



UFFICIO DEL GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

Provvedimento n. 28/2025

Il Giudice Sportivo Nazionale avv. Marcello Di Sclafani,

letto

il ricorso ex artt. 54 e 58 Regolamento di Giustizia nell'interesse del Pilota dell'equipaggio dell'imbarcazione D-20 Blu Banca signor Barlesi Serafino relativo alla Manifestazione Fim Offshore Class 5000 Italian Championship tenutasi a Rodi Garganico il 06.07.25

rilevato che

il Pilota riferisce che, dopo aver concluso il 14° giro in seconda posizione e quindi iniziato il 15° giro del percorso, la sua imbarcazione D-20 Blu Banca si è ribaltata.

La gara è stata tempestivamente sospesa dalla Direzione Gara per motivi di sicurezza, con esposizione della bandiera rossa e rientro delle barche in porto.

Successivamente all'esposizione della classifica, il pilota Barlesi ha constatato la sua esclusione e la mancata attribuzione del punteggio previsto per il 2° classificato (300 punti).

Il reclamo proposto sul campo di gara è stato rigettato: in applicazione dell'art. 319.01 del UIM 2025 Offshore Rulebook l'imbarcazione barca D-20 Blu Banca non è stata ritenuta "finisher" (art. 319.01) in quanto, in conseguenza dell'incidente occorso non è transitata attraverso il check point/traguardo del 15° giro.

Il ricorrente ritiene tuttavia che nel caso di specie trovi applicazione l'art. 319.02 del UIM 2025 Offshore Rulebook, che disciplina la specifica ipotesi di gara terminata in seguito all'esposizione delle bandiere rosse e non l'art. 319.01, da applicare alla gara terminata con il passaggio delle imbarcazioni lungo il traguardo

osserva

Il ricorso deve ritenersi fondato.

Come correttamente osservato dal Pilota, in mancanza di specifiche disposizioni nel Regolamento Offshore 2025 approvato dal Consiglio Federale con delibera n. 49 del 08.05.25, trova applicazione la normativa UIM di riferimento (2025 UIM Offshore Rulebook).

All'interno di tale normativa sono previste due distinte ipotesi di conclusione della gara: all'art. 319.01 è prevista quella "standard", per avvenuto completamento del numero di giri previsti, con passaggio dei Piloti sotto il traguardo ed esposizione della bandiera a scacchi, mentre al

successivo articolo (art. 319.02) è disciplinata la conclusione della gara “per incidente” o comunque per “forza maggiore”.

In tale ultima ipotesi, è previsto che *"The Race Committee classes the boats according to the position each boat had on the last registered check point"*.

La classifica deve quindi essere stilata in base al passaggio delle imbarcazioni al traguardo nel giro precedente (nel caso di specie il 14° giro) all’esposizione della bandiera rossa.

La decisione sul reclamo del Pilota pare quindi censurabile per errata applicazione di norma (art. 309.01), riferita ad altra ipotesi.

E’ opportuno peraltro evidenziare che dall’esame del faldone di gara emerge come il sinistro sia avvenuto al 15° giro (*cf.* rapporto Direttore di Gara Filippo Monti) e che l’imbarcazione D-20 Blu Banca non abbia subito alcuna sanzione in ragione di quanto occorso, ragion per cui non è ravvisabile altra causa di esclusione dalla classifica.

Si segnala ad ogni modo come nel Regolamento OffShore non esista alcuna regola che stabilisce la mancata classificazione di un’imbarcazione per aver subito un sinistro che ha causato l’esposizione della bandiera rossa.

In ragione di quanto esposto il ricorso deve essere accolto e la classifica della gara rettificata con l’inserimento in 2° posizione dell’imbarcazione D-20 Blu Banca e l’attribuzione del relativo punteggio.

P.Q.M.

Accoglie il ricorso del Pilota Barlesi Serafino.

Manda alla Segreteria per la pubblicazione della presente decisione e gli adempimenti di competenza, anche relativi alla redazione della classifica come modificata dalla presente decisione.

Milano, 30 luglio 2025

IL GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

Avv. **Marcello Di Sciafani**

