

CASO 6/2012

Campionato Nazionale Este 24 - 2012

Santa Marinella Regata Nazionale

C.N.G. Marconi a.s.d. e C.C. Aniene Santa Marinella a.s.d.

ITA 24009 c/ Comitato di Regata

Regola 32.1 del Regolamento di regata ISAF:

Dopo il segnale di partenza, il Comitato di regata può ridurre il percorso..., o annullare la prova...com'è appropriato a causa di :

a) un errore nella procedure di partenza;

b) maltempo;

c) vento insufficiente che renda improbabile l'arrivo di qualsiasi barca entro il tempo limite;

d) mancanza od errato posizionamento di una boa;

e) qualsiasi altra ragione che pregiudichi direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione, oppure potrà ridurre il percorso in modo che le altre prove in programma possano aver luogo. Comunque, dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è arrivata entro il tempo limite qualora sia previsto, il Comitato di regata non dovrà annullare la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze per tutte le barche nella prova e nella serie.

Regola 62.1 del Regolamento di regata ISAF:

Una richiesta di riparazione o una decisione del Comitato per le proteste di prendere in considerazione una riparazione, deve essere fondata su un reclamo o sulla possibilità che il punteggio sia stato, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:

a) un'azione non corretta o un'omissione del Comitato di regata, del Comitato per le proteste o dell'Autorità organizzatrice, ma non a seguito di una decisione del Comitato delle proteste quando la barca era parte in udienza;

LA GIURIA D'APPELLO

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Fabio Donadono, Eugenio Torre (componenti), Marco Alberti (componente supplente) con Anna Maria Bonomo (relatore) e Sergio Pepe (uditori), ha pronunciato la seguente

decisione

sull'appello proposto dall'imbarcazione ITA 24009, denominata Leste Mani contro la decisione del caso n. 1, emessa il 29 aprile 2012 dal Comitato per le Proteste del Campionato Nazionale Este 24, organizzato dai Circoli C.N.G. Marconi e C.C. Aniene - sez. Vela di Santa Marinella, con la quale è stata negata la riparazione richiesta dall'imbarcazione appellante per l'intervenuto annullamento da parte del CdR della prima prova della seconda giornata del campionato, avendo ritenuto tale decisione di annullamento della prova del tutto corretta.

La vicenda che ha dato origine alla decisione contestata può essere così di seguito riassunta, sulla base dell'ampia e articolata istruttoria esperita nell'ambito dell'udienza di trattazione della richiesta di riparazione le cui risultanze, in punto di fatto, sostanzialmente coincidono con la ricostruzione dei fatti esposta dalla stessa parte appellante nel ricorso in esame.

Nella seconda giornata del Campionato Nazionale Este 24, svoltosi nelle giornate del 28, 29 e 30 aprile 2012 in località Santa Marinella, nella prima prova del programma di giornata, dopo la partenza e uno svolgimento del tutto regolare, ITA 24009 completava il percorso, in conformità alla definizione di arrivo, in prima posizione, così registrato dallo stesso CdR, con un sensibile distacco dalle altre imbarcazioni in regata. Dopo aver liberato la linea di arrivo sull'imbarcazione veniva effettuato, senza alcun rilievo, il controllo di stazza da parte dello stazzatore presente in acqua sul campo di regata con il gommone ufficiale.

Le istruzioni di regata, al punto 14, prevedevano un tempo limite per ogni prova di 20 minuti dopo l'arrivo della prima imbarcazione. Nel trascorrere di tale periodo il vento, che al momento dell'arrivo di ITA 24009 era stato descritto come di intensità di circa 3/4 nodi, era andato scemando quasi completamente creando un rallentamento delle altre imbarcazioni ancora in regata nei pressi del passaggio dell'ultima boa di poppa precedente lo stacchetto finale dell'arrivo.

