



**AREA FUNZIONAMENTO**  
**Segreteria Organi di Giustizia**

**FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.514 - Fax. 06.32488.410  
[giustizia@federmoto.it](mailto:giustizia@federmoto.it)  
[giustizia@pec.federmoto.it](mailto:giustizia@pec.federmoto.it)

Proc. n. 3/21

Dec. n. 3/21

Il giorno 2 luglio 2021 presso la sede della F.M.I., in Roma, Viale Tiziano 70, la Corte Federale d'Appello in funzione di Corte Sportiva di Appello composta da:

D'ONOFRIO prof. avv. Paco - Presidente

FORTUNA avv. Elvio - Componente

PANETTA avv. Aurelia - Componente

Si è riunita per la trattazione del ricorso presentato in data 6 giugno 2021 dall'avv. Emilio SEVERINI, per conto del sig. Carmine PAONESSA nell'interesse del proprio figlio **PAONESSA M. G.**, nato a Catanzaro (CZ) il 26.1.2006 e residente *omissis*, tesserato e licenziato 2021 con il M.C. "DART RACE ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA" con tessera n. 21229637 e licenza VR n. S04768;

**elettivamente domiciliato in Catanzaro alla via Gabriele Barrio n° 27 presso lo studio del nominato difensore avv. Emilio SEVERINI;**

**assistito dall'avvocato Emilio SEVERINI del foro di Catanzaro (giusta procura alle liti sottoscritta dal signor Carmine Paonessa, esercente la responsabilità genitoriale sul figlio minore M. G. P.) - indirizzo PEC: avvemilioseverini@pec.giuffre.it;**

avverso la decisione del Giudice Sportivo Nazionale n. 2/21 del 28.05.2021, che ha applicato a P. M. G. ai sensi degli artt. 1, 29, 45.2 e 80 del Regolamento di Giustizia la sanzione del ritiro della tessera e della licenza per mesi 4 (quattro) con fine sanzione per il 28 settembre 2021.

La Corte Federale di Appello in funzione di Corte Sportiva di Appello

OSSERVA

Con reclamo ritualmente depositato il sig. Carmine PAONESSA, nell'interesse del proprio figlio minore **P. M. G.**, ha proposto appello avverso la decisione del Giudice Sportivo Nazionale n. 2/21 del 28.05.2021, che nel ritenere il pilota P. M. G. responsabile dell'illecito contestato *“violazione dell'art. 1 del Regolamento di Giustizia per inosservanza dell'art 16.11 e 16.17 del Regolamento Velocità 2021 e ciò in quanto domenica 9 maggio 2021, presso il motodromo del Mugello Circuit, alle ore 12:59 circa, durante l'ultimo giro di gara 2 della classe Yamaha R3 cup (alla quale partecipava col n° 12) sul rettilineo di arrivo effettuava uno scarto di traiettoria netto dalla parte sinistra verso la parte destra provocando la caduta di altri piloti del gruppo”* lo ha sanzionato, ai sensi degli artt. 1, 29, 45.2 e 80 del Regolamento di Giustizia, con il ritiro della tessera e della licenza per mesi 4 (quattro) con fine sanzione per il 28 settembre 2021.

Il reclamante, in sintesi, articola due motivi di gravame: con il primo motivo censura *“l’apoditticità, genericità ed insufficienza della valutazione delle prove video di parte erronea valutazione delle prove prodotte dalla Direzione Gara”*. In buona sostanza il reclamante si duole del fatto che il GSN abbia assunto la propria decisione *per relationem* avendo esclusivo riguardo al rapporto di gara del DdG Antonio Canu ed alla proposta di sanzione del Commissario delegato senza minimamente considerare le doglianze della difesa espresse nella memoria difensiva e del relativo filmato prodotto in allegato all’atto difensivo. Il reclamante effettua un’articolata ricostruzione dei fatti tendente ad escludere, al contrario di quanto ritiene il GSN, la responsabilità del P. M. G. nell’evento per cui è stato avviato il procedimento disciplinare, analizzando con dovizia di particolari lo stesso video dell’incidente cui il GSN fa riferimento in senso avverso alle ragioni dell’incolpato nella propria motivazione (*omissis... Tali circostanze sono, in ogni caso, confermate dalle riprese video del circuito,, acquisite agli atti... - pag. 3 decisione GSN*).

