



LA RIVOLUZIONE ITALIANA DELLA VELA MONDIALE

Addio al Finn, cambio della classe Windsurf, avvento di Kiteboard e Keelboat offshore (da scegliere...), Laser ancora sulla graticola dei trials, 470 misto. Ma soprattutto l'agenda Antitrust che dal 2020 prevede la fine di ogni situazione di monopolio sul mercato. Devoti potrà costruire i Laser? Zaoli potrà fare le vele 49er? Prodotti di qualità a costi inferiori? Ritorno alla libertà? Quanto è sincero chi ha il potere in World Sailing? Storia e prossimi sviluppi dell'azione che è italiana al 100%. Con nomi e cognomi

di Fabio Colivicchi

Luca Devoti va in barca da ragazzino, ha sempre avuto un carattere imprevedibile: genio, sregolatezza e tantissime altre cose. Fisico, intelligenza, visioni. Ha iniziato a capire il Finn (e un po' di se stesso) fino a vincere l'argento olimpico a Sydney 2000, ha fatto l'America's Cup (+39 Challenge), s'è messo a disegnare e costruire i Finn talmente migliori degli altri da aver surclassato ogni concorrente. Mente febbrile, parla 6 lingue, lancia aziende, prodotti e anatemi come fossero virate e strambate, vive a Valencia dove ha anche una Accademia velica specializzata sui singoli.

E' lui che ha acceso il cerino della miccia, di quello che oggi sintetizziamo in "Antitrust". Il primo artificiere. Luca Devoti nella primavera 2016, sente odore di fronda anti-Finn, vuole reagire. Il Finn e il 470, uniche barche non costruite da cantieri monopolisti sul mercato, stanno per essere giustiziate... Ne parla all'amico Giuseppe La Scala, finnista, dinghyista, e titolare di uno dei primi 30 studi legali in Italia, altro personaggio vulcanico e multitasking (è famoso nel calcio in quanto presidente dei piccoli azionisti del Milan). Il quale coinvolge il massimo esperto europeo della materia, il professor Giacomo Di Federico dell'Università di Bologna, che conferma (in un parere pro-veritate di 40 pagine): "Sì, in effetti ci sono comportamenti inopportuni e illegittimi, che violano norme antimonopolistiche". C'è ampia materia per investire della cosa le apposite autorità. "Nella vela le regole sono una componente essenziale: e allora facciamole rispettare!", chiosa il dinghyista La Scala.

A Devoti e La Scala si unisce da subito anche Andrea Mannini, brillante contitolare della veleria Zaoli, nonché super coach di classi olimpiche (ha vinto medaglie ovunque, dalla Croazia alla Turchia, dall'Argentina alla Gran Bretagna, e oggi è responsabile tecnico del programma vele, e allenatore 470 della squadra olimpica inglese: il primo coach non anglosassone degli inglesi!), con Beppe Zaoli (velista, velaio, organizzatore, presidente dello Yacht Club Sanremo). Invisano il parere pro-veritate in inglese a World Sailing. La prima reazione è di rassicurazione: "Tranquilli, mettiamo tutto a posto". Ma nella realtà WS non ritiene che il caso-antitrust sia una minaccia reale, va avanti per la sua strada: classi monopoliste come Nacra 17, 49er, FX, RSX, Laser, e abbandona per strada le uniche "in regola", 470 e Finn.

Ma il gruppo degli italiani non si ferma. L'autorità antitrust italiana apre una prima indagine, e l'avanzamento arriva a WS. Ci sono due incontri a Milano, allo studio La Scala, con Andy Hunt (CEO di World Sailing, il manager la cui visione tutta votata ai profitti sta di fatto cambiando il modo di essere della federvela internazionale) e John Napier, responsabile degli affari legali di WS. Altre rassicurazioni e promesse, prive di conseguenze pratiche. Così, quando l'antitrust italiano comunica l'archiviazione del caso, a Londra (dove nel frattempo si è trasferita WS in una sede lussuosa e costosissima) si brinda. Senza capire che in realtà l'archiviazione è il passaggio del caso all'autorità superiore, quella europea competente per territorio. Il caso non si è sgonfiato, tutt'altro. Sta preparandosi a esplodere.

