

FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA CNGG

Regole tecniche e comportamentali dei Giudici di Gara

Tra gli obiettivi che la CNGG si era prefissata fin dal suo insediamento c'era la rivisitazione delle ormai obsolete "regole di casistica".

Grazie alla fattiva collaborazione ed alle osservazioni di numerosi colleghi si è provveduto alla stesura di alcune "norme comportamentali" che non debbono essere considerate un'appendice agli articoli del Regolamento Tecnico, ma semplici suggerimenti operativi ed interpretativi a fronte di particolari situazioni già vissute nel recente passato.

Ci auguriamo che la divulgazione delle suddette norme non sia di ausilio esclusivamente alla categoria dei Commissari ma possa risultare di interesse per tutte le componenti che operano nel mondo del ciclismo.

Regola n. 01 GIURIA: inizio e termine attività

Il collegio di giuria nella sua globalità, ha l'obbligo di presenziare alle operazioni preliminari di partenza, ne consegue che dette operazioni, costituiscono l'inizio delle attività delle giurie. L'attività si considera terminata, quando il PdG avrà ultimato la compilazione dei verbali di gara. Con la fine dell'attività della giuria, non viene meno il riserbo imposto a ciascun componente sulle deliberazioni collegialmente adottate e sulle denunce singolarmente presentate.

Regola n. 02 PROGRAMMA DI CORSA: effettuazione o meno della gara

La prerogativa del D.C. o D.O. di decidere lo svolgimento o meno della gara in mancanza delle garanzie richieste per tutelare l'incolumità dei Corridori e la validità tecnica della corsa, prima della partenza o durante la corsa stessa, richiede l'informazione al Presidente di Giuria. (art. di rif. 106)

Regola n. 03 CRITERIUM - modalità di controllo

Durante lo svolgimento di un criterium, quando il numero dei doppiati o i giri di ritardo da essi accumulati siano tali da creare incertezze al controllo, per assicurare un regolare svolgimento della corsa, la Giuria dovrà provvedere a fermare i concorrenti, iniziando da coloro che hanno il maggior numero di giri al passivo. È consentito derogare da tale ordine, qualora si dovesse rilevare che alcuni concorrenti doppiati, con la loro condotta di gara, alterino il regolare svolgimento della corsa dei concorrenti a pieni giri. (artt. di riferimento 121; 125;126; RT FCI)

Regola n. 04 FINALE IN CIRCUITO – corridori doppiati

In una corsa che termina con un circuito finale ed il gruppo frazionato, dovendo evitare la commistione di corridori appartenenti ai diversi gruppi, si attuano diversi comportamenti a seconda del momento in cui questi si incrociano. Qualora dei ritardatari, si apprestano a fare il loro ingresso nel circuito nel momento in cui i fuggitivi vi stanno nuovamente transitando, il Componente di Giuria presente, dovrà bloccare l'ingresso dei ritardatari per l'intervallo necessario ad evitare il raggruppamento. Qualora i fuggitivi, stiano raggiungendo dei ritardatari già entrati nel circuito e si è ancora lontani dall'arrivo, gli attendati preventivamente avvisati, verranno opportunamente rallentati sulla corsia di destra lasciando via libera alla testa della corsa. Qualora invece la medesima situazione si presentasse in prossimità dello striscione dell'ultimo chilometro, i ritardatari

preventivamente informati, dovranno essere fermati al fine di impedire inopportune intromissioni nella disputa della volata finale. Per chi non dovesse attenersi alle disposizioni della Giuria, si possono comminare diverse sanzioni che variano a seconda del tipo di gara (ammenda per le gare internazionali e nazionali e sospensioni per le altre gare). Nel caso in cui il comportamento dei corridori ritardatari dovesse degenerare al punto da tentare di inserirsi nel gruppo che precede, l'infrazione che si commette comporta in aggiunta anche l'adozione del provvedimento di espulsione dalla corsa o di esclusione dall'ordine di arrivo. (artt. di riferimento 14 e 29 dell'alleg. 5; artt.2.2 e 2.12 dell'allegato 6; artt.3.2 e 3.12 dell'alleg.7 del RT FCI)

Regola n. 05 FINALE IN CIRCUITO: contagiri e campana

Qualora il responsabile del contagiri designato dall'organizzazione suoni erroneamente la campana contraddicendo l'indicazione del contagiri, ovvero si dimentichi di suonarla in coincidenza dell'ultimo passaggio prima dell'arrivo, va considerato che al fine di non modificare arbitrariamente il chilometraggio della corsa, la Giuria dovrà adoperarsi per porre in opera ogni possibile accorgimento affinché tutti i concorrenti, siano avvisati tempestivamente dell'errore, in modo da ripristinare la regolarità tecnica della corsa secondo quanto stabilito dal programma gara ed arrivare con il chilometraggio esatto. Nell'eventualità che la campana fosse stata suonata prima dell'ultimo giro, questa dovrà chiaramente essere risuonata in coincidenza dell'esatto passaggio sulla linea del traguardo prima dell'arrivo.