Con il secondo motivo di gravame l’appellante lamenta la *“omessa valutazione in ordine alle prove video fornite dall’incolpato, apoditticità ed eccesso di potere nella decisione del GSN”*.

Anche con il secondo motivo in parte rapportabile al primo motivo nella parte in cui l'appellante sostiene che a fondamento della propria decisione il *"giudice sportivo nazionale ha assunto le prove della Procura Federale senza introdurre e/o rilevare quanto narrato dalle prove video proposte da questa difesa"*, il reclamante censura il richiamo del GSN sulla circostanza espressa in motivazione, che non avendo il pilota proposto reclamo avverso la sanzione dall'esclusione della classifica nei termini previsti, tale evento denoti l'acquiescenza del pilota alle responsabilità cui è chiamato.

Alla luce dei richiamati motivi l'appellante ha concluso nei termini che seguono: *omissis...*

*-in via principale, accogliere lo spiegato reclamo dichiarando l'illegittimità della decisione del G.S.N. oggetto di gravame; - per l'effetto, annullare la decisione n.02/2021 emessa dal Giudice Sportivo Nazionale a seguito del procedimento sanzionatorio nr 04/2021 nonché tutti gli atti a corollario dello stesso;*

*- di converso, ai sensi dell'art 81.2 si propone formale istanza affinché il collegio voglia adottare ogni provvedimento ritenuto idoneo a preservare gli interessi, non da ultimo anche quelli economici, del sig. Carmine*

*Paonessa nella sua espressa qualità e di conseguenza procedere a modificare l'ordine di arrivo dei concorrenti sul traguardo con riabilitazione piena del pilota M. G. P.;*

- *Richiesta ex art 81.3 : sin da ora si richiede copia dei documenti sui quali la pronuncia è fondata.*
- *-Richiesta ex art 81.6 : si chiede all'Ill.mo Collegio di voler sentire il pilota M. G. P.*
- *Solo in negletta ipotesi in via meramente gradata , applicare una sanzione tra quelle previste e disciplinate dagli artt. 22, 23 e 24 del Regolamento di Giustizia."*

All'udienza del 2 luglio 2021, presenti personalmente il reclamante Carmine Paonessa ed il minore M. G. P. con l'assistenza dell'avv. Emilio Severini, il Collegio ha autorizzato l'audizione dell'incolpato M. G. P., procedendo in tal senso. Il Procuratore Federale, avv. Antonio De Girolamo, con l'esposizione delle ragioni in fatto ha ripercorso gli eventi che hanno portato all'incolpazione del M. G. P. ed al termine della requisitoria ha concluso per la conferma dell'impugnata sentenza.

L'avv. Severini nel riportarsi ai motivi di appello ed alle conclusioni in esso contenute, richiamate nel verbale di udienza, ha ribadito le ragioni a favore

dell'incolpato soffermandosi in particolare sul suo diritto alla traiettoria in termini di regolamento velocità 2021, norma che scagionerebbe il P. da ogni responsabilità disciplinare.

Raccolte le conclusioni delle parti, la Corte si è riunita in camera di consiglio ed all'esito ha deliberato per il parziale accoglimento del reclamo nei termini di cui in dispositivo, per le motivazioni che seguono.

