



Organi di Giustizia

Proc. n. 3/26

Dec. n. 3/26

Il giorno 19 giugno 2026 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

BEVILACQUA avv. Jennyfer - Componente (Relatore)

veniva adita per la trattazione del reclamo presentato a mezzo pec in data 3 giugno 2026 dall'Avv. Cesare Di Cintio per conto di ASD Scuderia D'ETTORRE e del pilota MANTOVANI Andrea, **elettivamente domiciliati in Roma (RM) alla via di Ripetta n. 141, presso lo studio del nominato difensore**, avverso la decisione del Giudice Sportivo Nazionale n. 7/26 del 27.5.2026, che ha rigettato

il ricorso, presentato in data 11.05.2026, ad impugnazione della precedente decisione del CdGD del 9.05.26 di esclusione dalla classifica di gara 1 del pilota MANTOVANI Andrea (n° 54) nella classe Supersport 600 – 1a prova CIV Supersport 600, disputato presso il Motodromo del Mugello, per irregolarità tecnica ex art. 16.1.8 Regolamento Velocità 2026, quale non rispondenza del motociclo o di sue parti alle caratteristiche tecniche prescritte riscontrata in sede di verifica tecnica.

FATTO E SVOLGIMENTO DEL GIUDIZIO

Con reclamo tempestivamente notificato, le parti appellanti impugnavano *“la decisione numero 7/26 del Giudice Sportivo Nazionale del 27 maggio 2026 relativamente al procedimento distinto al numero 6/26, con cui si rigettava il ricorso presentato in data 11.05.2026 (integrazione motivi pervenuta in data 18.05.2026) dal pilota Andrea MANTOVANI e dal legale rappresentante pro tempore della “ASD Scuderia D’ETTORRE” sig. D’Ettorre Marco – team di appartenenza –”,* avverso il provvedimento del CdGD del 9.05.26 di esclusione dalla classifica di gara 1 del pilota MANTOVANI Andrea (n° 54) nella classe Supersport 600 – 1a prova CIV Supersport 600, disputato presso il Motodromo del Mugello, per irregolarità tecnica ex art. 16.1.8 Regolamento Velocità 2026, in combinato disposto con l’art.13.1.2 del Regolamento Tecnico Supersport (RTSSP), per non rispondenza del motociclo o di sue parti

alle caratteristiche tecniche prescritte riscontrata in sede di verifica tecnica.

Gli appellanti sostenevano l'assenza di prova dimostrativa dell'effettiva realizzazione del parafango del motociclo del Sig. Mantovani in fibra di carbonio, fondando il reclamo (integrato anche da motivi aggiunti, depositati in data 08/06/2026) sull'inadeguatezza dell'istruttoria, sulla violazione dell'onere della prova, sulla carenza di prova oggettiva tecnica, nonché sull'erronea applicazione dell'art. 13.1.2. Regolamento Tecnico Supersport (RTSSP) , rassegnando le seguenti conclusioni: “[...] in via principale: *accogliere il presente reclamo e per l'effetto annullare la decisione assunta dal Commissario di Gara con cui sono stati esclusi la società ASD SCUDERIA D'ETTORRE e il pilota ANDREA MANTOVANI dalla classifica di gara 1 della classe Supersport 600 per tutte le ragioni esposte in narrativa e per l'effetto ripristinare il risultato sportivo ottenuto in Gara 1 dal pilota Andrea Mantovani con il motociclo Ducati V2 numero di gara 54 e conseguente reintegrazione della classifica e dei punteggi acquisiti*”. In via istruttoria, la difesa richiedeva l'audizione dei reclamanti in sede di udienza dibattimentale, anche a mezzo del nominato difensore.

MOTIVI

Il reclamo deve essere rigettato per i motivi di seguito precisati.

In primo luogo, la Corte dichiara l'infondatezza dell'eccezione difensiva inerente le modalità procedurali di contestazione delle violazioni da parte dei Commissari Tecnici, nonché dell'asserita determinazione di un *vulnus* difensivo, per assenza di immediata disponibilità della relazione tecnica.

La Corte rileva che la violazione, ad esito delle verifiche effettuate dal CT, è stata oggetto di immediata constatazione e contestazione, come risulta dalla Comunicazione del Commissario di Gara Delegato del 09 maggio 2026, che testualmente riporta *“come da comunicazione del CT, si esclude dalla classifica di gara 1 il pilota Mantovani Andrea n. 54 della classe Supersport 600 per irregolarità tecnica come descritto nell'articolo 16.1.8 «Non rispondenza del motociclo o di sue parti alle caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica»”*.

La contestazione, seppur riportata in forma sintetica nel verbale, risulta completa dell'indicazione della violazione contestata, nonché conforme alla prassi di redazione utilizzata anche nei confronti degli altri piloti (come risulta dagli altri verbali del Commissario di Gara Delegato); tale connotazione sintetica risponde a chiare esigenze di speditezza e brevità, volte a garantire una pronta decisione ad esito della gara, non essendo idonea a determinare alcun *vulnus* difensivo, né a costituire in alcun modo manifestazione di noncuranza e/o superficialità dei Tecnici.