Regola n. 06 CORSE A CRONOMETRO TUTTE – penalizzazione per scia

Nel caso di raggiungimento tra concorrenti, qualora uno dei due sfrutti oggettivamente la situazione per trarre un indebito vantaggio ponendosi in scia dell'altro, si dovrà procedere nell'applicazione della sanzione della penalizzazione in tempo. Per l'adozione di questo provvedimento occorre riferirsi ad un prospetto in virtù del quale, in base alla velocità degli atleti nel momento dell'infrazione ed al tratto di strada in cui si è usufruito della scia, si determina il tempo espresso in secondi da aggiungere al corridore da penalizzare. Per la corretta applicazione di tale normativa però, occorre considerare nel calcolo della distanza, unicamente quella imputabile alla volontà dell'Atleta di restare in scia e non quella inevitabile e non cercata, imposta dalla sinuosità della sede stradale, dalla ristrettezza di essa o da presenza di pubblico.(artt. di riferimento 145;allegato 10 RT FCI e 2.4.017; 2.4.018; 2.5.014; 2.5.015 RT UCI)

Regola n. 07 COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE – Numero partecipanti ad una prova nazionale ed internazionale

Nel programma gara di una corsa, la società organizzatrice deve riportare il numero minimo e massimo dei concorrenti che ogni squadra può far partire alla prova. Tale limite, che varia da 4 a 10, può essere modificato in alcune particolari circostanze. Infatti se il numero degli atleti iscritti alla prova, risultasse superiore al numero massimo consentito per la partenza, tale limite verrà ridotto per tutte le squadre iscritte. Viceversa, qualora il numero di iscritti alla prova, fosse inferiore a 100, l'organizzatore tre giorni prima della manifestazione, ha la possibilità di aumentare il numero di corridori per squadra, aumentandolo fino a 12. Al di fuori di tali possibilità, nessuna deroga può essere concessa e pertanto una squadra che si dovesse presentare alla partenza, con un numero di atleti inferiore al minimo previsto dal programma gara, non potrà prendere il via. (artt. di rif. 93, 94 RT FCI; 2.2.002, 2.2.005, 2.2.006 RT UCI)

Regola n. 08 FINALE IN CIRCUITO - determinazione del tempo dei concorrenti doppiati:

In una corsa su strada che termina in circuito, eventuali atleti staccati e doppiati dal gruppo principale, possono essere fermati dalla giuria, in accordo con la direzione di corsa o di organizzazione, al loro transito sulla linea del traguardo dopo l'arrivo del gruppo principale. Tale

provvedimento teso soprattutto alla salvaguardia dei suddetti atleti, comporta l'applicazione del metodo dell'interpolazione per la determinazione del loro tempo globale di gara.

Nel caso invece in cui, altri atleti staccati dal gruppo principale vengano fermati volutamente dalla giuria in occasione del doppiaggio da parte dei concorrenti di testa, la giuria per la determinazione del tempo effettivo degli atleti staccati, dovrà provvedere a detrarre il tempo della sosta da quello impiegato.

Regola n. 09 CHILOMETRAGGIO – determinazione :

La velocità media ufficiale di una corsa su strada, dovrà essere calcolata prendendo a base il chilometraggio medio ricavato dalle vetture dei Componenti della Giuria al netto dello scarto del 5%, da operare in relazione al funzionamento del contachilometri degli automezzi stessi. Quanto sopra ha il duplice scopo di rendere ufficiale una media reale, oltre che valutare se sussistono gli estremi per una denuncia all'Organo Omologante degli Organizzatori colpevoli di imprecisa indicazione. Resta inteso che tale denuncia dovrà avvenire se sia stato accertato che il chilometraggio mediamente ottenuto fra le risultanze di ciascuna autovettura, superi in assoluto il 10% quello dichiarato dagli Organizzatori nel programma di corsa (es. 100 km dichiarati nel programma gara contro una media tra le vetture di giuria di 111 km). (artt. di riferimento 1.14 degli allegati 1 e 2 ed art. 1.12 dell'alleg.3 del R.T. FCI).

Regola n. 10 CORSE A TAPPE - aumento tempo massimo :

A seguito di eventi imprevedibili e straordinari di origine ambientale (avverse condizioni meteorologiche) o locale (ostruzione della sede stradale), la giuria dopo consultazione con l'organizzatore, ha la facoltà di aumentare il tempo massimo di tappa. Non essendo espressamente menzionato alcun limite, la valutazione è lasciata alla discrezionalità della giuria, la quale può comunque considerare come valore estremo un aumento non superiore al 50% del tempo massimo originariamente previsto (art. di riferimento 2.6.031 R.T. UCI).

Regola n. 11 GARA A TAPPE – Riunione preliminare di giuria – organizzatore – STF :

Prima della disputa di una gara a tappe, è opportuno che la giuria effettui una riunione con l'organizzatore e con il rappresentante della Struttura Tecnica Federale, al fine di confrontarsi sui dettagli tecnici della manifestazione, al fine di verificare eventuali necessità modifiche e/o soluzioni correttive da apportare a seguito di inconvenienti dell'ultimo momento o più semplicemente di incongruenze riscontrate nel programma gara. Successivamente, chiariti tutti gli eventuali ipotetici dubbi, potranno effettuarsi la riunione con i D.S. ed infine anche quella preminentemente tecnica della sola giuria per la ripartizione dei vari compiti in corsa (art. di rif. 6.1.4 N.A. 2003)

Regola n. 12 GIUDICI DI GARA IN MOTO :

È al componente di giuria in moto che in virtù della notevole mobilità concessagli dal suo mezzo di trasporto, viene attribuito il compito principale di prevenzione mediante l'adozione dell'ammonizione verbale, in particolare per quelle infrazioni non facilmente visibili fuori dal gruppo. Naturalmente per lo stesso motivo al GM risulta meno ostica anche la rilevazione dei numeri dei componenti di un gruppo che pertanto costituisce l'altro suo compito precipuo. Gli esempi suddetti non precludono al GM tutte le altre competenze proprie di un qualsiasi componente di giuria e che pertanto sono di sua spettanza, nella stessa misura dei suoi colleghi in auto. (artt. di rif. 101, 102, 102/bis RT FCI; 1.2.119, 1.2.120, 1.2.121, 1.2.122, 1.2.123 RT UCI)

Regola n. 13 GIUDICE D'ARRIVO :

Il giudice d'arrivo è un componente di giuria che avendo un compito prioritario, ovvero quello della rilevazione dell'ordine d'arrivo, deve porre particolare attenzione, unitamente al Presidente di giuria che ne disloca la sua collocazione in corsa, ad alcuni accorgimenti particolari. È scontato che pur operando ordinariamente come i suoi colleghi in corsa, dovrà abbandonare la stessa per anticipare ed andare al traguardo, valutando adeguatamente (ed anzi semmai per eccesso), il tempo necessario occorrentegli per predisporre la rilevazione dei passaggi. Tale tempo sarà ovviamente

diverso in funzione dell'andamento della corsa, della distanza fino alla località di arrivo, dello stato della sede stradale, del suo profilo.