Come in un clima da tardo impero, WS va avanti senza curarsi della crescente minaccia. Promettono documenti che non arrivano. Gli italiani si muovono coinvolgendo anche mezzo mondo, ci sono altri incontri con WS, ad Aarhus nel 2017 al test event del futuro supermondiale, Kim Andersen mette ancora sul piatto promesse e una prima Antitrust Compliant Policy (ACP), linee politiche per tenere a bada i reclami. Ma nessun fatto concreto. Piuttosto altri progetti sul futuro della vela olimpica centrati su barche e prodotti in monopolio. I rapporti precipitano.

L'autorità europea, in contatto con gli attori italiani che hanno iniziato tutto, conferma l'intenzione di procedere, annuncia azioni imminenti, si attende che la bomba possa esplodere proprio in concomitanza con l'Annual Conference di Sarasota. E così accade, è storia di questi giorni: una lettera dell'autorità europea a World Sailing preannuncia l'apertura di una indagine. L'antitrust ha gli stessi poteri di una Procura, può fare indagini di ogni tipo, acquisire atti e interrogare, inviare corpi di polizia, e alla fine comminare una sanzione ove ravvisi violazioni. Il tutto in ambito continentale, al quale (fino al compimento della Brexit) appartiene la Gran Bretagna (e comunque non è affatto escluso che entrino in gioco anche autorità antitrust di altri continenti). Si parla di sanzioni economiche pesanti, e ancor più di obblighi a mettersi in regola a scadenze precise. La bomba sta per esplodere.

A Sarasota avvengono cose indicative. L'argentino Pablo Masseroni fa circolare un altro parere legale dal quale risulta che le responsabilità, una volta accertate, ricadrebbero anche sui componenti di Council e Committee, ovvero i rappresentanti politici. Riccardo Simoneschi dichiara pubblicamente il suo voto contrario alle decisioni dell'Events: non cambia l'esito, ma potrebbe metterlo al riparo da conseguenze future. Kim Andersen riunisce Board e Council a porte chiuse e annuncia un salto di qualità nelle politiche antitrust. Il Council dei giorni successivi approva un'agenda che impegna l'ente a far cessare ogni pratica commerciale monopolistica nella vela a partire dal 2020. L'indagine non è ancora iniziata, eppure WS con queste mosse dimostra di temerla, e fa persino una indiretta ammissione di colpa.

E adesso? Le decisioni sugli "eventi" olimpici della vela per Parigi 2024 sono state prese e devono essere ratificate dal CIO entro dicembre. Le conoscete: Catamarano Misto (che significa Nacra 17, a patto che si metta in regola secondo le ACP), Skiff maschile e femminile (49er e FX, stessa situazione), Singolo maschile e femminile (Laser, situazione più complessa, oltre al monopolio si è aggiunta la convocazione di trials per valutare anche altri classi: Melges 14, Devoti D-Zero e RS Aero), Windsurf maschile e femminile (RSX si è reso disponibile per le licenze, ma a Sarasota sono cresciute le azioni del Funboard, anche per una questione di formati e di foiling), Doppio misto (resterà in questa versione uomo-donna il 470), Classe e chiglia doppio misto offshore (da decidere anche se si sospetta che sia già stata scelta a tavolino con i soliti sistemi WS), Kiteboard misto (da decidere, con forti sospetti preventivi del replicarsi di situazioni monopolistiche su tavole e vele, che evidentemente devono essere evitate secondo i principi e le scadenze ACP).

