



22/02/2018 - 11:17

## ESCLUSIVA DI SAILY.IT: UN CASO CHE SCUOTE LA VELA OLIMPICA

# L'AVVOCATO CHE FA TREMARE WORLD SAILING

**Il dado è tratto. Parla l'avvocato Giuseppe La Scala, titolare dello studio legale che aveva studiato le carte: "Abbiamo avuto mandato a procedere: tra la metà e la fine di aprile sarà inviato il filing all'autorità europea anti-trust." Che aprirà la fase istruttoria, con tutti gli approfondimenti e le indagini del caso. Ecco quali sanzioni rischiano tutti gli eventuali "colpevoli", da World Sailing alle aziende, fino addirittura al CIO. Ma anche quali sono gli spiragli di soluzione possibile alla vicenda**

di Fabio Colivicchi

È un avvocato, fondatore di uno dei primi 30 studi legali d'Italia, ma anche un velista appassionatissimo di tutte le barche (più di tutte il Dinghy 12 in versione Classic, rigorosamente di legno) l'uomo che ha la mano sul "bottone" per sganciare il filing antitrust in grado di cambiare la storia della vela olimpica mondiale. Giuseppe La Scala, 58 anni, origini siciliane, nascita piemontese, radici toscane, famoso anche come supertifoso milanista e presidente dei piccoli azionisti della squadra rossonera, è un omeone estroverso, di travolgente e appassionata eloquenza. Il suo studio legale (170 avvocati e 100 dipendenti) è specializzato in diritto bancario, finanziario, societario, restructuring, e diritto commerciale. Ma (Milan a parte) i suoi weekend e ogni giorno libero sono dedicati anima e corpo alla vela.

Adesso però come avvocato, La Scala ha in mano il dossier più scottante per lo sport della vela. Su incarico di alcuni clienti, da mesi - insieme a un pool di professori universitari che hanno contribuito a redigere un chilometrico parere "pro-veritate" - studia il caso dei monopoli che affliggono almeno sette classi su dieci della vela olimpica. Costruzione degli scafi, fornitura delle vele e altre attrezzature, regolate in violazione delle normative antitrust europee. La segnalazione e il dossier circolano da mesi nei corridoi europei e della stessa World Sailing, dapprima come monito, a ragionare e trovare soluzioni più corrette, ma adesso - visti gli ultimi sviluppi della federazione velica mondiale - sono pronti a trasformarsi in procedimento legale amministrativo vero e proprio. Con tutte le conseguenze (a catena) del caso.

*"Quanto fatto finora non ha avuto effetto, chi ha seguito e segnalato il caso si è sentito letteralmente preso in giro e le recenti decisioni patetiche sulle classi under review lo confermano. Per questo - annuncia Giuseppe La Scala - i nostri clienti ci hanno firmato mandato a procedere presso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato dell'Unione Europea. Ora stiamo lavorando sulla documentazione, il filing verrà depositato entro il mese di aprile."*

**Dunque prima del Mid Year Meeting di World Sailing a Londra, in programma a maggio. Perché questa accelerazione?**

*"Sul tema World Sailing ha avuto un atteggiamento quanto meno incerto e ondivago, prima il Board ha messo under review le classi Laser, poi ne ha scelte altre tra quelle che non violano le norme anti-monopolistiche. E poi la situazione è davvero paradossale. Siamo al punto che una classe olimpica fa un censimento sugli incidenti che capitano spesso agli atleti che la usano, raccogliendo una casistica scientifica che testimonia i rischi reali, e per di più commercializzata in regime monopolistico, ma non è considerata under review dalla federvela internazionale..."*

**Come confutare i dubbi che a sollevare il caso siano altre classi o altri soggetti concorrenti?**

*"Se esiste una normativa antitrust, questa va rispettata da tutti, e basta, non conta chi solleva il caso, perché le conseguenze valgono per tutti. Questa azione può persino essere una opportunità per World Sailing, per uscire un momento di difficoltà."*

## **Quali sono i tempi del procedimento?**

*"Ricevuto il filing, l'autorità amministrativa avvia la fase istruttoria. I tempi non sono prevedibili, possono passare alcuni mesi, la rapidità dei procedimenti è fatta dall'autorità anche in funzione del loro valore economico e della rilevanza. In questo caso i termini economici non sono elevati, ma il valore simbolico è enorme, e la commissione ne è ben consapevole. Nell'istruttoria si fanno tutti gli approfondimenti e le indagini del caso, si valutano gli impatti economici, e alla fine si arriva all'eventuale emissione di sanzioni."*