Al GA spettano tutte le competenze di un qualsiasi altro componente di giuria, quale partecipare alle riunioni di giuria ed alle delibere, astenendosi unicamente da quelle in cui la giuria stessa dovrà valutare il suo operato specifico come il reclamo avverso l'ordine d'arrivo. (artt. di rif. 101, 102, 102/bis, 103, 104 RT FCI; 1.2.112, 1.1.113, 1.2.119, 1.2.120, 1.2.121, 1.2.122, 1.2.123 RT UCI)

Regola n. 14 COMMISSARIO IN AUTO N 2 - Gare nazionali ed internazionali :

Il giudice di gara in auto che occupa la posizione di testa, nel gergo tecnico viene definito Commissario 2. Nel suo settore di gara, è responsabile della direzione sportiva e, per poter espletare tale compito, deve mantenere una posizione prioritaria rispetto a tutte le altre vetture. In particolare nel caso di una fuga con vantaggio contenuto (inferiore ai 30 secondi), colloca prioritariamente la moto di giuria dietro ai fuggitivi. Successivamente all'aumentare del vantaggio, si posiziona anch'egli dietro ai fuggitivi unitamente alla vettura neutra, facendo arretrare la moto di giuria sulla testa del gruppo. In prossimità dell'arrivo e, nel caso di posizionamento dietro ad una fuga, va valutato attentamente se è ipotizzabile un ricongiungimento da parte degli inseguitori. In tale eventualità, al fine di evitare di rimanere imbottigliati nell'impossibilità di superamento in occasione della disputa dello sprint finale, occorre anticipare questa azione e superare con congruo anticipo arrivando all'ultimo chilometro già davanti ai fuggitivi. Nel caso in cui invece il gruppo fosse compatto, essendo il commissario 2 davanti al gruppo, occorrerà assumere un diverso comportamento a seconda del tipo di gara che si sta dirigendo e della sua importanza "mediatica". Difatti, a seconda della presenza delle televisioni dei fotoreporter e di un eventuale regolatore che ne movimentata il traffico, occorrerà cercare di garantire la possibilità di operare a tutte queste componenti presenti ed autorizzate ma sempre garantendo la regolarità tecnica della corsa. In prossimità dell'arrivo, verifica l'operato del regolatore e le prescrizioni previste in tali circostanze (pulizia assoluta dai veicoli non tecnici) e controlla la regolarità dello sprint finale, anticipando adeguatamente al fine di garantire il lavoro dei fotografi posizionati sulla linea del traguardo. Tale tempo è ovviamente variabile in funzione della velocità dei corridori, del percorso di gara (larghezza ed andamento altimetrico) e comunque non deve mai essere inferiore ai 10". In una gara di minore importanza invece, dove non c'è presenza di fotografi, moto della televisione e di conseguenza del regolatore, il commissario 2 è coadiuvato dal giudice in moto per mantenere la regolarità tecnica della volata finale. (artt. di rif. 102 RT FCI; 1.1.098, 2.3.045 RT UCI)

Regola n. 15 AMMISSIONE IN CORSA DI CONCORRENTE CHE HA DIMENTICATO LA PROPRIA LICENZA O TESSERA :

La competenza del Presidente di Giuria (o dell'intero collegio dei commissari in gare del calendario internazionale), in materia di ammissione in corsa dei corridori, è chiaramente definita dai regolamenti. Al Presidente di Giuria pertanto compete anche decidere nei casi in cui il corridore si presenti privo di licenza. Appare evidente che questi dovrà accertare se la non presentazione della licenza, sia frutto di una dimenticanza o di un mancato tesseramento. Tali verifiche che servono ad accertare la buona fede del concorrente, sono superabili attraverso una dichiarazione scritta, rilasciata o da un Dirigente Federale o da un Dirigente della Società di appartenenza del corridore - regolarmente tesserato per la FCI - dopo averli preventivamente informati delle responsabilità connesse ad una dichiarazione non veritiera. La circostanza sopra descritta comunque, pur regolarizzata dalla soluzione prospettata, poiché trattasi di una infrazione di carattere disciplinare, comporta in ogni caso per il corridore in questione una denuncia all'Organo Omologante, per mancata presentazione della tessera. Al di fuori delle garanzie indicate, il Presidente di Giuria assume tutte le responsabilità, di ogni natura, conseguenti alla presenza in corsa di corridori in posizione irregolare che, con tutta evidenza, direttamente o indirettamente, possono influire sul risultato tecnico della corsa. Dovrà invece essere impedita la partenza al Corridore che si presenti alla verifica delle licenze sprovvisto della tessera sulla quale sia obbligatorio l'annullamento della casella per la partecipazione ad una gara.

Regola n. 16 PRESENTAZIONE IN RITARDO ALLE OPERAZIONI DI VERIFICA LICENZE :

La verifica licenze, unitamente al ritiro del numero dorsale ed alla firma del foglio di partenza, costituiscono l'insieme di quelle operazioni definite "Preliminari" di partenza. Tutte le suddette operazioni, hanno ovviamente degli orari, definiti dal programma di gara nel rispetto del regolamento tecnico, entro i quali le stesse devono essere espletate dalle Giurie. Resta inteso comunque che, qualora la presentazione in ritardo sia nell'ambito di un orario tale da non costituire un disagio insanabile e da non pregiudicare la regolarità delle successive operazioni del collegio di giuria, questa ammetterà alla partenza il corridore in questione, comunicandogli però che provvederà successivamente a denunciarlo all'organo omologante per ritardata presentazione alle operazioni di partenza.