Salvato a Londra al Mid Year con un equilibrismo che si è rivelato troppo debole (la medaglia mista con due classi singolo maschile e femminile), il Finn non sopravvive a Sarasota. Tokyo 2020 sarà l'ultima Olimpiade della gloriosa deriva singola il cui disegno di Richard Sarby fu regalato alla federazione internazionale, e che è stata ai Giochi ininterrottamente da Helsinki 1952, sedici edizioni con quella giapponese, nessuna classe come lei, che ha visto schienare decine e decine di grandissimi nomi immortali dello sport velico. E' insieme uno shock, come accadde per l'addio alla Star, e un segno dei tempi. Un progetto di 70 anni fa, praticamente una barca d'epoca, pur stupefacente nella sua attualità, deve lasciare il campo al nuovo che avanza. Quale nuovo?

C'è il Kite, astro nascente con forte base giovanile, contro il quale si scagliano schiere di tradizionalisti a oltranza che sconfinano nel nostalgico, fino a dire "Non è vela" e a chiedere per esso una federazione separata, sembra di rivedere la storia del Windsurf 35 anni fa, altrettanto bistrattato eppure oggi un caposaldo della filiera sportiva della vela dai livelli giovanili fino a quello olimpico.

E c'è la famigerata Keelboat doppia mista per portare alle Olimpiadi la vela offshore. Un esperimento che ha origini chiare: 1) i francesi, caposcuola della vela offshore, hanno l'occasione di una medaglia sicura a Marsiglia nel 2024; 2) World Sailing ha accordi pronti con la regata intorno al mondo in equipaggio o direttamente con Volvo (è una voce senza conferma) per sponsorizzare questa classe, e vede comunque una generica occasione di business introducendo questo tipo di regate solitamente ricche di sponsor.

L'idea di avere la vela d'altura alle Olimpiadi può affascinare e avere un senso, ma certamente la keelboat porrà una serie immensa di problemi. Da quelli economici specie per i paesi meno ricchi, a quelli logistici. Una scelta coraggiosa e ragionevole sarebbe indicare una classe che sarà fornita dall'organizzazione olimpica 2024, e vietarne la vendita, utilizzando per le regate di selezione e qualifica qualcuno tra i tanti scafi one-design a chiglia che navigano nel mondo. Ma non succederà mai. Piuttosto ci sarà la corsa all'acquisto. Certamente, a dispetto delle voci di scelte già fatte (su tutte si parla come abbiamo già scritto del monotipo L30 di Rodion-Justin), anche le Keelboat dovrà adeguarsi subito all'imposto rispetto delle regole antitrust. La pacchia è finita, in ogni caso.

Quali che siano le ragioni delle parti, i cambiamenti nella vela olimpica sono un fatto fisiologico nel nostro sport, perché il progresso non cambia le porte di calcio o le palline da tennis, ma cambia le barche, gli alberi, le vele... Ci abitueremo anche alle nuove classi olimpiche. Nel farlo però, saremo tutti partecipi, parti attive o passive, fino all'ultimo singolo velista, dell'altro cambiamento storico e culturale del mercato della vela: la fine dei monopoli, se ben gestita (e comunque sottoposta alla parallela indagine), potrà far tornare la vela alle origini, a barche belle con regole di stazza, offerte sul mercato da più costruttori, così come alberi, vele, derive, timoni, col risultato di avere prodotti di qualità a prezzi concorrenziali.

La strada per arrivarci nel 2020 comincia già nel 2019: un anno per richiedere agli attuali detentori dei diritti (ad esempio Bethwite per il 49er o LaserPerformance per il Laser, Neil Pride per RSX) di mettere a disposizione le licenze, stabilendo giuste royalty di mercato (tra il 5 e il 7%) laddove siano titolari di un brevetto, stilare regolamento di stazza e di costruzione. Il processo non sarà breve né indolore. Non tutti vi aderiranno, chi si opporrà di auto-escluderà dalle classi riconosciute World Sailing e resterà sul mercato e nelle attività in modo autonomo. Ma possiamo immaginare uno scenario del genere con duecentomila Laser attivi in circolazione...?

