

APPELLO 12/2011  
31° CAMPIONATO INVERNALE DI ROMA  
TROFEO CITTA' DI FIUMICINO  
Circolo Velico Fiumicino  
Imbarcazioni certificate IRC e/o ORC 2011 e monotipi  
30/10/2011 – 11/03/2012  
ITA 15368 c/ COMITATO DELLE PROTESTE

*Regola 64.2 – Quando il comitato delle proteste decide che una barca è meritevole di riparazione a norma della regola 62, deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione. Ciò può consistere nell'aggiustare i punteggi (si veda, per alcuni esempi, la regola A10) o i tempi di arrivo delle barche, nell'annullare la regata, nel lasciare validi i risultati, o nell'adottare altri accomodamenti.*

**A 10 – SUGGERIMENTI PER LE RIPARAZIONI**

*Se il Comitato delle Proteste decide di concedere riparazione modificando il punteggio di una barca, si consiglia di prendere in considerazione l'assegnazione di:*

- (a) un punteggio eguale alla media, arrotondato al decimo di punto (0.05 deve essere arrotondato per eccesso), dei suoi punti in tutte le prove tranne quella considerata per la riparazione; o*
- (b) un punteggio eguale alla media, arrotondato al decimo di punto, (0.05 deve essere arrotondato per eccesso), dei suoi punti in tutte le prove precedenti quella considerata per la riparazione; o .....*

**LA GIURIA D'APPELLO**

composta da Sergio Gaibisso (Presidente-relatore), Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto ed Eugenio Torre (componenti), Marco Alberti e Giuseppe Russo (componenti supplenti) e Anna Maria Bonomo (uditore), ha emesso la seguente

**decisione**

sull'appello proposto dall'imbarcazione ITA 15368 (FARR First 36.7) avverso la decisione del Comitato delle Proteste del Campionato Invernale di Roma per imbarcazioni certificate IRC, ORC 2011 e monotipi, emessa a Fiumicino il 27/11/2011, con la quale, in accoglimento della Richiesta di Riparazione di ITA 15368 per un'azione non corretta dell'Autorità Organizzatrice, veniva assegnato all'imbarcazione stessa, per la prima prova corsa nella suddetta data, il punteggio calcolato sulla "media dei piazzamenti delle regate delle prime manche, tranne quella considerata per la riparazione". Va premesso che il Campionato è programmato in 10 giornate, dal 30 Ottobre 2011 al 11 Marzo 2012, con possibilità di svolgere due prove per giornata .

Dalla documentazione risulta che il verbale dell'udienza del 27/11/2011 e la decisione del Comitato delle Proteste sono stati recapitati all'appellante il 16 dicembre 2011 e l'appello è pervenuto alla FIV per posta elettronica il 30 dicembre 2011 nel rispetto dei termini di cui alla regola F 2.1 ed è pertanto tempestivo, anche se risulta protocollato il 2 gennaio 2012 e ciò a causa della chiusura degli uffici federali in concomitanza con le festività di fine anno.

ITA 15368 lamenta di essere stata iscritta dall'Autorità Organizzatrice alla categoria Crociera Veloce, pur dichiarando di utilizzare vele in kevlar senza rolla fiocco, come risulta dal modulo di iscrizione.

Dopo qualche giorno dalla disputa della prima giornata di Campionato nella quale ITA 15368 si era piazzata prima in tempo assoluto nella Categoria Crociera Veloce, la segreteria del Circolo Velico Fiumicino avvisava l'armatore che, per nuove disposizioni, l'imbarcazione non poteva essere iscritta nella categoria Crociera Veloce, pur riconoscendo che la barca non aveva nessuna colpa di quanto accaduto. Di conseguenza le furono prospettate le seguenti due possibilità:

- (a) rimanere in Crociera Veloce modificando la vela di prua (rolla fiocco o vela in tessuto) con riconoscimento dell'ora di arrivo della prova (12:33:23);
- (b) passare alla Categoria Regata, senza modifica delle vele e con riconoscimento del tempo assoluto ottenuto nella prima regata (soluzione quest'ultima caldeggiata come la preferibile).

ITA 15368 accettava la seconda ipotesi (b).

Nota: la categoria Crociera Veloce era partita 15 minuti dopo la categoria Regata, e i tempi di arrivo furono presi di conseguenza.

A poche ore dallo svolgimento della seconda giornata, dopo la pubblicazione della classifica della prima giornata (nella quale l'imbarcazione veniva inserita secondo quanto prospettato dal Circolo, cioè con il riconoscimento del tempo assoluto ottenuto sebbene partita con 15 minuti di ritardo) veniva comunicato all'armatore che, a causa di una rotazione del vento avvenuta dopo la partenza della categoria Regata (quindi con un presunto vantaggio per le imbarcazioni partite 15 minuti dopo, tra le quali l'imbarcazione in oggetto), non potevano essere riconosciuti tutti i 15 minuti precedentemente prospettati, circostanza quest'ultima che aveva influito sulla decisione di passare in categoria Regata. (Il nuovo tempo di arrivo assegnato era 12:26:23 anziché 12:18:23, ossia 12:33:23 - 15 = 12.18:23).