(Art. 167 RT FCI da cui artt. 2.22 e 2.30 dell'all.6 e artt. 3.22 e 3.30 dell'all.7 del R.T. della FCI; art. 12.1.040 – 1 del R.T. dell'UCI)

Regola n. 17 PRESENTAZIONE IN RITARDO DEL D.S. ALLA RIUNIONE DEI DIRETTORI SPORTIVI CON GIURIA ED ORGANIZZATORE :

Il D.S. non presente all'appello effettuato ad inizio della riunione pre-gara, deve essere considerato assente e come tale, per la determinazione dell'ordine delle vetture al seguito, inserito nell'apposito sorteggio riservato agli assenti anche quando questi dovesse presentarsi nel corso della riunione. Tale soluzione, oltre ad essere un atteggiamento di correttezza nei confronti dei D.S. puntuali, ottempera anche a precise disposizioni regolamentari. A tale regola non sono ammesse deroghe, anche a fronte di richieste in senso contrario da parte dei presenti. (Art 2.3.018 uci)

Regola n. 18 PRESENZA DI UN TESSERATO NON D.S. ALLE OPERAZIONI PRELIMINARI :

Mentre la normativa UCI prevede che nella gare iscritte nel calendario internazionale un delegato del D.S. possa procedere in sua vece alla verifica delle licenze per i suoi corridori, (fermo restando quindi che questo non potrà partecipare ai sorteggi per la determinazione dell'ordine delle vetture al seguito della corsa), la normativa italiana prevede per tutte le gare in linea che un Dirigente della società medesima abbia gli stessi diritti e doveri del Direttore Sportivo di cui fa le veci. Nelle gare a tappe al contrario, sussiste l'obbligo della presenza del direttore sportivo. (art. di riferimento 1.2.083 RT UCI e 4.1.1; 5.1.4; 5.1.6; 6.1.4 norme attuative FCI 2003; comunicato n 4 del 29/01/2003 settore strada)

Regola n. 19 SANZIONI – mancata applicazione in corse regionali e nazionali :

La mancata attuazione da parte della Giuria delle corrette procedure da seguire, relativamente all'adozione di provvedimenti sanzionatori, non consente all'organo omologante la ratifica degli stessi provvedimenti e pertanto vanifica l'intero iter, che di fatto comporta la mancata applicazione della penalizzazione.

Il corretto svolgimento delle operazioni, si concretizza mediante l'affissione dell'apposito comunicato di giuria a fine corsa, dove verranno esposti i provvedimenti adottati. È obbligatorio esporre il comunicato anche se negativo, in quanto la mancata adozione di provvedimenti da parte della giuria riguardo un particolare fatto di corsa, significa che le parti interessate possono eventualmente presentare denuncia circostanziata sull'accaduto in unica istanza alla Giuria che valuterà adottando i provvedimenti del caso e rimettendo poi tutto al Giudice Unico, sia per la ratifica di cui sopra, sia per l'adozione delle sanzioni di sua competenza se previste (sospensione). La denuncia di infrazione in materia disciplinare e tecnico disciplinare, redatta con ogni possibile ampiezza di particolari, va presentata alla giuria e trasmessa da questa all'organo omologante per il seguito di competenza. Per le corse iscritte nel calendario internazionale invece, pur essendo valida l'esposizione di cui sopra relativamente alle procedure da seguire da parte del collegio dei commissari, non è prevista la possibilità da parte di terzi di presentare alcuna denuncia in merito a fatti di corsa. (artt. di rif.175 RT FCI 1.2.125 RT UCI)

Regola n. 20 PROSPETTO INFRAZIONI e SANZIONI - applicazione :

Nell'applicazione delle sanzioni previste dai vari prospetti, occorre che le Giurie valutino l'effettivo vantaggio conseguito dal corridore nella pratica dell'infrazione ed alla volontarietà di questo a commettere l'infrazione stessa. E' necessario infatti che non ci si limiti a verificare gli aspetti formali

dell'infrazione ed occorre anche accertare che questa non sia stata compiuta solo per una casualità di eventi, come ad esempio nel caso di un appoggio improvviso ad un automezzo per una perdita temporanea di equilibrio o le spinte occasionali di estranei, non richieste ed indesiderate e che non abbiano arrecato nessun vantaggio al corridore.(art. di rif. 158 RT FCI)

Regola n. 21 PROSPETTO INFRAZIONI e SANZIONI: Natura e limiti di applicabilità :

Ai fini della corretta determinazione della sanzione da comminare per una specifica infrazione ed all'individuazione dell'organo competente alla sua promulgazione, occorre distinguere con assoluta certezza, la natura della violazione. Le infrazioni relative a fatti di corsa, ovvero quelle che direttamente o indirettamente, influiscono sull'andamento tecnico della gara, fanno esclusivo riferimento a quanto accade in corsa, dalla partenza fino all'arrivo. Sono di competenza unicamente delle giurie ed a seconda del tipo di gara in cui ci si trova, si dovrà fare riferimento agli allegati 5,6,7, del RT FCI. Le infrazioni di natura tecnica organizzativa, sono generalmente carenze delle società organizzatrici o delle società sportive che di norma rivelano una mancata conformità ai regolamenti vigenti ed in alcuni casi possono anche avere riflessi indiretti sull'andamento tecnico della corsa (come nel caso dell'inesatta segnalazione del percorso di gara o del numero di giri mancanti per la fine di un circuito). Sono di competenza dei Giudici Unici Regionali o Nazionale dietro denuncia della giuria e gli allegati di riferimento sono il n. 1,2,3, del RT FCI. In ultimo ci sono le infrazioni di carattere disciplinare che riguardano violazioni alle regole comportamentali e di etica sportiva da parte di un qualsiasi tesserato. Il campo di applicazione non ha limite in quanto il tesserato è tenuto all'osservanza di dette regole anche al di fuori del campo di gara in senso stretto ed anzi risponde sempre disciplinarmente del suo comportamento scorretto. La competenza su questo tipo di infrazioni è dei vari organi di disciplina che procedono dietro denuncia della giuria o di un qualsiasi altro tesserato e l'allegato di riferimento è il n. 4 del RT FCI, ma in alcune situazioni di violazioni particolari si può procedere anche al di fuori di detto prospetto.(art. di rif. 155 RT FCI)