Il cambiamento si estenderà a tutte le barche riconosciute e che fanno attività della federazione mondiale, comprese quelle giovanili. Ogni cantiere potrà valutare se chiedere la licenza per ciascun modello di barca, e ogni velaio potrà fare lo stesso per il piano velico di tutte le classi. Ci sarà una nuova selezione naturale operata dal mercato: i migliori vinceranno, per qualità e prezzo, per assistenza (punto nevralgico cui nessuno pensa), rete di vendita, capacità commerciali. Il vento, insomma, è girato.

Anti Trust CE contro World Sailing, lo Studio La Scala spiega la gravita' del breach

By **Michele Tognozzi** - Nov 3, 2018

Lo status relativo ai monopoli delle classi olimpiche, come si vede solo Finn e 470 sono in regola con le norme Anti-Trust

Milano– L'indagine aperta dalla Commissione Europea contro World Sailing per presunta violazione delle norme internazionali anti-trust ha subito portato a un effetto immediato. Il presidente di WS Kim Andersen e il CEO Andy Hunt hanno capito che l'azione adesso procede sul serio (sin'ora avevamo sempre sottovalutato la questione, portando avanti situazioni di potenziale breach) e ha fatto approvare in fretta e furia una risoluzione che obbliga le classi monopoliste ad aprire il mercato di produzione entro il 2020 secondo dei definiti "Fair Reasonable And Non-Discriminatory (FRAND) terms". Il PDF con quanto approvato qui sotto:

[olympic_equipment_strategy_-_v2](#)

Per comprendere al meglio l'azione della CE abbiamo chiesto **all'avvocato Giuseppe La Scala, senior partner di "LA SCALA – società di avvocati", che ha assistito sin dall'inizio i cantieri che ora si sono rivolti alla Autorità Europea Anti-Trust,** di spiegare nei dettagli l'indagine della CE.



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

In cosa consisterebbe esattamente il breach di World Sailing?

Giuseppe La Scala Il comportamento che alcuni cantieri europei hanno denunciato è quello per il quale la selezione delle derive per gli eventi olimpici preveda ormai – dagli anni '90 del secolo scorso – il progressivo inserimento di monotipi la cui fabbricazione è riservata esclusivamente al costruttore che li ha creati o ne ha acquisito i disegni dal progettista.

E la progressiva eliminazione di tutte quelle imbarcazioni che invece – come accaduto per i primi 90 anni della vela olimpica – sono di libera fabbricazione e devono solo rispettare, naturalmente, le regole di costruzione e stazza. Tra esse sono rimaste soltanto il Finn e il 470.

Ciò ha eliminato ogni concorrenza tra i cantieri, con progressivo e inesorabile decadimento della qualità di scafi, rigging e vele (anch'essi monopolizzati) e applicazione di prezzi del tutto fuori controllo e ingiustificati nel rapporto con la qualità venduta.

Non solo. Come tutti sanno, l'assenza di ogni effettivo controllo di qualità nella costruzione monopolistica non ha nemmeno il vantaggio della assoluta identità del prodotto immesso sul mercato.

Scafi e vele dei monopolisti sono solo apparentemente uguali per tutti, ma – in verità, e come tutti sanno – più o meno "riusciti", spesso con differenze incredibili.

Il tutto a evidente detrimento dei velisti praticanti. La casistica è sotto gli occhi di tutti!

Adesso che l'azione è arrivata alla Commissione Europea, quali sono gli obblighi di indagine dell'Autorità Anti-Trust?

GLS L'Anti Trust Europea indagherà con poteri comparabili a quelli della magistratura penale per verificare la sussistenza e l'ampiezza degli effetti distorsivi del mercato e del danno creato ai consumatori. Ma già la notificazione dell'avvio dell'indagine segnala che sulla esistenza della violazione non ci sono grandi dubbi...

