilidad, me han pedido renunciar y buscado apoyo para varias iniciativas hostiles muy activamente. Desde la fusión con la AIT en 2005, algunos de los clubes más importantes de la movilidad (AAA (Estados Unidos), ADAC, etc.) han manifestado su preocupación sobre si la FIA defiende o no sus intereses. Las respuestas al reciente Estudio del Departamento de Comunicaciones revela una actitud

sumamente negativa para con la FIA ciertos grandes clubes y algunos ya han decidido separarse parcialmente de nuestra organización. Por ejemplo, durante varios años el AAA (Estados Unidos) no ha enviado representantes a los diferentes grupos de trabajo de la FIA.

Paralelamente a su membresía con la FIA, varios grandes clubes han realizado estructuras comerciales, como ARC en Europa y Respuesta Global a nivel mundial. Estas organizaciones, cuyos miembros son exclusivos y se elijen a sí mismos, existen independientemente de la FIA, aunque a veces asisten a nuestras reuniones como lo hizo ARC en la reciente reunión de la Región I de la FIA en Amberes. Dichas actitudes y estructuras han provocado preocupación sobre una posible ruptura de la fusión o sobre la creación de un grupo separado de los grandes clubes.

Por lo tanto, tal vez ha llegado el momento de hacer un debate franco y objetivo sobre el papel que desempeñan en la FIA los grandes clubes de la movilidad. No hay duda de que, a diferencia de la mayoría de los clubes pequeños, ellos no necesitan de la FIA para apoyar su actividad principal de la movilidad, y que tienen poco o ningún interés en el deporte motorizado.

Ya utilizan sus estructuras comerciales (ARC y Respuesta Global) para promover la cooperación internacional entre ellos mismos, y se muestran reticentes para apoyar un mayor papel de la FIA en la promoción de la reciprocidad entre los clubes (mutuo reconocimiento de sus miembros), o en la realización de nuevos servicios para los miembros. En la Región 1, por ejemplo, hay reticencia por parte de los miembros de ARC para fomentar la participación de la FIA en los servicios a los miembros, pues no desean que realicemos algo que pueda beneficiar a los clubes de la FIA que no son miembros de ARC y brindan servicios rivales.

Como resultado, muchos de los grandes clubes parecen dispuestos a considerar una participación de la FIA solamente en el área de la política pública. Sin embargo, incluso en esta área, aparentemente algunos han establecido su propio grupo de política pública, ignorando las estructuras acordadas en el Plan de Movilidad de la FIA. Esta falta de transparencia es digna de inquietud, ya que la FIA no tiene manera de saber si asociaciones comerciales como ARC y Respuesta Global están influenciando el punto de vista de ciertos clubes con respecto del programa de política pública de la FIA, sobre temas como la seguridad del automóvil o las normas medioambientales.

De hecho, en la última década ha sido el deporte el que ha dado la mayor contribución de apoyo financiero a los esfuerzos de la FIA para promover la seguridad en carretera y el medio ambiente. Ahora la FIA goza de una sólida reputación como organización independiente, que quiere desafiar a la industria automotriz en temas de gran importancia para el automovilista común y corriente, como las normas para evaluar choques, el control electrónico de estabilidad, las emisiones y el ahorro de combustible. Además, el deporte nos ha permitido establecer la Fundación FIA, que ofrece membresía gratuita a todos los clubes y ha sido especialmente eficaz colaborando con pequeños clubes y miembros de la FIA provenientes de países en vías de desarrollo.

En lugar de amenazar con una ruptura, o cuestionar la relevancia de la FIA, creo que los grandes clubes de la movilidad deberían hacer algo más para garantizar el éxito de la fusión que ellos mismos apoyaron en un principio.

Las negociaciones con la AIT fueron largas y difíciles y muchos de nosotros trabajamos muy duro para conseguir la fusión. Ahora empezamos a ver los beneficios con la aplicación de un Plan de Movilidad realizado por los clubes y por un nuevo equipo de administración muy profesional. Y a pesar de las actuales dificultades, recomiendo a los grandes clubes de la movilidad que no amenacen a los grupos disidentes, sino que trabajen más arduamente para que la fusión sea un éxito, en beneficio de los clubes miembros y del público automovilista.

Por supuesto, lograr un acuerdo sobre una estructura de gestión que satisfaga tanto las necesidades de la movilidad como del deporte no ha sido fácil. Siendo una organización que parecía una asociación comercial exclusivamente preocupada por el turismo en automóvil, la tradición de la AIT era sumamente consensual. En contraste, la FIA tiene una estructura de gestión muy diferente y mucho más sólida. Siendo uno de los principales organismos regulatorios internacionales para el deporte, la FIA tiene que tomar decisiones difíciles que atañen tanto a la seguridad de los competidores como del público, la justa aplicación de las reglas, y la organización de grandes campeonatos alrededor del mundo en las más variadas disciplinas. Con dichas características tan diferentes, no es sorprendente que se haya discutido sobre la composición del sistema de la lista de voto. Afortunadamente, el Grupo de Trabajo acordó en la Asamblea General del año pasado proponer un compromiso para este asunto a la Asamblea General en noviembre, el cual, de ser aceptado, permitirá que las elecciones presidenciales del año próximo se realicen mediante un sistema que satisfaga tanto las necesidades en el campo de la movilidad como de los deportes de la FIA. Se trata de un paso importante para resolver las diferencias que han surgido a raíz del proceso de fusión al que incondicionalmente le doy la bienvenida.

El futuro

Ha sido un gran privilegio y por cierto un honor prestar servicios a título voluntario como presidente del deporte desde 1991 y de la FIA en su totalidad, desde 1993. Esto me ha permitido lograr numerosas metas que me dan una gran satisfacción personal.

Sin embargo, tuve siempre la intención de retirarme en 2009. En la actualidad, la presidencia es un puesto muy delicado, que requiere dedicación y a tiempo completo. A 68 años, quisiera trabajar menos duro y me gustaría también estar libre para dedicar más tiempo a las cuestiones de seguridad en carretera y del medio ambiente en general. Sin embargo, pienso que es esencial que haya una transición gradual. Si queremos tener una transición gradual necesitamos esperar hasta el 2009, cuando habrá elecciones generales con nuevos candidatos a la presidencia, cada quien proponiendo una lista conformada por consenso para la aprobación por los miembros de la FIA en su conjunto.

Por estas razones no propongo renunciar a menos que una mayoría de los miembros de la FIA desea que así lo haga. Si la Asamblea General está de acuerdo, continuaré hasta octubre de 2009 dejando casi toda la representación pública de la FIA a los dos Vicepresidentes. Esto me dará el tiempo que necesito para avanzar en las negociaciones actuales hasta el punto que las propuestas salvaguarden los intereses fundamentales de la FIA puedan ser sometidas al CMDA y a la Asamblea General. Eso me dejará también tiempo para proseguir los procedimientos legales que he iniciado contra aquellos que han causado tantos inconvenientes y desconcierto innecesario. Ante todo, esto permitirá una transición gradual y ordenada para una nueva presidencia que satisfaga a los miembros en su conjunto.

Le saluda muy atentamente,

Max Mosley