## **Chi può risultare sanzionato, e in quali termini?**

*"Tutti i soggetti che in diverso modo partecipano al comportamento illecito, cioè in violazione delle norme antitrust, sono sanzionabili. In primo luogo World Sailing, che ha normative che consentono questi comportamenti, poi i cantieri e le aziende in generale che risultino favorite dal regime di non concorrenza, e infine persino il CIO, se emergesse che di fatto avalla le scelte di World Sailing. Difficile immaginare l'ammontare delle sanzioni, ma nel caso di World Sailing si potrebbe arrivare fino al 10% dei ricavi."*

## **Si tratterebbe di sanzioni solo economiche?**

*"Naturalmente no, ci sarebbe l'obbligo di ripristinare la piena concorrenza prevista dalle norme. Non è una cosa difficile, e insisto su questo aspetto, perchè se si fosse compreso prima, forse non saremmo arrivati al punto in cui siamo. Non è difficile aggiustare le cose, da parte di WS basterebbe convocare i costruttori e obbligarli a mettere a disposizione il marchio ad altri licenziatari in cambio di adeguate royalty. Un meccanismo persino banale."*

## **Siete sicuri di avere una sentenza favorevole?**

*"Tutti gli esperti di diritto antitrust – a iniziare dai professori universitari consultati - che hanno studiato il caso della vela olimpica sono stati concordi, e molto meravigliati che si fosse arrivati a una situazione così fuori dalle regole."*

## **Che l'eventuale sentenza renderà comunque obbligatorio. Ci possono essere altre conseguenze?**

*"Non entro nei discorsi politici e sulle possibili scelte di WS per disinnescare il procedimento e i suoi rischi finali, ma certo dopo la prevedibile sentenza può avere altre conseguenze pratiche. Ad esempio, domani un cantiere o una veleria possono chiedere all'autorità nazionale, alla FIV, di essere ammessi a costruire una deriva olimpica e la sua vela, rispettando il regolamento e in virtù delle clausole nulle che prevedono un costruttore unico. Penso che alla fine questa vicenda possa portare vantaggi per tutti, perchè si potranno avere prodotti migliori a costi più bassi."*

Il bottone dunque sta lì, sulla scrivania dell'avvocato La Scala, velista.

## E se under review ci finisse World Sailing? Così la questione dei monopoli sta scuotendo la vela internazionale. La ricostruzione dello Studio La Scala

By **Michele Tognozzi** - Feb 22, 2018

**Roma**– “Mettere under review da parte di World Sailing le uniche due classi che non sono monopolio, è stato come premere il bottone d’invio del filing con la documentazione di breach delle regole antitrust all’Unione Europea”. Lo dice a Fare Vela una delle fonti dirette, parte in causa di una questione, quella del futuro della vela olimpica e dei monopoli contrari alle norme sulla concorrenza e il libero mercato, che rischia di scuotere la vela sin dalle sue fondamenta.



La questione dei monopoli è nata, secondo quanto confermato a questa testata, da quasi due anni, quando un gruppo di aziende operanti nel mercato (cantieri, velerie, produttori di alberi) si sono chiesti se la rotta monopolistica intrapresa dalla federazione internazionale, che a partire dal 1996 ha sempre più limitato lo spazio per un mercato aperto nella fornitura dei materiali della vela olimpica e giovanile, rispettasse o meno le normative internazionali in materia.

E' stato interpellato lo Studio Legale La Scala, uno dei maggiori d'Italia con competenze specifiche in materia e con anima velista (Giuseppe La Scala, uno dei fondatori, è appassionato dinghista e armatore di Dragoni). Attraverso di lui è stato richiesto un Parere Pro Veritate al Professor Giacomo Di Federico, eminente autorità in materia di Diritto dell'Unione Europea all'Università Alma Mater di Bologna.

### **Così Giuseppe La Scala ricostruisce la vicenda a**

**Fare Vela:** "Più di un anno fa preparammo e inviammo ai vertici di World Sailing, allora guidata da Carlo Croce, uno studio molto approfondito – ma chiarissimo nelle sue conclusioni – nel quale si spiegava che la costruzione in regime di monopolio (o di licenza a discrezione del monopolista) delle derive scelte per gli eventi olimpici violava la normativa antitrust europea.

Dopo che per decenni tutte le classi erano state in libera costruzione, dagli anni '80 le nuove classi via via introdotte erano regolate da prescrizioni che riservavano al cantiere che le aveva disegnate (o fatte disegnare) l' esclusiva di fabbricazione; e la denominazione degli eventi olimpici era di fatto divenuta quella dei marchi commerciali registrati che contraddistinguevano il modello di deriva.

Una cosa assolutamente illegale, e che violava addirittura le prescrizioni del CIO, colpevolmente distratto.