Quando alla entità del danno cagionato, essa servirà per comminare le sanzioni.
 Temo che WS rischi una punizione esemplare, anche alla luce del fatto che ha persistito nella sua condotta dopo essere stata preventivamente avvisata e diffidata dal proseguirla.
 E che potrebbero emergere favoritismi verso cantieri tra loro anche indirettamente collegati.
 Una bruttissima storia...

2. Current Status

Currently the Olympic Equipment licensed manufacturers are as follows:

Class	Licensing details
Finn	No license required
470	License holder is World Sailing
49er	License holder is Julien Bethwaite
49erFX	License holders are Julien Bethwaite and Mackay
Laser	Litigation ongoing on IP rights
Laser Radial	Litigation ongoing on IP rights
RS:X	License holder is Neilpryde Group
Nacra 17	License holder is Nacra Sailing BV

Lo status relativo ai monopoli delle classi olimpiche, come si vede solo Finn e 470 sono in regola con le norme Anti-Trust

Quali sono le sanzioni previste in caso d'accertamento delle irregolarità?

GLS Ovviamente l'immediata rimozione delle norme e dei comportamenti illegittimi, nonché sanzioni pecuniarie che potrebbero anche essere milionarie (si parla di un dieci per cento del fatturato annuo, Ndr).

Vi sarebbero anche responsabilità penali personali?

GLS Se emergesse che i comportamenti illegittimi sono stati adottati dolosamente, anche allo scopo di garantire un ingiusto profitto ai soggetti favoriti, l'Anti Trust Europea potrebbe informare l'Autorità Giudiziaria dei Paesi nei quali il reato è stato commesso o ha avuto i suoi effetti, affinché essa persegua anche penalmente i diretti responsabili.

Aprire la produzione delle classi monopoliste al mercato. Cosa significa esattamente?

GLS Niente di complicato: basta stabilire che le barche selezionate per le Olimpiadi possano esserlo solo se i detentori dei diritti di costruzione concedono la relativa licenza a chi la richieda e che questi paghi al licenziante una royalty equa e di mercato.

Con barche, rigging e vele stazzate rigorosamente una per una e immesse sul mercato a prezzi in concorrenza tra loro e con standard di qualità che farebbero i conti con la presenza di competitor qualificati

Quali sono i tempi di un'indagine del genere?

GLS Nel nostro caso potrebbero bastare pochi mesi: i fatti sono lampanti.

Non riesco proprio a capire come WS possa seriamente sperare di negare la violazione.

Anche se l'atteggiamento dilettantistico di questi ultimi anni può far immaginare che il suo vertice nemmeno si accorga che sta andando a sbattere.

Il guaio è che poi la botta la prende il movimento velico, non i suoi manager, ormai sempre più avulsi dalla realtà della vela vera!

Il parere iniziale pro veritate del Professor Giacomo Di Federico, dell'Università di Bologna, contattato dallo Studio La Scala cosa diceva?

GLS Quando il nostro Studio ha assunto l'incarico, abbiamo ovviamente cercato – per prima cosa – il dialogo.

Abbiamo quindi contattato uno dei massimi esponenti europei del diritto anti-trust e gli abbiamo chiesto un parere indipendente: "pro veritate", come si suol dire.

Parere che ha dato completamente ragione alle nostre tesi e che suggeriva anche i relativi rimedi a WS. Ma WS ha sottovalutato – dimostrando una clamorosa incompetenza – il problema e ha continuato come se nulla fosse.

Per mesi e mesi abbiamo cercato di spiegarci: non c'è stato verso. Alla fine la denuncia all'Autorità Europea Anti-Trust se la sono voluta loro.

Quali soluzioni ha adesso World Sailing, che sembrava almeno fino a tre giorni fa non rendersi ancora conto dell'entità del problema?

GLS Eliminare subito i comportamenti illegittimi e introdurre la libera costruzione in concorrenza: l'unica che garantisce un corretto rapporto prezzo/prestazione e la effettiva comparabilità delle imbarcazioni.

E magari scusarsi con i velisti, dai quali sembra sempre più slegata...