Regola n. 22 PREVENZIONE DELLE INFRAZIONI

Quando le condizioni e lo svolgimento della corsa lo consentono, si deve cercare ove possibile, di prevenire un'infrazione, sia per un innegabile ritorno d'immagine verso la controparte, che per un fattore strettamente tecnico. La punizione dell'infrazione infatti, di norma colpisce il corridore che l'ha commessa, ma spesso non può annullare il vantaggio derivato dall'infrazione stessa. La prevenzione dell'infrazione si concretizza soprattutto con l'uso dell'ammonizione. (art. di rif. 159 RT FCI)

Regola n. 23 APPOGGIO

Per il concretizzarsi di un provvedimento disciplinare occorre individuare la presenza di tre fattori quali l'evento, la volontarietà ed il vantaggio ricevuto o il danno arrecato. Questi ultimi due fattori in particolare devono essere attentamente ponderati dal giudice in quanto sempre con maggiore frequenza, in particolare nelle corse delle categorie maggiori, si tende ad usare l'appoggio in modo occasionale per l'espletamento di necessità fisiologiche, per l'assistenza meccanica o sanitaria. Occorre chiarire che a norma di regolamento, si parla di infrazione in presenza di un appoggio in senso generale senza alcuna eccezione; tuttavia l'applicazione della normativa in modo rigoroso e zelante, non è la prassi ed anzi soprattutto quando l'appoggio risulti occasionale, momentaneo e ininfluente dal punto di vista del risultato, non deve essere giudicato come un'infrazione.

Regola n. 24 AMMONIZIONE - Applicazione :

Tale provvedimento che come già detto ha lo scopo prioritario di prevenire l'infrazione, dovrà essere irrogata quando l'infrazione sia appena iniziata e non abbia dispiegato per intero i suoi effetti, oppure quando sia stata manifestata chiaramente la volontà di commettere l'infrazione, ma non ne sia stato dato ancora inizio. Si dovrà altresì applicare l'ammonizione, soprattutto di fronte al caso in cui la ripetizione dell'infrazione comporterebbe un aggravamento della sanzione per effetto della recidività. Tutte le ammonizioni inflitte verbalmente nel corso della gara, dovranno essere verbalizzate dai Componenti nel corrispondente rapporto al Presidente di Giuria. (artt. di rif. 159 RT FCI e 12.1.024 RT UCI).

Regola n. 25 CORSE SU STRADA TUTTE - passaggi a livello:

Qualora un passaggio a livello si chiudesse durante il passaggio di un gruppo compatto rendendolo di fatto diviso in due plotoni, tutti coloro che fossero riusciti ad oltrepassare il passaggio a livello stesso, dovranno essere fermati. Tale situazione limite e di carattere straordinario, è di esclusiva competenza della giuria che adotterà provvedimenti inappellabili. (artt. di riferimento 107 RT FCI e 2.3.034; 2.3.035 RT UCI)

Regola n. 26 DISTANZIAMENTO – Applicazione :

Nel caso in cui si debbano sanzionare più atleti con lo stesso provvedimento del distanziamento, questi verranno classificati agli ultimi posti del gruppo di cui facevano parte, secondo la gravità dell'infrazione commessa, nel senso di porre all'ultimo posto il responsabile maggiore dell'infrazione o colui che l'abbia commessa per primo e via di seguito. (artt. di rif. 160; 161 RT FCI)

Regola n. 27 DISTANZIAMENTO - Regola generale :

Qualora nell'accertamento delle irregolarità compiute, emerga la necessità di adottare il solo provvedimento del distanziamento, questo dovrà essere riferito al gruppo in cui il Corridore colpevole faceva parte nel momento dell'infrazione. La retrocessione all'ultima posizione di un gruppo successivo infatti, comporterebbe una modifica al tempo impiegato e di conseguenza l'applicazione anche della sanzione della penalizzazione per un tempo variabile e corrispondente al ritardo effettivo tra i due gruppi e questa attuazione pratica non è corretta. La doppia penalizzazione però, concettualmente non è sbagliata. Difatti, per alcune particolari infrazioni, è espressamente prevista; ad esempio nel caso di una gara a tappe, lo slancio ricevuto da un concorrente da parte di un suo compagno di squadra nell'ultimo km di corsa, oltre al distanziamento all'ultimo posto del gruppo di appartenenza ed all'ammenda corrispondente, prevede in aggiunta anche l'applicazione di una penalizzazione in tempo in misura fissa di 30". (artt. di rif. 160; 161; 162 all. 5 art.9.1.2 RT FCI)

Regola n. 28 DISTANZIAMENTO ED ESCLUSIONE DALL'ORDINE DI ARRIVO – Limiti di applicabilità :

Qualora il danneggiamento di uno o più avversari nell'ultimo chilometro, abbia come conseguenza la caduta o altro incidente di particolare gravità tale da pregiudicare l'incolumità di altri concorrenti, non è il provvedimento del distanziamento che deve essere applicato, ma l'esclusione dall'ordine di arrivo. Appare del resto evidente che il solo provvedimento del distanziamento, non risponderebbe al principio che l'infrazione deve essere proporzionata alla gravità dell'infrazione. (artt. di rif. 158; 161; 164 RT FCI)

Regola n. 30 ESCLUSIONE da ORDINE DI ARRIVO - ESPULSIONE dalla CORSA :