Il presidente del CdR ha dichiarato in udienza che dopo circa 10 minuti dall'arrivo di ITA 24009 - quindi quando mancavano altri dieci minuti alla scadenza del tempo limite - ha cominciato ad osservare la flotta ai fini di un possibile annullamento, e che, a circa 2-3 minuti dalla scadenza del tempo limite, ha esposto la bandiera N di annullamento della prova. A specifica domanda formulata da ITA 24009 nel corso dell'udienza, il Presidente del CdR ha precisato che ove non fosse stata esposta la bandiera N *“si sarebbe classificata solo un'altra barca per 10” dal limite”*.

Lo stazzatore, sentito come testimone presente in acqua al momento del fatto - in quanto dopo le verifiche su ITA 24009 era risalito sul gommone e si era diretto verso la flotta ancora in regata - ha precisato che una seconda imbarcazione, di cui non ha indicato il numero velico, aveva in realtà tagliato la linea d'arrivo ed impegnato a lungo la stessa pur aiutandosi nella propulsione, stante l'assenza di vento, con violenti colpi di timone. In risposta a specifica domanda del CdP, il Presidente del CdR ha confermato che una seconda imbarcazione era

rimasta a lungo nella linea di arrivo prima di liberarla con modalità che non sono state accertate e che qualora la prova non fosse stata annullata questa imbarcazione, di cui non ha indicato il numero velico, avrebbe terminato la regata.

Sia il testimone che il CdR hanno precisato che il calo del vento è stato repentino seguito però da uno “sbuffo” proveniente da una direzione diversa rispetto a quella su cui era posizionato il campo. A specifica domanda del CdP lo stazzatore-testimone ha dichiarato che nel momento del calo del vento e del successivo sbuffo *“la flotta delle barche ancora in regata avevano tendenzialmente la stessa prora che manteneva con difficoltà utilizzando talvolta colpi di timone impropri, e di aver seguito il secondo che probabilmente aveva beneficiato dello sbuffo sopracitato”* Ad analoga domanda il Presidente del CdR rispondeva che *“la flotta governava a tratti mostrando rotte e soluzioni veliche differenti a causa della distribuzione irregolare del poco vento”*.

Il presidente del CdR, sempre su domanda del CdP, ha confermato che a giudizio del Comitato il mutare delle condizioni del vento è stato tale da inficiare la regolarità della prova e che l’annullamento è stato disposto perché si era ritenuto che la prova e la manifestazione sarebbero stati falsati nei confronti della quasi totalità degli iscritti se fossero stati classificati DNF.

All’esito della udienza, il CdP sulla base dei seguenti fatti accertati *“Il CdR verificato che nessun altra barca avrebbe potuto tagliare il traguardo prima dello scadere del tempo limite, eccetto 24009, annullava la prova.”* , negava la richiesta riparazione con la seguente motivazione conclusiva: *” A seguito dell’arrivo della prima barca si è attivato il tempo limite di cui alla regola 32.1c. continuando il CdR, causa totale assenza di vento, ha correttamente valutato che nessun’altra barca sarebbe giunta correttamente entro tale tempo limite. Il CdR ha attentamente e correttamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella prova e nella serie.”*(32.1 ultimo capoverso).

ITA 24009 ha proposto tempestivo appello avverso la predetta decisione nel quale, dopo aver ricostruito i fatti in sostanziale coincidenza con quelli sopra riportati, lamenta in particolare che la decisione del CdP abbia ritenuto corretto l’annullamento della prova da parte del CdR nonostante questo non abbia in alcun modo considerato l’inevitabile danno che l’annullamento della prova avrebbe causato all’imbarcazione che aveva tagliato il traguardo per prima all’esito di una regata regolare e con un notevole distacco dagli altri concorrenti unicamente grazie ad una impeccabile condotta di gara. Ha quindi insistito nella richiesta di riparazione già formulata in primo grado con attribuzione dei reali punteggi della prova, cioè il primo posto allo stesso appellante e Dnf a tutti gli altri.