Tutto ciò a scapito della qualità e degli sportivi, che spesso pagavano assai più del dovuto materiale scadente (scafi, vele, rig) perché prodotto in assenza di concorrenza.

E a scapito di ottimi cantieri e velai che avrebbero potuto migliorare la qualità (e, in certi casi, la sicurezza) offrendo un prodotto migliore, a prezzo minore.

Chiedemmo che WS ponesse fine a questa situazione illegale volontariamente, senza dover ricorrere alle autorità competenti. Gli strumenti per farlo erano semplicissimi e a costo zero (se non per chi si era approfittato del monopolio per anni).

Nonostante il cambio al vertice della Federazione Internazionale, si è finto di volersi occupare della situazione, salvo poi non farlo. Mettendo anzi "under review" le classi in libera costruzione!

Di fronte a questa dimostrazione di incompetenza, non ci resta che agire in tutte le sedi che possano porre finalmente fine a questa situazione.

Abbiamo dunque ricevuto mandato a procedere avanti la Commissione Europea. Depositeremo gli atti entro poche settimane.

Contemporaneamente agiremo anche in sede nazionale, coinvolgendo le federazioni locali, per far dichiarare la nullità delle regole che consentono i monopoli. Di fronte a questo stato di fatto, non resta che l'intervento d'autorità e l'applicazione di adeguate sanzioni".

Lo studio a cui si riferisce La Scala, intitolato "*Independent (pro veritate) opinion regarding the compatibility with Articles 101 and 102 TFEU of World Sailing's decision to reserve Olympics and Youth Olympics classes to boats and boards whose construction is subject to industrial property rights*", ha documentato in 43 dense pagine l'esistenza del breach delle norme antitrust della Comunità e consigliava azioni volte a liberalizzare il mercato, nel senso di un'apertura alla costruzione delle varie classi, con le dovute royalty ai detentori dei marchi. Ciò con evidenti ripercussioni in termini di qualità delle barche e prezzi migliori per gli utenti finali (i velisti).

L'azione si è svolta nelle sedi competenti, in World Sailing, e sono stati richiesti anche altri pareri legali e comunitari, tutti concordi, se non addirittura sorpresi, di come tale situazione contraria alle norme internazionali sul libero commercio avesse potuto realizzarsi.

Non solo, la richiesta del CIO di mettere under review alcune classi in vista del 2024, con il contestato voto prima dell'Events Committee e poi dello stesso Council (21 a 18) ha portato all'assurda situazione che siano state messe under review proprio le uniche due classi (470 e Finn) che non sono monopoli, ma aperte al libero mercato.



*L'avvocato Giuseppe La Scala in Dinghy. Foto James Robinson Taylor*

Non vi sono, di fatto, esempi di una monomarca che assegna medaglie olimpiche o campionati del mondo al di fuori della vela. Automobili, moto, sci, bob, biciclette sono tutte prodotte da un mercato aperto, dove il mezzo migliore viene preferito dagli atleti e premiato dagli acquisti dei tifosi/praticanti dilettanti e viene definito da regole conosciute da tutti e controllate dagli stazzatori. Così non è nella vela attuale, dove Laser, 49er, FX, RS:X, Nacra 17 sono tutte classi monopolistiche. Il caso del Nacra 17, difeso addirittura dal presidente di World Sailing Kim Andersen, è clamoroso, con una barca che ha seri problemi di qualità e sicurezza che è in corso di sviluppo a spese (fisiche e di denari) dei velisti che vi navigano.

Come si ricorderà la vela olimpica era sempre stata un mercato aperto, con cantieri, velerie, aziende di attrezzature che prosperavano e miglioravano il prodotto e promuovevano la vela. Dragoni, 5.5, Finn, FD, Star, Soling, Tornado, 470 erano sempre di libera produzione. Poi si arrivò al 1992, con il primo one design (la tavola Lechner) e al 1996 con l'avvento del Laser monomarca. Di lì l'ISAF prima e la World Sailing poi si sono diretti verso la strada del one design. Sono arrivati i 49er (2000), i Laser Radial, gli RS:X, l'FX, i Nacra (2012). La Star ha perso il suo status e, se fosse per il CEO di World Sailing Andy Hunt, per il 2024 lo perderebbero anche Finn e 470, con la prima classe che rappresenta la storia stessa della vela olimpica e la seconda amatissima in molti Paesi emergenti. Due classi, tra l'altro, che si adattano perfettamente alla direttiva di WS di garantire l'accesso alla vela olimpica a tutti i pesi corporei: ai due lati opposti della forbice, leggeri i 470ntisti, pesanti i finnisti.