Preliminarmente deve dichiararsi l'irricevibilità della istanza di modifica dell'ordine di arrivo della gara 2 di Coppa Italia del Trofeo Yamaha R3 Cup, contenuta nelle conclusioni del reclamo, tesa a riabilitare il P. M. G. nella posizione di classifica con cui ha tagliato il traguardo. Tale istanza si appalesa tardiva ed irricevibile dinanzi a questa Corte atteso che ai sensi dell'art 72, 72.1 e 72.1 lett e) del RdG competente a decidere sulle le sanzioni sportive ed i provvedimenti disposti dagli ufficiali di gara è il G.S.N. Le istanze avverso le sanzioni sportive disposte dagli Ufficiali di Gara devono essere impugnate ai sensi dell'art 77.1 RdG entro il termine di 3 giorni dalla comunicazione all'interessato. Le sanzioni di cui all'art 72.1 lett. e) devono essere autonomamente impugnate. Non avendo il P. provveduto ad impugnare la sanzione sportiva nei termini innanzi detti e dinanzi al competente Organo di Giustizia ciò comporta il consolidarsi del provvedimento di esclusione dalla

classifica di gara due relativa al Trofeo Yamaha R3 Cup, senza più alcuna possibilità di revisione della classifica di gara in relazione alla esclusione del P. M. G..

Vanno invece esaminati i motivi di appello avverso la sentenza del GSN.

Entrambi i motivi di doglianza possono trattarsi congiuntamente vertendo sulla contestata valutazione delle prove da parte del giudice di prime cure.

Questa Corte ritiene condivisibile, seppur nei termini di cui si dirà appresso, le argomentazioni poste dal GSN alla base del riconoscimento di responsabilità disciplinare del P. M. G.

Lo stesso pilota in sede di audizione ha riferito di una fase finale della gara abbastanza concitata, in cui, a suo dire, altri concorrenti del gruppo che si portavano verso la curva denominata "Bucine", per affrontare la volata finale, hanno avuto comportamenti di disturbo ed intralcio; il P. ha riferito di essere uscito per primo dalla "Bucine", seguito da altri concorrenti, e, per non farsi prendere la scia in rettilineo, all'uscita della curva si è portato una prima volta dalla parte destra della pista verso la parte sinistra ("fino a dove vi è il cordolo" ), ripetendo successivamente per una seconda volta, in pieno rettilineo, la manovra inversa da sinistra verso destra, sempre per lo stesso



motivo della scia, il tutto a suo dire in modo regolare, in quanto, essendo in testa alla gara, aveva il diritto di traiettoria e dovevano esser gli altri piloti che seguivano a valutare correttamente i suoi movimenti. Lo stesso pilota riferisce di esser stato colpito al posteriore da un altro pilota, poi identificato nell'austriaco Walch, nell'effettuare la seconda manovra di scarto da sinistra verso destra.

E' fatto notorio nelle competizioni motociclistiche che la scia è un fenomeno fluidodinamico che si verifica ogni qualvolta un corpo solido si muove attraverso un fluido (aria nel caso che ci occupa). Una moto che fende l'aria crea una zona di pressione elevata davanti alla carena ed i flussi d'aria che corrono sulle fiancate, e che passano sopra il pilota, si vanno a separare nella parte posteriore della moto creando, appunto, nella zona posteriore del motociclo una zona di così detta bassa pressione ad elevata turbolenza. Con il suo passaggio la moto perturba e trascina il fluido aria in modo che nella zona posteriore il fluido stesso si muove nella stessa direzione del suo moto ed è proprio questo fenomeno del fluido che si muove nella stessa direzione del suo moto che viene conosciuto come scia. Una moto che si muove nella scia prodotta dalla moto che la precede avrà una diminuzione significativa della propria resistenza aerodinamica perché si muove in una zona di depressione, cioè l'aria si muove nella sua stessa direzione ed in pratica subisce il così detto "effetto risucchio", che consente al pilota che segue di acquistare maggiore velocità da sfruttare nel

tentativo di sorpassare il pilota che lo precede. La resistenza aerodinamica si riduce progressivamente nell'avvicinarsi al motociclo che lo precede ed il suo effetto inizia a sentirsi ad una distanza approssimativa di circa 10 metri e tale scia può far guadagnare una velocità maggiore del veicolo che precede. Il pilota che segue altro concorrente per avvalersi dell'effetto scia, ai fini del sorpasso, deve sfruttare la riduzione della resistenza aerodinamica portandosi alla minima distanza dalla moto che lo precede per poi spostarsi lateralmente in modo da avere la spinta necessaria per effettuare il sorpasso. Di contro il pilota che precede cerca, con spostamenti a destra o sinistra, di non farsi prendere la scia per evitare di essere sorpassato.