Il Presidente del CdP ha fatto pervenire le proprie osservazioni e di seguito l’appellante ha inviato le proprie considerazioni finali.

L'appello è fondato e meritevole di accoglimento in quanto la decisione appellata è erronea, sia nell'incompleto accertamento dei fatti rispetto alle risultanze acquisite nel corso dell'udienza, sia nell'aver in ogni caso ritenuto esente da errori e conforme alla regola 32.1, il comportamento del CdR che, nella fattispecie, aveva ritenuto di annullare la regata al dichiarato scopo di evitare la classificazione in DNF del restante numero di imbarcazioni ancora in regata che non sarebbero arrivate entro il tempo limite, e ciò pur dopo che la prima imbarcazione era arrivata e che anche una seconda imbarcazione, nelle fasi di annullamento della prova, avrebbe in effetti superato la linea di arrivo, in conformità alla relativa definizione, entro il tempo limite di 20 minuti indicato nelle IdR.

Infatti nel caso di specie nella decisione appellata oltre ad una indicazione dei fatti accertati del tutto carente rispetto alle complete risultanze istruttorie emerse, come in precedenza descritte, appare del tutto erronea la valutazione giuridica che di tale accertamento dei fatti è stata fatta e, in particolare, la ritenuta correttezza dell'annullamento disposto da CdR rispetto alla prescrizione della regola 32.1 ultima parte.

Ciò in quanto in alcuna parte della pur articolata istruttoria è emersa una qualsiasi valutazione da parte del CdR, precedente all'annullamento, della posizione e dei diritti a quel momento vantati dalla imbarcazione prima arrivata che, dopo aver anche positivamente superato il controllo di stazza, aveva ben diritto ad avere la corrispondente classificazione, coerente con il risultato sportivo acquisto al termine della prova.

Pare opportuno chiarire in proposito che la regola 32.1, consente al CdR dopo la partenza, ai fini di assicurare la regolarità della prova, di valutare se sia opportuno annullare la prova ovvero ridurre il percorso in dipendenza di alcune diverse e tassative ipotesi che possono essersi verificate, come espressamente indicate alle lettere a-b-c-d della stessa regola: cioè un errore nelle procedure di partenza, maltempo o **vento insufficiente tale da rendere improbabile l'arrivo di qualsiasi barca entro il tempo limite** ovvero ancora mancanza o errore nel posizionamento di una boa.

Nessuna di queste ipotesi si era in concreto verificata nel caso in esame, neanche quella del punto c) come sopra riportata. Tale ultima disposizione, infatti, contrariamente a quanto ipotizzato dal Presidente del CdP nelle sue controdeduzioni, non poteva regolare il caso in esame, in quanto prima della decisione di annullamento una prima barca era già regolarmente arrivata e anche una seconda era in procinto di farlo entro il tempo limite.

In questo caso la regola cui riferirsi per verificare la regolarità dell'operato del CdR era unicamente quella ulteriore prevista della successiva lettera e) della stessa regola 32.1, che consente l'annullamento anche per qualsiasi ragione che pregiudichi direttamente la sicurezza e la regolarità della competizione. Peraltro l'ultimo periodo della disposizione pone una rigorosa limitazione al potere di annullamento del CdR in questo caso, prescrivendo che: ***”Comunque dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è arrivata entro il tempo limite qualora sia previsto, il Comitato di regata non dovrà annullare la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze per tutte le barche nella prova o nella serie “***

Nella specie il CdR non ha fatto corretta applicazione di tale prescrizione perché tutte le sue valutazioni sono state unicamente incentrate sulle barche attardate che rischiavano di non arrivare entro il tempo limite alle quali si è dichiaratamente voluto evitare una classificazione di DNF che avrebbe ovviamente negativamente influenzato la classificazione delle stesse nella prova e conseguentemente nella serie. In nessuna parte delle allegazioni in udienza del CdR si è mai fatto riferimento alla valutazione della posizione dell'appellata, arrivata regolarmente al primo posto e per la quale l'annullamento della prova costituiva un oggettivo e grave peggioramento del punteggio nella prova e di conseguenza di quello della serie.

