

World Sailing rimodella o distrugge? Successo della petizione dei velisti. Si apre il Mid Year Meeting decisivo sul futuro della vela

By **Michele Tognozzi** - May 10, 2018

Londra, UK– Inizia oggi a Londra la settimana decisiva per il futuro della vela olimpica. Nelle sale del Chelsea Football Club prende il via il Mid Year Meeting di World Sailing, in cui dovrebbero essere decise le discipline (non le classi) per Parigi 2024. Il movimento velico internazionale si è fatto sentire con un'intensa campagna social, che ha portato anche alla **lettera aperta** dei sei olimpionici che abbiamo rilanciato su Fare Vela (a oggi 7.115 lettori solo sulla nostra testata) ed è stata letta in inglese e spagnolo praticamente in tutto il mondo velico, e a una **petizione** sul rinvio di decisioni drastiche che a oggi ha raggiunto ben 17.455 firmatari.



L'americano Caleb Paine in Finn a Rio 2016 nelle regate con vento a 30 nodi in oceano. Paine vinse il bronzo con una Medal Race da urlo che tenne incollati alla TV in prime time milioni di spettatori negli USA. Foto Deaves

Non solo, il board esecutivo e il Council di World Sailing sono sepolti da ben 62 submission, a cui se ne aggiungono 12 rimandate dalla Conferenza Annuale di fine 2017. I mittenti sono le federazioni nazionali e molte associazioni di classe, in cui ormai si chiede tutto e il suo contrario.

World Sailing, in cui voci di corridoio dicono che sembrerebbero deteriorarsi le relazioni tra il non-velista CEO Andy Hunt e il presidente Kim Andersen, punta forte sul "re-shaping", ovvero rimodellare le classi olimpiche per Parigi 2024. Hunt proviene come noto dal mondo del Rugby e dalla British Olympic Association. Fu portato in World Sailing da Carlo Croce e vi è rimasto dopo la sconfitta di Croce nelle elezioni di fine 2016 che portarono all'elezione di Kim Andersen.



Andy Hunt, il poco velista CEO di World Sailing, federazione mondiale della vela. Foto World Sailing

Più che di "re-shaping" nel mondo velico c'è invece il timore di una "distruzione" della concreta realtà quotidiana della vela praticata. La maggioranza del mondo velico, i circoli e le classi chiedono infatti stabilità e chiarezza di programmi, praticamente il contrario di quello che il board di WS sta facendo, con l'insistente progetto di rendere la vela uno sport diverso da quello che è sempre stato, uno sport di partecipazione. Un progetto basato su adrenalina, consumo rapido, velocità, salti e tutto quanto fa show... dimenticandosi però che alla base della piramide che porta all'Olimpiade c'è un enorme movimento di velisti e circoli basato sulle flotte, le classi, le filiere che portano poi, in successive selezioni, all'approdo dei migliori ai circuiti internazionali. Da questo mondo, sulla spinta anche di lobby di cantieri potenti (lo stesso Kim Andersen pare assai vicino al Nacra o le forti relazioni in seno all'Events Committee del cantiere che produce i 49er), l'Esecutivo di World Sailing appare sempre più distante, con rischi ben precisi per l'intero movimento e una separazione sempre più identificabile tra vela professionale e vela praticata, sia essa amatoriale o giovanile.

Come noto, con una procedura di votazione elettronica assai contestata, sono state messe under review le seguenti discipline

- Men's Windsurfer
- Women's Windsurfer
- Men's One Person Dinghy Heavyweight
- Men's Two Person Dinghy
- Women's Two Person Dinghy

Ovvero leggi: RS:X M e F, Finn, 470 M e F.

Si noti che Finn e 470 sono le uniche due classi non monopoliste e che invece proprio tutte le altre, che sono in *breach* delle normative internazionali antitrust, sono state lasciate al loro posto. La Causa contro i monopoli nella vela olimpica, iniziata dallo Studio Legale La Scala per conto di alcuni operatori del mercato velico, sta andando rapidamente avanti e ha già raggiunto i tavoli competenti alla Comunità Europea. Le prime interpretazioni parlerebbero di vela olimpica in rilevante inadempienza delle leggi sul libero mercato. La questione continua a essere sottovalutata da World Sailing, che ha messo giù una sorta di "processo di revisione anti-trust" che ogni otto anni dovrebbe verificare... Già, ma nel frattempo che succede? Chi è in *breach* continua a farlo?



Giles Scott vince l'Oro nei Finn a Rio 2016. E' uno dei sei olimpionici firmatari della lettera aperta a World Sailing. Foto Renedo

La procedura anti-trust potrebbe portare a rivedere anche i Laser, Laser Radial mentre del super-in-breach Nacra 17 nessuno parla nel board. Di fatto aprire il mercato dei costruttori, con le dovute royalty ai possessori dei marchi registrati, risolverebbe facilmente la questione. Chi costruirà le barche migliori, nell'ambito delle regole di stazza, sarà premiato dal mercato, con beneficio di qualità e prezzi per i consumatori finali. E invece...

Le discipline e classi che secondo WS sarebbero già confermate per Parigi 2024 sarebbero quindi:

- Men's One Person Dinghy - Laser
- Women's One Person Dinghy - Laser Radial
- Women's Skiff - 49erFX
- Men's Skiff - 49er
- Mixed Two Person Multihull - Nacra 17

Gli *Slate* possibili sono molteplici. Si va da quattro eventi misti, a un nuovo singolo foil per le donne, alla barca offshore, al kite misto. Finn dentro o fuori, Nacra solo donne, 49er misto, c'è davvero di tutto.