Nel caso in esame dal video dell'impianto a circuito chiuso del Mugello Circuit, acquisito agli atti del procedimento odierno ed a cui fa cenno anche il GSN in motivazione, nonché dalle dichiarazioni contenute negli atti e referti degli ufficiali di gara, atti dotati di fede privilegiata relativamente ai fatti attestati dagli ufficiali da gara come da essi compiuti o avvenuti in loro presenza o che abbiano potuto conoscere senza alcun margine di apprezzamento o di percezione personale, in effetti si riscontra, come peraltro riferito dal P. M. G. nella sua audizione dinanzi alla Corte, come quest'ultimo sia uscito dalla curva denominata "Bucine" e che porta sul lungo rettilineo d'arrivo, in testa al gruppo con un piccolo margine di distacco dal gruppo. All'uscita della curva in questione il P. M.G., per evitare che gli inseguitori gli prendessero la scia, si è spostato repentinamente dal margine destro della pista al margine sinistro della stessa ("fino al cordolo"

– dichiarazione P.). Tale prima manovra si reputa del tutto regolamentare atteso che il P., in testa alla gara, aveva comunque un margine di vantaggio sugli inseguitori e non aveva piloti che lo stessero già affiancando e quindi in pieno diritto di traiettoria. Il pilota in questo caso ha il diritto di scegliere la traiettoria con cui affrontare il rettilineo d'arrivo. La traiettoria è la scelta della miglior linea ideale per affrontare una curva o un tratto rettilineo e tra un pilota che segue ed uno che precede è quest'ultimo, salvo che non sia già stato affiancato dal pilota che lo segue, a scegliere quella che per lui è la traiettoria ideale. Infatti su tale prima manovra effettuata dal P. nulla di irregolare è stato contestato. Di rilievo, invece, ai fini della valutazione di responsabilità disciplinare del P., si pone il secondo cambio di traiettoria di cui alla segnalazione del direttore di Gara, con cui è stata disposta in capo al P. l'esclusione "dalla classifica di gara due il pilota P. M. G. n. 12 della classe Yamaha R3 cup perché sul rettilineo di arrivo durante la volata finale dell'ultimo giro il suindicato n 12 effettuava una scarto di traiettoria netto dalla parte sinistra verso destra della pista provocando la caduta di altri piloti." (con ulteriore segnalazione agli organi di giustizia federale per l'applicazione delle eventuali sanzioni disciplinari). Tale descrizione dei fatti, così come attestata da parte del Direttore di Gara e del commissario delegato negli atti di gara, viene confermata anche dalle immagini video, ivi compreso il filmato prodotto dalla difesa, in cui viene evidenziato il deciso cambio di traiettoria del P. da sinistra verso destra in pieno rettilineo, in una fase delicatissima della gara, quale la volata di arrivo tra più concorrenti.

Su quest'ultima manovra, la tesi difensiva del P. non può esser condivisa appieno da questa Corte, atteso che il gruppo, come si vede dalle immagini, si stava già aprendo “a ventaglio” con almeno due concorrenti che, usciti dalla scia del gruppo, stavano già di fatto affiancando il P. e che quindi, nell'effettuare tale repentina manovra, in modo così incisivo, da sinistra verso destra fa degradare il preteso diritto di traiettoria a manovra pericolosa, attesa l'interferenza sulla traiettoria, in pieno rettilineo, sui piloti che lo stavano affiancando.