Il mantenere in corsa Concorrenti che siano assolutamente meritevoli di espulsione, con riserva di adottare al termine della gara il provvedimento di esclusione dall'ordine di arrivo, può comportare una modifica del risultato, di cui la Giuria assume la completa responsabilità. Difatti, la mancata adozione del provvedimento di espulsione, soprattutto sul piano tecnico, non può essere compensata dall'esclusione a termine gara. Pertanto l'espulsione, ove si verificano completamente tutte le condizioni previste dal regolamento, non dovrà mai essere omessa. Del resto come espressamente previsto dal regolamento, tale provvedimento deve essere decretato non appena si constata l'infrazione anche dal singolo Giudice autonomamente ed al di fuori delle delibere collegiali di giuria. (artt. di rif. 163 RT FCI, 1.2.122 RT UCI)

Regola n. 31 PROSPETTO INFRAZIONI E SANZIONI - Gare nazionali ed internazionali :

La tabella punizioni dell'UCI prevede delle sanzioni specifiche per delle circostanze ben definite. Certe infrazioni tuttavia, possono non essere espressamente previste dalla tabella generale di cui all'art. 12.1.040. Pertanto quando si ricade in situazioni non chiaramente riconducibili a questa tabella, alcuni articoli sopperiscono a queste necessità e sono da prendere a riferimento. In particolare, l'art.12.1.004 se l'infrazione è di natura disciplinare e viene commessa da un qualsiasi tesserato e gli artt. 12.1.007, 12.1.008 e 12.1.009 se le infrazioni sono ai regolamenti dell'UCI e

vengono commesse rispettivamente da tesserati, organizzatori o squadre, siano esse gruppi sportivi che club.

Regola n. 32 RECLAMO ALLA GIURIA AVVERSO L'ORDINE DI ARRIVO - Gare Regionali :

Il reclamo avverso l'ordine di arrivo da presentarsi alla Giuria, deve essere corredato da prove concrete in merito ai fatti sui quali si basa la contestazione, ovvero un documento fotografico, una videoregistrazione, un filmato etc. Tutte le altre prove quali l'ascolto della registrazione del Giudice d'Arrivo, delle testimonianze etc., non costituiscono prove inconfutabili e debbono essere considerati solo come elementi di supporto al giudizio della giuria. Il concetto è che, in mancanza di un ausilio tecnico quale il fotofinish o similare, fa fede l'operato del GA e contro questo, è possibile presentare reclamo in prima istanza alla giuria ed in seconda al giudice unico competente, se si ha la possibilità di produrre documentazione diversa da quella già visionata dalla giuria in prima istanza. È evidente che il reclamo avverso l'ordine di arrivo è riconducibile unicamente alla contestazione delle posizioni assegnate dal GA e con le quali sono stati classificati gli atleti, escludendo perciò ogni possibilità di presentazione di reclamo in merito ad eventuali infrazioni commesse in gara, per le quali può presentarsi unicamente una denuncia, sempre alla giuria, qualora questa non sia già entrata nel merito della vicenda in questione. (art. di rif. 175 RT FCI)

Regola n. 33 CORSE REGIONALI PRESENTAZIONE RECLAMI – Differenza tra irricevibilità ed improponibilità :

A volte possono presentarsi dei casi di irricevibilità ed improponibilità dei reclami, per cui la giuria, debba astenersi dal prendere delle decisioni. I due vocaboli, simili nel loro significato, in realtà individuano due situazioni differenti. Il reclamo è irricevibile quando presenta un vizio di forma, quale ad esempio la mancanza della tassa corrispondente, della firma del reclamante, viene presentato firmato da più persone od oltre i termini previsti o ancora non è supportato dalla documentazione comprovante l'oggetto del reclamo stesso. Il reclamo è invece improponibile quando non è pertinente e viziato da un errore sostanziale, ad esempio se presentato ad un organo non competente come nel caso di presentazione alla giuria avverso un fatto di corsa in una gara del calendario nazionale od internazionale. Sia nel caso di irricevibilità che improponibilità, la giuria non esaminerà il reclamo, dovrà rendere nota la sua decisione con apposito comunicato e restituire la tassa facendosi firmare ricevuta liberatoria. Appare comunque evidente che pur essendo corretta tale procedura, ove l'oggetto del reclamo risultasse manifestamente fondato, pur non entrando oggettivamente nella disamina dello stesso, ciò non esclude la facoltà della giuria di esperire gli opportuni accertamenti del caso. (artt. di rif. 175 RT FCI)

Regola n. 34 CONSULTAZIONE DEL FOTOFINISH :

La Giuria, e non il Giudice di Arrivo, sul piano del concetto ispiratore dei rapporti umani che devono essere instaurati con le altre componenti del movimento ciclistico, anche in mancanza di reclamo formale, ha la facoltà, ove richiesta, di consentire la consultazione del fotofinish al Direttore Sportivo ed al Corridore richiedenti, con esclusione però di qualsiasi altra persona. Ciò, beninteso, senza arrecare pregiudizio all'attività della Giuria. La Giuria (e non il Giudice di Arrivo) ha la facoltà, anche in mancanza di un reclamo formale e quando ciò non arrechi pregiudizio ai lavori della Giuria stessa, di consentire la consultazione del fotofinish al Direttore Sportivo ed al Corridore richiedenti (ma con esclusione di qualsiasi altra persona). Questo anche in base al concetto ispiratore dei rapporti umani che devono essere instaurati con tutte le altre componenti del movimento ciclistico.