La regola in esame quindi, contrariamente a quanto pare aver ritenuto la decisione appellata, non attribuisce al CdR alcuna discrezionalità di utilizzare l'annullamento della prova per evitare gli effetti sulla classifica dell'applicazione di altre regole, tantomeno per neutralizzare gli effetti dell'applicazione della regola del tempo limite sulla classifica della prova e della serie regola che, ove correttamente prevista, va applicata dal CdR oggettivamente a prescindere da ogni valutazione sugli effetti che produrrà sulla classifica delle imbarcazioni.

Nel caso in esame la disposizione delle IdR che tale limite temporale aveva previsto era del tutto legittima e corretta, avendo espressamente indicato che costituiva modifica alla regola base (35 e A/4 del RRS). Il CdR era obbligato, pertanto, ad applicarla direttamente a prescindere dagli effetti che avrebbe potuto creare sulla classifica della stessa prova e della serie del campionato.

La lettera e) della regola 32.1, come già ricordato, consente che l'annullamento possa essere dato per qualsiasi ragione che possa direttamente pregiudicare la sicurezza o la regolarità della prova. Pacificamente escluso che nel caso di specie ci fossero ragioni riconducibili alla sicurezza, dall'esauriente istruttoria svolta in udienza, si deve anche escludere che, nella prova in esame, si siano verificate condizioni tali da incidere direttamente sulla regolarità della stessa.

Infatti, la mera variazione della intensità del vento, in tutte od in alcune parti del campo di regata, pur costituendo spesso concretamente un vantaggio o uno svantaggio a seconda della posizione della imbarcazione sul campo, non solo non può costituire di per sé in alcun modo condizione di irregolarità della regata, ma anzi rappresenta una fisiologica variabile tecnica, tipica di ogni competizione velica, costituendo proprio la capacità di migliore lettura di questa variabile una delle abilità tecniche di cui ogni buon velista deve essere dotato.

Dalla istruttoria dell'udienza di primo grado è, infatti, emerso che pur nelle peggiorate condizioni di vento, chi meglio ha saputo sfruttare anche uno sbuffo di vento è riuscito ad arrivare entro il tempo limite.

Al contempo, come già indicato nella precedente ricostruzione dei fatti, dalla stessa istruttoria in udienza è emerso che, anche nella fase di calo del vento, la flotta ancora in regata ha continuato a governare procedendo sostanzialmente con la stessa prora (dichiarazione dello stazzatore che con il gommone era in acqua nei pressi della flotta), pur con le diverse scelte veliche delle varie barche per sfruttare il poco vento residuo (dichiarazione del Presidente del CdR), e con la dichiarata circostanza che l'imbarcazione che in tale contesto ha saputo meglio sfruttare gli sbuffi di vento residui è stata comunque in grado di tagliare la linea di arrivo entro il tempo limite.

Il calo di vento sul finale della prova, quindi, non è stato causa di alcun effettivo stravolgimento nelle posizioni fino a quel momento acquisite in gara, considerato che, pacificamente, ITA 24009 era arrivata prima con un largo distacco sul resto della flotta, non per effetto del calo del vento, ma unicamente per proprio merito sportivo in condizioni di vento comuni a tutta la flotta, circostanza questa confermata proprio dal CdR, che ha dichiarato che il variare del vento si è verificato dopo circa 10 minuti dall'arrivo della prima barca.

Quindi nessuna grave irregolarità della prova tale da legittimarne l'annullamento si era verificata e la classifica della stessa, relativa a barche monotipo, con due barche arrivate e le altre non arrivate entro il tempo limite, era unicamente la conseguenza del risultato conseguito sportivamente in mare sulla base delle rispettive abilità tecniche manifestate rispetto a condizioni di vento normali per la quasi totalità della regata che solo nella fase finale sono risultate non più ottimali.