All'atto di disputare una volata finale di gruppo i piloti, sul rettilineo di arrivo, pur non girandosi dietro per valutare la distanza dei piloti che seguono, devono comunque mantenere la percezione della situazione di gara che devono aver sempre presente, benché nella vis agonistica della volata, prima di effettuare repentine manovre di spostamento dalla linea di percorrenza; tale percezione è ricavabile da diversi elementi, tutti noti ai piloti, quali la distanza degli inseguitori negli ultimi giri, il rumore, ove percepibile, delle moto che seguono o sono affiancate, che, anche chi sa di essere in testa in una fase di volata finale, deve sempre valutare prima di porre in essere repentini cambi di traiettoria. Invero, però, deve altresì valutarsi, come evidenzia la difesa, anche il comportamento degli altri concorrenti che hanno partecipato alla volata finale ed in particolare la condotta del pilota Walch rispetto alla manovra del P., benché di certo non escluda la responsabilità disciplinare di quest'ultimo, ma consenta di considerare attenuata la responsabilità circa la causazione dell'incidente occorso al pilota Mancini.

Si ritengono non dirimenti, ai fini del decidere, le osservazioni della difesa sul comportamento della direzione gara a fine corsa, così come, in questa sede disciplinare, nessun rilievo possono assumere i motivi per cui il P. non abbia, nei termini, proposto reclamo al provvedimento di esclusione della gara, che, comunque, essendo passato in giudicato fa piena prova di quanto in esso contenuto.

Questa Corte, nel confermare la contestata responsabilità disciplinare del P. M. G. così come individuata dal G.S.N., per le ragioni innanzi esposte, rilevato altresì che dagli atti acquisiti non risulti che il P. in gara uno del trofeo Yamaha R3 Cup e nella stessa gara due (prima della volata di arrivo) del medesimo trofeo, (gare disputate al Mugello nello stesso week end nel contesto del round 1 della Coppa Italia) sia stato destinatario di diffide o avvertimenti con bandiera bianco/nera da parte della direzione gara per comportamenti scorretti in gara o in danno di altri concorrenti, tenuto conto anche del comportamento processuale dell'incolpato e della sua minore età, ritiene di dover rimodulare la sanzione inflitta, rideterminandola nella pena finale di mesi uno e giorni 10 (considerando convenzionalmente i mesi dell'anno in giorni 30 si computa un totale di gg 40) di sanzione del ritiro della tessera e della licenza, pena così determinata: pena base mesi 2, ridotta di 1/3 ai sensi dell'art 45.2 R.dG. pervenendosi quindi alla sanzione finale come innanzi detto.

**P.Q.M.**

La Corte Federale d'Appello in funzione di Corte Sportiva di Appello, accoglie parzialmente il reclamo presentato dall'avv. Emilio Severini per conto del sig. Carmine PAONESSA (nell'interesse del proprio figlio M. G. P.) e per l'effetto riduce la sanzione inflitta con decisione n. 2/21 del Giudice Sportivo Nazionale a giorni 40 (quaranta) di ritiro della tessera e della licenza, dedotto il presofferto, con fine sanzione per l'8 luglio 2021.

Depositata il 6 luglio 2021

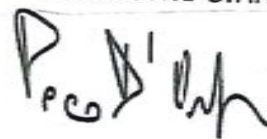
Avv. Elvio Fortuna

Giudice estensore



Prof. Avv. Paco D'Onofrio

PRESIDENTE C.F.A.



Si comunichi, a cura della Segreteria, a:

- Avv. Emilio Severini, in proprio e quale domiciliatario del sig. Paonessa;
- Paonessa Carmine (esercante la responsabilità genitoriale nei confronti di M. G. P.);
- Procuratore Federale;

- Presidente F.M.I.;
- Segretario Generale F.M.I.;
- Gruppo Commissari di Gara F.M.I.;
- Gruppo Ufficiali Esecutivi F.M.I.;
- Settore Tecnico Sportivo F.M.I.;
- Ufficio Velocità F.M.I.;
- Ufficio Tesseramento F.M.I.;
- Ufficio Licenze F.M.I.;
- Co. re. Veneto;
- Ufficio Stampa F.M.I.

**Si ricorda che i dati contenuti nel presente provvedimento sono utilizzabili esclusivamente nell'ambito dell'organizzazione sportiva e il loro utilizzo per altri usi è tutelato dalla vigente normativa.**