Regola n. 35 ORDINE DI ARRIVO - correzione di errori materiali :

Il R.T.A.A. è stato opportunamente adeguato alla normativa UCI, anche nelle gare Nazionali. Pertanto è competenza del GUN la modifica dell'ordine di arrivo al manifestarsi di errori materiali nella classificazione dei corridori all'arrivo (artt. di rif. 175/b RT FCI; 1.2.104 RT UCI)

Regola n. 36 DORSALE COPERTO – Mancata classificazione :

L'alterazione del numero d'identificazione di un atleta, o il suo occultamento mediante indumenti tendente a rendere arduo il suo riconoscimento da parte del giudice di gara, viene sanzionato a seconda del tipo di gara in cui ci si trova con un'ammenda nelle gare nazionali e internazionali in linea che si tramuta in un'espulsione se il fatto si ripete per tre volte nell'ambito di una corse a tappe. Nelle gare regionali non è prevista una sanzione corrispondente, ma si può ugualmente sanzionare tale atto facendo riferimento alla sanzione prevista per l'applicazione dei numeri in posizione diversa a quanto prestabilito ovvero all'inosservanza delle disposizioni della Giuria. Per ambedue le sanzioni è prevista una sospensione. (artt. di rif.4 e 5 all.5; 2.12, 2.26, 2.27 all.6; 3.12, 3.26, 3.27 all.7 RT FCI; art.12.1.040 c.4 e 5 RT UCI).

Regola n. 37 CORSE A TEPPE - concetto di "frattura" nella rilevazione dei tempi all'arrivo:

Quando tra due corridori, esiste "una frattura o buco" quantificabile in almeno un secondo tra la ruota posteriore di colui che precede e la ruota anteriore di colui che segue, a quest'ultimo va assegnato un nuovo tempo. Il tempo da accreditare al secondo corridore ed a tutti i componenti del suo gruppo fino ad un'ulteriore frattura, sarà ovviamente il suo tempo di corsa in valore assoluto ed il suo ritardo da chi lo precede, sarà costituito dalla differenza espressa in secondi, tra i tempi di corsa dei primi corridori di ciascun gruppo. Ad esempio in un arrivo di una tappa, un corridore giunge al traguardo con un tempo assoluto di corsa di 3h 24' 10" insieme ad altri 58 atleti, l'ultimo dei quali ha come tempo di gara 3h 24' 31". Il sessantesimo concorrente taglia il traguardo con il resto del gruppo con un tempo di gara di 3h 25' 31". Il ritardo tra i due gruppi sarà di 1' 21", ovvero il tempo effettivo tra i primi concorrenti dei due gruppi e non il distacco reale tra l'ultimo concorrente del primo gruppo ed il primo concorrente del secondo gruppo. Il Giudice di Arrivo, con l'ausilio dei Cronometristi, dovrà verificare mediante la visione del foto finish o altra apparecchiatura tecnica a disposizione, l'esistenza di una o più fratture nel gruppo. Questa situazione, trattandosi di fatto di corsa, prevede la decisione della Giuria in ultima istanza.

Regola n.38 CORSE A TAPPE – Regola generale incidente nell' ultimo chilometro

In un arrivo di tappa pianeggiante con gruppo compatto, qualora alcuni concorrenti venissero coinvolti in una caduta dopo il loro passaggio sotto lo striscione dell'ultimo chilometro e da ciò si venisse a creare una frattura del medesimo gruppo, il tempo da assegnare a tutti i corridori coinvolti direttamente od indirettamente nell'incidente, sarà quello del vincitore. La stessa procedura si dovrà applicare nel caso si verificassero situazioni analoghe quali un incidente, un errore di percorso etc.(artt. di rif. 2.6.026; 2.6.027 RT UCI)

Regola n.39 CORSE A TAPPE – Regola ultimo chilometro arrivo in salita:

Nel caso che in un arrivo in salita di una corsa a tappe, si verifichi una caduta od un incidente nell'ultimo km. e dei concorrenti rimangano vittima dell'episodio, questo deve essere considerato come incidente di corsa. In questa circostanza pertanto, non si applicherà la regola corrispondente ed il tempo valido per la classifica individuale dei corridori coinvolti, è quello effettivamente registrato al loro passaggio sulla linea di arrivo.(art. di riferimento 2.6.028 RT UCI)

Regola n. 40 COLLABORAZIONE CON GLI ORGANIZZATORI:

In relazione allo spirito di collaborazione che deve essere alla base dell'operato del Giudice di Gara, la Giuria deve rendersi disponibile verso gli Organizzatori, offrendo tutta la propria competenza e professionalità, per cercare di ridurre eventuali carenze della società organizzatrice, al fine di evitare irregolarità nella corsa sotto il profilo sportivo, tenendo sempre in considerazione anche l'incolumità dei concorrenti.

Regola n. 41 DIRETTORE di CORSA / ORGANIZZAZIONE – Assenza in gara :

Qualora il Direttore di Corsa o di Organizzazione, non fosse presente all'ora prevista per la partenza e risultasse assente anche il Vice Direttore di Corsa, secondo quanto dispone il RT, il Presidente di Giuria prenderà atto della sua sostituzione con altra persona, indicata dall'Organizzatore, purché in possesso della apposita tessera di Direttore di Corsa o di Organizzazione e la sottoscrizione del modulo di accettazione. Nell'impossibilità di procedere alla predetta sostituzione nei termini sopraindicati, la gara dovrà essere annullata e la Giuria emetterà relativo comunicato da trasmettere con la restante documentazione al Giudice Unico. (artT. di rif. 98 e 99 RT FCI).