Al contrario, da un lato, proprio la rapidità dell'emissione della comunicazione del Commissario di Gara Delegato (emessa alle ore 16.15, a fronte dell'infrazione incorsa alle ore 16:05) rappresenta garanzia di speditezza e certezza, anche in ordine agli effetti sulla determinazione della classifica, dall'altro, la contestazione risulta il frutto di un'accurata attività del CT, consistita sia nella verifica empirica delle caratteristiche del parafango, sia nell'acquisizione di foto della porzione interessata. Pertanto, l'eccezione risulta confutata *per tabulas*.

In secondo luogo, la Corte riscontra l'infondatezza delle eccezioni difensive inerenti sia l'asserita "*inadeguatezza dell'istruttoria e violazione dell'onere della prova*", sia "*la carenza di prova tecnica oggettiva*".

In merito all'attività istruttoria e di verifica, si rileva come le valutazioni effettuate dal primo Commissario Tecnico, dagli altri Commissari unitamente al Coordinatore della Commissione Tecnica FMI, risultino rispondenti alle modalità operative volte all'accertamento del rivestimento del parafango, non sussistendo alcuna prescrizione in ordine all'effettuazione di analisi chimiche, spettrografiche o microscopiche, come invece sostenuto dalla difesa.

La verifica inerente la fibra di carbonio può correttamente avvenire empiricamente, anche attraverso verifica tattile e/o *ictu oculi* da parte di soggetti esperti (come indiscutibilmente lo sono il

CT e gli altri Tecnici, nonché il Coordinatore della Commissione Tecnica), e ciò per le peculiarità esclusive del materiale. La sussistenza di prerogative tipiche della fibra di carbonio risulta valorizzata nella relazione dell'Ing. Gianluca Aquilia, Coordinatore Commissione Tecnica, che, specificamente, elenca le caratteristiche che la differenziano dalla pellicola effetto carbonio o "aviofibra": a) difettosità naturali dovute al processo, rispetto alla ripetizione di immagini uguali (pattern), in caso di pellicola; b) difettosità del tessuto in fibra, ben distinte da quelle generate dalla pellicola; c) tridimensionalità, in luogo della bidimensionalità dei motivi della pellicola applicata per cubicatura. Tali caratteristiche peculiari della fibra di carbonio risultano riscontrate nel parafrangente del motociclo Ducati V2 (numero di gara 54) del Pilota Mantovani Andrea, così come evidenziato nella relazione tecnica e nelle foto a corredo della stessa, acquisite al termine della gara, in sede di parco chiuso.

Ne discende, inequivocabilmente, l'irrelevanza dei richiami della difesa degli appellanti alla giurisprudenza amministrativa, volti a sussumere che le valutazioni tecniche siano consistite in mera discrezionalità, in assenza di riscontri oggettivi. Per converso, gli accertamenti dei CCT risultano svolti in maniera corretta e coerente, non solo da un punto di vista meramente tecnico (accertamento da parte di più soggetti, verifica materiale, tattile ed *ictu oculi*, redazione di relazione tecnica dettagliata ed

acquisizione di materiale fotografico a supporto), ma anche in relazione al raggiungimento dello standard probatorio richiesto in ambito sportivo, in quanto fondato su elementi oggettivi, suscettibili di verifica e controllo.

Si rammenta che le relazioni dei CCT ed i referti di gara godono di fede privilegiata, sia per espressa previsione da parte dei Regolamenti Federali (art. 11, comma 14, RGCG – Regolamento Gruppo Commissari di Gara), sia per costante e consolidata giurisprudenza del Collegio di Garanzia dello Sport (*ex multis* nn. 23/2021; n. 72/2025) che attribuisce ai referti valore di “*prova legale*”.

I documenti depositati dalla difesa, costituiti dalla fattura di acquisto di “*decorazione completa del parafango vs moto con cubicatura texture effetto carbonio*”, dalle dichiarazioni dell’Ingegnere e del socio titolare della società di fornitura della pellicola, dalla relazione tecnica del Perito Industriale, non risultano sufficienti a provare, con elementi convincenti che il materiale del parafango effettivamente utilizzato sulla motocicletta *Ducati V2* del Pilota Andrea MANTOVANI nella competizione gara 1 classe Supersport 600 (disputata presso il Motodromo del Mugello in data 09/05/2026), possa essere la pellicola con cubicatura e non la fibra di carbonio.

Il compendio probatorio prodotto dalla difesa non risulta idoneo a superare quanto incontrovertibilmente cristallizzato nei documenti

aventi fede privilegiata allegati al Rapporto del Direttore di Gara, redatti dal Commissario di Gara Delegato e corredati dalla relazione del Coordinatore della Commissione Tecnica FMI, il quale, presente sul circuito, ha avuto modo di osservare e valutare personalmente il parafango.