Le pressioni per l'ingresso del kiteboard sono forti, e probabilmente il kiteboard ce la farà, così come pare che i francesi spingano molto sull'evento offshore misto (uomo-donna). Vi sono poi le questioni decisive dei pesi degli atleti (deve essere garantito il più ampio range di pesi corporei) e genere (velisti e veliste devono avere ugual numero dopo che a Rio 2016 erano già 55%/45%).

Il piano di Hunt si baserebbe sul fatto che il Comitato Olimpico Internazionale (CIO) avrebbe detto alla vela che "o si rinnova o sarà rinnovata". L'affermazione è stata smentita da più parti, compresi il CIO che prima della Conferenza di Barcellona 2016 **scrisse** ad Hunt che l'indipendenza nelle scelte di WS era totale, e lo stesso presidente Kim Andersen, che ha detto, nella sua lettera preparatoria al Mid Year Meeting, che World Sailing è autonoma nelle decisioni e non c'è alcun pericolo di uscire dal programma olimpico.

"In debates around the sailing world, it has been mentioned that the IOC is demanding change. I must say that this is not the case." ovvero "nel dibattito velico internazionale, è stato spesso menzionato il fatto che il CIO sta chiedendo un cambio. Devo dire che non è così", sono state le parole usate da Andersen.

Dopo la Conferenza di Barcellona 2016 era stato formato un Working Party che doveva analizzare le varie classi. Le sue conclusioni sono contenute in un rapporto che brilla per inconsistenza di analisi e che potete leggere qui sotto.

[2024 Events & Equipment WP Report_30.04.18_FINAL](#)

In tale rapporto classi come il Finn e il 470, che guarda caso sono sempre le uniche due non monopoliste e furono le uniche a regatare in oceano a Rio 2016 in condizioni epiche mentre le altre se ne stavano al riparo della Baia, hanno ricevuto una votazione di 1/5 come appeal media. Nulla di più lontano dalla realtà e certo se le TV neanche si accorgono del capitale mediatico che hanno per le mani quando si dà la priorità agli atleti, ai loro sforzi e storie, e non alla sola velocità che invece nasconde le storie umane...

L'immedesimazione con un atleta, il tifo nazionale sono decisivi nel successo dello sport. Altrimenti perché qualcuno dovrebbe vedere in TV una Maratona olimpica? Il board di World Sailing, sotto la guida del non velista Andy Hunt, pare disposto a rinunciare alla storia stessa della vela. Sul Finn hanno regatato e vinto Paul Elvstrom, Russell Coutts, Jochen Schuemann, Valentin Mankin, Ben Ainslie, Giles Scott, praticamente la leggenda stessa della vela capace poi di vincere America's Cup e molto altro. Un po' come se dall'atletica leggera si togliesse appunto proprio la Maratona.



Rio 2016 Olympic Sailing Competition
© Sailing Energy/ World Sailing
Free Editorial Rights

470 a Rio 2016

La scelta delle classi è decisiva per tutte le filiere nazionali, per le classi propedeutiche e quelle giovanili. Per i circoli che hanno flotte di barche di proprietà, che mettono a disposizione dei più giovani. Il rapporto di sicurezza gommoni-barche cresce all'aumentare della velocità, mandando a farsi benedire la tanto dichiarata *sustainability* ambientale dei cui si vanta World Sailing.

Gli eventi misti uomo/donna dovrebbero aumentare, per rispettare la quota del 50 per cento richiesta dal CIO. Si parla di evento kiteboard misto, di 470 misto e di evento offshore misto. L'offshore a proposito, certamente rappresenta la maggioranza delle barche che navigano nel mondo, ma chi darà i fondi ai Paesi emergenti per sistemare una campagna in un one design del valore di 200.000 euro?



Il Figarò 3, sembra essere il one design candidato dai francesi per l'evento offshore 2024. E chi se lo potrebbe permettere?

Insomma, pare proprio che la vela sia in mano a un gruppo esecutivo che poco conosce la realtà quotidiana di questa disciplina. Come voterà il Council, composto invece da rappresentanti cresciuti a pane e vela da sempre? La sensazione che si vada sempre più verso una separazione tra il mondo reale dei praticanti e quello dello show business dai numeri ridottissimi è concreta. I velisti migliori ovviamente si dirigeranno verso le classi olimpiche e quelle professionali e si perderà sempre più quella condivisione tra giovani, amatori e campioni che ha fatto della vela il migliore e più radicato tra gli sport di partecipazione.

Prendiamo il Kiteboard stesso. Divertente e praticato da moltissimi velisti come hobby ludico, ma che nella realtà vive su un mondo che nasce dalla *beach-culture* del surf, diversa da quella dello yachting, e che delle regate fa volentieri a meno, divertendosi moltissimo nelle uscite dalle spiagge ventose. E proprio come sede olimpica (*venue*) sembrerebbe più logica avere quella del surf, che ricordiamo da Tokyo 2020 sarà nuovo sport olimpico: una spiaggia invece di un Marina. Insomma il rinnovamento e l'innovazione nella vela ci sono sempre stati, ma mai si è arrivati a snaturarne il DNA. Le classi si aggiornano, le flotte nascono, crescono e si rinnovano. Alcune scompaiono. Ma mai si era avuta sin'ora la sensazione che un elefante volesse entrare nella cristalleria per impiantare, dopo il suo passaggio demolitore, un negozio di smart phone da click usa e getta.

Tale rischio concreto adesso c'è. I prossimi giorni chiariranno gli scenari. Il dibattito sulle submission proseguirà all'interno del Council, di cui fa parte per l'Italia Walter Cavallucci, e lunedì dovrebbe svolgersi la votazione decisiva sulle discipline per il 2024.