ITA 15368 presentava allora Richiesta di Riparazione ritenendo che il suo punteggio fosse stato significativamente peggiorato da un errore o omissione dell'Autorità Organizzatrice che aveva inserito la barca prima nella Categoria Crociera Veloce e successivamente nella Categoria Regata, rilevando altresì che in regata "non si possono ragionevolmente, tenere in conto variazioni delle condizioni meteo" tra barche partire in orari diversi e che "possono trovarsi a navigare in condizioni meteo differenti".

La Richiesta di Riparazione veniva ritualmente accolta dal Comitato delle Proteste, istruita e decisa concedendo a ITA 15368 riparazione "attraverso il calcolo della media dei piazzamenti delle prime manche, tranne quella considerata per la riparazione".

ITA 15368 ha presentato appello adducendo che:

1. ITA 15368 non ha nessuna responsabilità sul fatto di aver gareggiato in una categoria non compatibile con le caratteristiche dell'imbarcazione in oggetto;
2. Il percorso (posizione boe) è stato il medesimo anche dopo lo spostamento delle boe medesime;
3. Il ritardo alla partenza (non attribuibile a ITA 15368) è stato di soli 15 minuti e quindi compatibile con le differenze di "rating" riscontrate nella categoria REGATA (+ di 15 minuti)
4. E' stato ripetutamente affermato dai giudici di primo grado che se, oltre al percorso, fosse rimasta immutata la direzione del vento certamente sarebbe stato possibile valutare la prestazione dell'imbarcazione in oggetto semplicemente sottraendo i 15 minuti di ritardo alla partenza dall'ora di arrivo;
5. La prestazione di ITA 15368 è stata di tutto rispetto coprendo il percorso in circa 1 ora e 38 minuti, giungendo quindi prima, in tempo assoluto, nella categoria CROCIERA VELOCE;
6. La proposta dei giudici di mediare i risultati ottenuti su 3 regate su 4 (esclusa la prima), per ottenere la valutazione della prima, penalizzerebbe eccessivamente ITA 15368, anche e soprattutto per il fatto che la terza regata ha visto poche imbarcazioni raggiungere l'arrivo (calo completo del vento).

ITA 15368 fa inoltre rilevare che l'eventuale valutazione del vantaggio di un'imbarcazione partita prima di un'altra, per mutate condizioni di vento, ha un senso logico nel caso di imbarcazioni monotipo, che hanno quindi lo stesso "rating". Nel caso di regate che ammettono differenze tra tempo assoluto e tempo compensato in virtù dei differenti "rating", è implicito il fatto che le imbarcazioni possono trovarsi a navigare in condizioni meteo differenti. Nel caso in specie le differenze in tem-

po compensato tra la prima (la più veloce - barca A) e l'ultima imbarcazione (la più lenta - barca B) sono maggiori di 15 minuti. Ciò vuol dire che se A arriva 15 minuti prima di B esse arrivano (in tempo compensato) insieme. Ma se durante gli ultimi 15 minuti si è avuto un sensibile calo di vento o una rotazione importante, B sarà penalizzata (non A che è già arrivata) e non potrà più raggiungere A, neppure in tempo compensato. In sintesi in regate di questo tipo non si possono, ragionevolmente, tenere in conto variazioni delle condizioni meteo entro la differenza massima tra tempo reale e tempo compensato delle imbarcazioni iscritte.

ITA 15368 fa anche presente che, in ogni caso, il supposto vantaggio avuto per la rotazione del vento nella prima bolina, non può essere superiore a quanto calcolato sui dati della "PERFORMANCE PREDICTION" di barche della classe FIRST 36.7, in base ai quali in condizioni di vento di 6 e 8 nodi e al salto di vento rilevato, il presunto vantaggio per il salto di vento per ITA 15368 partita 15 minuti dopo, risulterebbe non più di 5 minuti, per cui il tempo di arrivo (12:33:23) dovrebbe essere anticipato di 10 minuti a ore 12:23:23.

In conclusione l'appellante ITA 15368 chiede che sia rivista la riparazione concessa, basandola su quanto proposto dalla seconda possibilità prospettata dall'Autorità Organizzatrice (passaggio alla Categoria Regata e riconoscimento del tempo reale di arrivo conseguito nella regata disputata nella Categoria Crociera Veloce meno i 15 minuti per il ritardo in partenza), o in subordine di calcolare il presunto vantaggio dovuto alla rotazione del vento in non più di 5 minuti.