Conclusivamente, nel caso di specie, in primo luogo non si erano verificate condizioni di irregolarità della prova tali da legittimarne l'annullamento, secondariamente essendosi il calo del vento verificato dopo l'arrivo della prima barca e con una seconda sicuramente in arrivo entro il tempo limite, prima di procedere all'annullamento il CdR avrebbe dovuto attentamente valutare la posizione di svantaggio nella prova e nella serie che l'annullamento della stessa avrebbe causato a queste due imbarcazioni rispetto al risultato sportivo meritatamente conseguito nella prova in condizioni uguali per tutta la flotta, nonché quella di innegabile vantaggio che l'annullamento della prova avrebbe comportato per le altre imbarcazioni, da classificarsi nella stessa DNF, per le quali è stata eliminata dalla serie una prova con negativa classificazione con conseguente diretta positiva influenza negli scarti e nella classifica finale delle stesse.

L'annullamento disposto dal CdR a dichiarato vantaggio solo di queste seconde è stato disposto quindi in violazione della regola 32.1 e), sia per inesistenza di condizioni di grave irregolarità nella prova tali da giustificare l'annullamento, sia per l'ulteriore profilo della mancata valutazione del danno causato alla imbarcazione appellante, regolarmente arrivata nel pieno rispetto delle regole. Parimenti carente appare nella specie la valutazione in merito alla seconda imbarcazione, di cui negli atti pervenuti non è stato indicato il numero velico, ma che il CdR ha dichiarato essere arrivata entro il tempo limite pur nella difficoltà del calo di vento; imbarcazione questa che, in assenza di proteste o penalizzazioni per la regola 42, senza l'erroneo annullamento avrebbe parimenti acquisito in conformità alla definizione di arrivo ed entro il tempo limite, per espressa dichiarazione del Presidente del CdR, il diritto di vedersi collocata nella classifica della prova al secondo posto.

Deve in ultimo rilevarsi che il danno subito da ITA 24009, direttamente scaturente dall'erroneo annullamento della prova vinta da parte del CdR, a prescindere dal concreto esame delle classifiche, che non sono state allegare né dall'appellante, né dal circolo organizzatore, né dal presidente del CdP, è oggettivamente esistente e rilevante nonché sicuramente tale da aver provocato un significativo peggioramento del punteggio della

stessa imbarcazione nella serie di prove e quindi nella classificazione finale del Campionato, anche per effetto dei sicuramente diversi e più favorevoli scarti, propri e delle altre imbarcazioni in gara, ai sensi del punto 16.1 delle IdR, qualora la prova non fosse stata erroneamente annullata.

Peggioramento del punteggio verificatosi senza propria colpa e causato unicamente da una azione non corretta del CdR, quella dell'annullamento della regata in violazione delle disposizioni di cui alla regola 32.1 c) ed e) che, pertanto, rendeva legittima la richiesta di riparazione di ITA 24009 che avrebbe quindi dovuto essere accolta dal CdP in corretta applicazione della regola 62.1 a).

Per questi motivi

La Giuria d'appello in accoglimento dell'appello proposto annulla la decisione appellata e dispone il rinvio degli atti al CdP perché, in applicazione della regola 62.1 a), conceda la richiesta riparazione ad ITA 24009, ripristinando la classifica della 1° prova della 2° giornata del campionato, secondo l'ordine di arrivo che il CdR ha dichiarato essersi verificato in corretta applicazione della definizione di arrivo e della regola del tempo limite di cui al punto 14 delle IdR, con conseguente variazione di tutta la classifica della serie anche per effetto dei diversi scarti per tutte le imbarcazioni in gara da praticarsi in applicazione del punto 16.1 delle IdR.

Così deciso in Alassio il 14 luglio 2012

f.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d'Appello

Copia conforme all'originale