Insomma, nessuno ci aveva fatto mai caso o nessuno aveva la forza legale e normativa di protestare, con i cantieri che man mano chiudevano e gli spazi sempre più ridotti per innovare nell'ambito delle regole di classe.

Le trattative ci sono state, ma in World Sailing, che avrebbe potuto semplicemente liberalizzare il mercato garantendo le dovute royalty ai marchi monopolisti, prima hanno fatto spallucce, poi, una volta capito che l'azione era seria e fondata, si sono messi a parlare salvo poi, alla prova dei fatti del voto recente, far di nuovo come se tutto fosse lecito mettendo under review proprio le classi in regola. Sì, nel frattempo hanno elaborato un complicato documento guida per sistemare la questione a cadenze di otto anni, mettendo sotto osservazione proprio Laser e RS:X, ma di fatto il mercato è sempre più chiuso. Non solo, anche il kiteboard potrebbe terminare in monopolio visti gli sforzi di Nei Pryde (anche se l'IKA ha spostato un sistema misto) e l'ipotizzato one design offshore (Beneteau) per Parigi 2024 andrebbe nella direzione del one design.

Come detto, adesso si è arrivati al punto di non ritorno. Per il mese di aprile, come confermato dalle nostre fonti dirette, lo Studio La Scala ha annunciato la consegna del filing, la causa, presso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato dell'Unione Europea. Il pool di aziende che hanno protestato, e i loro legali, sono convinte di vincere, visti gli autorevoli pareri raccolti sul fatto che vi sia una "chiara infrazione". E una volta attivato il meccanismo, l'Autorità della CE va avanti da sola. Di fatto si tradurrebbe in una procedimento di accertamento poi di sanzione dell'infrazione. Le sanzioni, come detto in precedenti articoli, possono arrivare al 10 per cento del fatturato dell'anno precedente, il che in molti casi sarebbe catastrofico, e riguardano a salire le aziende monopoliste in breach, World Sailing e potrebbero addirittura arrivare allo stesso CIO, visto che è l'autorità che conferma le scelte di WS.

Così commenta una delle aziende che ha promosso l'azione legale: "Insomma dall'Italia, una volta culla dei cantieri della vela olimpica, con aziende che via via sono state ridimensionate o sono state chiuse perchè i loro prodotti sono stati sostituiti da classi monopolio, esempio gli splendidi FD di Bianchi & Cecchi e le Star dei cantieri Lillia e Folli, sta partendo un'iniziativa che potrebbe riportare i velisti al centro dell'attenzione e non le mille lobby che perturbano la vita di World Sailing, visto che non sarebbero più le skill politiche a determinare lo status olimpico ma la qualità



e i prezzi delle barche prodotte, favorendo così i velisti che avrebbero qualità migliori a prezzi più contenuti, come sempre accade nei mercati dove le leggi della concorrenza sono applicate. Insomma dopo che il 50 per cento delle classi olimpiche sono finite under review, sembra probabile che under review ci finisca anche World Sailing”.

E poi, appunto, c'è la governance di World Sailing.



*Il board di World Sailing, con il presidente Kim Andersen e il contestato CEO Andy Hunt (il primo a sinistra)*

“Prima che tu cambi la vela, vogliamo assicurarci che tu conosca la vela”. La battuta che George Clooney pronuncia nel fortunato film “Tra le nuvole” può essere adattata, semplicemente mettendo la parola vela al posto del “lavoro” a cui faceva riferimento il fascinoso George, ad Andy Hunt, iperattivo CEO di World Sailing. Hunt si è messo in testa di rivoluzionare il programma olimpico, solo che il tipo, come riconosciuto dai principali osservatori e media velici internazionali, “non ha alcun background velico”.

Hunt proviene dal mondo del Rugby e dello sport britannico, con frequentazioni importanti pre Londra 2012, ma sembra proprio disconoscere le particolarità della vela, disciplina assai composita che si basa su un principio verificato base: si tratta di uno sport di praticanti e non di “tifosi”. La vela è bello farla, più che vederla. Avere la pretesa di cambiarla per conquistare un’audience a suon di scuffie e planate ipereloci, cavalcando l’illusione di effimiri “like” facebookiani dell’irrisoria durata di quella strana e ingannatrice nuova unità di misura che è il click/pollice, servirà solo a perdere la base di praticanti senza conquistare le TV. Questo in teoria, perché in pratica, invece, le manovre in atto in World Sailing in queste settimane sono assai più subdole e coinvolgono interessi economici notevoli che, con la questione irrisolta dei monopoli, possono mettere a rischio un intero settore.

E la questione monopoli è ora pronta ad arrivare sui tavoli della Comunità Europea. Con le conseguenze che vedremo.