Il Presidente del Comitato delle Proteste ha fatto pervenire sue osservazioni nelle quali evidenzia: *Sulla ricostruzione dei fatti compiuta dall'appellante*: la circostanza dell'asserita proposta avanzata dal Comitato Organizzatore all'appellante (lasciare immodificata la categoria di originaria assegnazione salvo modifica della vela di prora, o, in alternativa, trasferimento nella categoria Regata senza modifica dell'armamento e del tempo conseguito nella prova in questione) non ha fatto parte delle valutazioni del CdP e pertanto sembra che resti estranea alla presente fase di giudizio

*Sui criteri adottati per la concessa riparazione*: per comprendere l'operato del CdP, preliminarmente occorre riassumere i dati salienti della prova in questione:

- ITA 15368, erroneamente inclusa senza sua colpa nella categoria Crociera Veloce, aveva preso il via nella prova in questione con la seconda delle partenze.
- La categoria in cui avrebbe, invece, dovuto essere inclusa, la Regata, aveva preso il via circa 15 minuti prima.
- Fra le due partenze si era verificato una ragguardevole rotazione nella direzione del vento, che aveva reso considerevolmente più agevole il percorso della prima bolina (influenzando quindi sul tempo di percorrenza del primo lato).

Muovendo da ciò, nella discussione della sua richiesta il richiedente ha ipotizzato di poter fruire, nel rifacimento della classifica della classe Regata, dello stesso tempo che aveva ottenuto regatando nella classe Crociera Veloce, e, ammettendo di aver fruito di condizioni più agevoli per via della rotazione del vento, ha proposto che il suo tempo venisse accresciuto di un *quid* di cui ha obiettivamente fornito ragionevoli parametri.

Il CdP ha accuratamente soppesato l'ipotesi risarcitoria richiesta, e, convenuto che il tempo conseguito dal concorrente avrebbe dovuto essere corretto di una percentuale equivalente al vantaggio di aver percorso una bolina più agevole, ha tentato di acclarare le componenti che avevano concorso a determinare tale vantaggio: l'intervallo temporale fra le partenze, il tempo intercorso fra la prima partenza e la rotazione del vento, l'entità della rotazione. Dei tre dati, tuttavia, solo il primo appariva essere certo, non essendo emersi elementi certi e obiettivi sui rimanenti.

Il CdP ha quindi ritenuto di non poter attingere un parametro sufficientemente certo per poter addivenire ad una quantificazione sicura del tempo da attribuire in concreto al concorrente senza arrecare pregiudizio alle altre imbarcazioni della categoria in cui il concorrente veniva ad essere inserito..

Posto che la lista dei provvedimenti rimediali di cui alla Regola 64.2 non prevede alcuna gerarchizzazione degli stessi, il CdP ha ritenuto di escludere il rimedio oggi riproposto perché il margine di indeterminazione rappresentato dal vantaggio delle mutate condizioni atmosferiche veniva inaccettabilmente accresciuto da un ulteriore elemento: l'essere stato, quel tempo di percorrenza, conseguito in un contesto di regata di flotta del tutto diverso da quello in cui il concorrente avrebbe dovuto regatare.

Il CdP ha stimato che, per quanto la riparazione inevitabilmente postuli una modifica di fatti e circostanze, questa alterazione vada, per quanto è possibile, ridotta al minimo, e che un criterio apparentemente obiettivo come quello di utilizzare il tempo di percorrenza, finisse per mutarsi in un vantaggio indebitamente elargito, senza tenere al riparo da un pregiudizio ingiusto che sarebbe derivato alle imbarcazioni della categoria Regata.

Il CdP ha quindi stimato che *"non sono comparabili i parametri fra classi diverse; che non sono comparabili regate di categorie diverse partite e svoltesi in tempi diversi"*, ed ha rifiutato di applicare il rimedio postulato, valutando che a contemperare il buon diritto del danneggiato senza sua colpa con quello dei suoi competitori nella effettiva classe di appartenenza si prestasse molto meglio il rimedio di fatto concesso.

La Giuria d'Appello osserva:

- l'operato del Comitato delle Proteste è stato corretto avendo accolto la Richiesta di Riparazione di ITA 15368, dichiarata valida la richiesta stessa e ritenuto che la barca era "meritevole di riparazione" in base all'accertamento dei fatti;
- il Comitato delle Proteste ha preso la sua decisione a norma della regola 64.2 che assegna al Comitato delle Proteste ampia discrezionalità nell'adottare un provvedimento che può consistere *"nell'aggiustare i punteggi (vedi regola A 10) o i tempi di arrivo delle barche o nell'adottare altri accomodamenti"*;
- la scelta del Comitato delle Proteste di considerare come riparazione *"la media dei piazzamenti delle regate delle prime manche, tranne quella considerata per la riparazione"*, rientra pertanto nei suoi poteri decisionali e non è sindacabile da parte della Giuria d'Appello stessa;
- la proposta dell'appellante di *"aggiustare il tempo di arrivo"* di una barca partita 15 minuti in ritardo, basandola su una rotazione del vento e sulle tabelle allegate al diagramma polare delle performance di una barca FARR FIRST 36.7 per diverse velocità del vento in rapporto all'angolo del vento reale, per quanto suggestiva è pur sempre molto ipotetica e di difficile applicazione.

La decisione del Comitato delle Proteste risulta, pertanto, corretta e immune da vizi.

### PQM

l'appello non trova accoglimento da parte della Giuria d'Appello e la decisione del Comitato delle Proteste viene confermata.

Così deciso in Alassio il 10 marzo 2012

f.to Sergio Gaibisso, presidente Giuria d'Appello  
copia conforme all'originale