Da ultimo, la Corte rileva l'infondatezza del secondo motivo di reclamo, denominato "travisamento dei fatti", con il quale la difesa si duole che il Giudice Unico non abbia considerato il parafango quale profilo aereodinamico di cui all'art 13.1.2 RTSSP (Regolamento tecnico Supersport), richiamando gli artt. "2.5.4.7.7" e 2.5.4.7.10" e citando, quale precedente, la squalifica del pilota "Dani Holgado- team Asper".

Preliminarmente, occorre evidenziare che i predetti articoli "2.5.4.7.7" e 2.5.4.7.10", richiamati dalla difesa, riguardano il "FIM Grand Prix World Championship Regulations" specialità Moto2, ovvero norme previste per il Campionato del Mondo Moto2, che nessuna attinenza hanno con il caso in esame, né per analogia né, tantomeno, per applicazione normativa, non regolando la categoria Supermoto, nemmeno per integrazione delle norme del Regolamento del Campionato Italiano Velocità (CIV). Pertanto, non v'è chi non veda che trattasi di due Regolamenti distinti: l'uno, relativo al Campionato del Mondo, organizzato dalla FIM, l'altro, relativo al CIV, organizzato dalla FMI.

In ogni caso, a confutazione di quanto sostenuto dalla difesa, si evidenzia come, in realtà, lo stesso Regolamento del Campionato del Mondo distingue espressamente il “parafango” dal “profilo aereodinamico”. Infatti, l’espressione “Aero Body”, contenuta negli artt “2.5.4.7.7” e 2.5.4.7.10”, viene tradotta dall’Inglese all’Italiano come “carrozzeria” (come giustamente riportato anche nella nota 2 a pag. 12 dell’appello) e non “corpo aerodinamico”, dizione questa ultima che può ingenerare confusione con il termine “profilo aerodinamico”.

Anche l’art. 13.1.2 RTSS, distingue nettamente il “parafango” dai profili aerodinamici”, che sono parti autonome della moto, stabilendo che: *“La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture, inclusi gli eventuali profili aerodinamici, possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. L’uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate e per gli eventuali profili aerodinamici”*.

Nello stesso motivo di appello si sostiene, altresì, il ruolo del parafango come deviatore dei flussi d’aria per essere *“incanalata forzatamente verso il radiatore dell’olio o del liquido di raffreddamento aumentando l’efficacia termica del motore”*.

Anche tale argomentazione, utilizzata per giustificare la realizzazione in carbonio del parafango (come a questo punto lo stesso appellante sembra ammettere), non coglie nel segno,

atteso che l'art 13.2.3 del RTSS così recita: *“L' uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori è ammesso, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo omologato vengano mantenuti.”*

Infine, anche il richiamo al precedente dell'esclusione del Pilota Dani Holgado al GP di Francia, disputatosi sul circuito di Le Mans lo scorso 10 maggio 2026, risulta inconferente, in quanto tale esclusione è stata decretata poiché il pilota ha corso senza una parte di carrozzeria, il parafango, che deve obbligatoriamente essere presente sulla moto durante la gara.

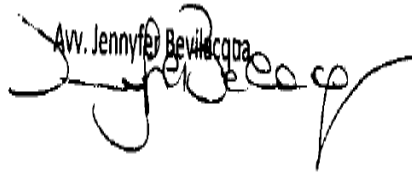
Alla luce di tutto quanto sopra esposto, i motivi di appello e le argomentazioni proposte dalla difesa non risultano idonei a confutare le risultanze degli accertamenti tecnici, con conseguente cristallizzazione della violazione dell' art. 16.1.8 Regolamento Velocità 2026, in combinato disposto con l'art. 13.1.2 del Regolamento Tecnico Supersport (RTSSP), *per non rispondenza del motociclo o di sue parti alle caratteristiche tecniche prescritte in sede di verifica tecnica*, e conferma dell'esclusione dalla classifica della gara 1 CIV Supersport 600, svolta al Mugello il 09/05/2026, del Pilota MANTOVANI Andrea, assunta dal CdGD, su comunicazione del CT, e confermata dal GSN con decisione n. 07/2026.

PQM

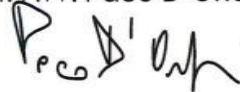
La Corte Federale d'Appello in funzione di Corte Sportiva di Appello, a conferma dell'impugnata decisione n. 7/26 del Giudice Sportivo Nazionale, RIGETTA il reclamo presentato dall'ASD Scuderia D'ETTORRE e dal sig. MANTOVANI Andrea.

Depositato il 1° luglio 2026

Relatrice

Avv. Jennyfer Bevilacqua


f.to Il Presidente della C.F.A.
(Prof. Avv. Paco D'Onofrio)



Si comunichi, a cura della Segreteria Organi di Giustizia, a:

Avv. Cesare Di Cintio;

ASD Scuderia D'ETTORRE, elettivamente domiciliata presso Studio avv. Di Cintio;

Mantovani Andrea, elettivamente domiciliata presso Studio avv. Di Cintio;

Presidente Federale;

Segretario Generale;

Gruppo Direttori di Gara;

Gruppo Commissari di Gara;

Settore Tecnico Sportivo;

Ufficio Velocità;

Motoclub di appartenenza;

Ufficio Comunicazione 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.