Regola n. 42 VETTURE AL SEGUITO - AMMISSIONE IN CORSA COMPETENZA :

Mentre il regolamento tecnico dell'UCI non pone particolare attenzione all'ammissione delle vetture societarie al seguito della corsa, limitandosi semplicemente a prescrivere l'obbligo del rilascio di un apposito contrassegno di riferimento da parte dell'organizzatore e responsabilizzando per il resto il relativo direttore sportivo alla guida, il regolamento tecnico italiano, oltre a sancire la competenza esclusiva del Direttore di Corsa/Organizzazione relativamente all'ammissione in corsa, prevede la possibilità di verifica da parte del Presidente di giuria di alcune prescrizioni. In particolare, nelle sole gare del calendario regionale, le vetture societarie per poter essere ammesse al seguito della corsa debbono avere almeno tre corridori partenti; a bordo del veicolo deve esserci obbligatoriamente il D.S. della società (nelle sole gare in linea è consentita la possibilità che in alternativa al D.S. possa esserci un dirigente della società). Una particolare attenzione va posta infine alle vetture cosiddette monovolume, pulmini e fuoristrada. Difatti mentre per il regolamento italiano è sufficiente che nel sorteggio per l'ordine delle vetture al seguito della corsa, tali veicoli vengano posti in coda ai tradizionali veicoli, per l'UCI e quindi in tutte le gare iscritte nel calendario internazionale, veicoli con altezza superiore a m. 1,60 a partire dal primo gennaio 2003, non possono partecipare a corse in linea ed a tappe, salvo ovviamente le gare a cronometro in cui sono consentite.

(Artt. 2.2.033; 2.2.034; 2.2.038 RT UCI; artt. 98; 99; 128; 131 R.T. FCI art 6.1.13 norme attuative FCI 2003 comunicato n 4 del 29/01/2003 settore strada)

Regola n. 43 GIURIA – Autovetture :

La società organizzatrice deve mettere a disposizione di ogni componente di giuria un'auto o una moto, a seconda della sua specifica mansione in corsa, al fine di consentirgli lo svolgimento dei suoi compiti. Le vetture debbono essere dotate di tettuccio apribile, al fine di permettere l'effettuazione della direzione sportiva. La parziale deroga concessa dalle Norme Attuative secondo le quali in caso di dotazione insufficiente, le vetture disponibili debbono comunque essere concesse in via preferenziale alla giuria, non elimina totalmente le incombenze della società organizzatrice verso tale adempimento. Difatti il regolamento tecnico della UCI prevale sempre rispetto ai regolamenti nazionali e una carenza a questo regolamento, da parte di un organizzatore, può essere ammendata ai sensi dell'art. 12.1.008. Eventuali ospiti e lo stesso autista, non potranno in alcun modo, richiedere che la vettura sia svincolata dalle necessità del Componente della Giuria. (artt. di rif. 131 RT FCI; 2.2.036, 12.1.008 RT UCI).

Regola n. 44 INTERRUZIONE TEMPORANEA DEL PERCORSO :

Qualora per cause di forza maggiore (incidenti stradali, cortei, funerali, scioperi, etc.), la sede stradale del percorso ufficiale di gara, risultasse ostruita rendendo impossibile il prosieguo della corsa, il Direttore di Corsa o d'Organizzazione, informato il Presidente di Giuria, potrà decidere la variazione al percorso dandone comunicazione immediata sia ai Corridori che ai Direttori Sportivi. Qualora nessuna variazione sarà ipotizzabile, o nell'eventualità che alcuni concorrenti abbiano già superato l'ostacolo, il DC/DO dovrà decidere una neutralizzazione della durata sufficiente a ripristinare la viabilità stradale. In tal caso i Corridori che avessero già superato l'ostruzione stradale, dovranno essere fermati dalla giuria per la durata della neutralizzazione medesima, pena la loro espulsione dalla corsa o esclusione dall'ordine di arrivo.(artt. di riferimento 75; 106 RT FCI e 2.2.031 RT UCI)

Regola n. 45 ERRORE DI PERCORSO :

La deviazione dal percorso ufficiale di gara da cui si trae vantaggio, comporta sempre il provvedimento dell'espulsione dalla corsa. Nell'ipotesi però in cui tale deviazione, sia indipendente dalla volontà dei concorrenti, si dovrà cercare di ripristinare la situazione di corsa preesistente al momento dell'incidente previa neutralizzazione se necessario e dare una nuova partenza con ricostruzione della situazione esistente al momento dell'errore di percorso. (artt. di rif. 78; 106 RT FCI e 1.2.058; 1.2.059 RT UCI)

Regola n. 46 CORSE IN LINEA - Corridori in forte ritardo:

La facoltà attribuita al Direttore di Corsa o d'Organizzazione, d'intesa con la Giuria, di far ritirare dalla corsa i corridori in notevole ritardo e privi di ogni forma di protezione e di sicurezza, deve essere interpretato come un provvedimento diretto alla salvaguardia dell'incolumità del corridore, oggettivamente impedito ad ottenere una classificazione nella gara che sta disputando. Tale provvedimento perciò, dovrà essere adottato solamente quando si constata il verificarsi di tutte le condizioni sopra precisate. La decisione di far ritirare dalla corsa i concorrenti in questione, dovrà essere verbalizzato a fine corsa da un apposito comunicato da parte del DC/DO (artt. di rif. 82 RT FCI).

Regola n. 47 VETTURA NEUTRA DI ASSISTENZA - Posizione su una fuga :

Quando un gruppo di corridori in fuga non ha la possibilità di avere l'assistenza diretta dalle proprie vetture tecniche, la vettura neutra sopperisce in modo equanime alle esigenze di tutti gli atleti e la sua posizione è direttamente dietro la vettura del giudice di gara presente. Qualora lo sviluppo della corsa si evolverà al punto da consentire alle vetture societarie di sorpassare dietro il gruppo in fuga e tutti gli atleti saranno rappresentati dalla propria ammiraglia, la vettura neutra perderà la sua funzione preminente di assistenza multipla e pertanto riprenderà la sua posizione come riportato nello schema delle auto al seguito, ovvero dietro tutte le vetture societarie presenti.

Regola n. 48 MEDICO SOCIALE :

Al medico di gara compete in maniera esclusiva, la prerogativa di giudicare l'idoneità fisica dei corridori incidentati, anche qualora fosse presente il medico sociale (artt. di rif. 57 RT FCI; 2.2.021 RT UCI).

Regola n. 49 COLLABORATORI NON TESSERATI – Moto operatore televisivo :

La normativa ciclistica, sia Nazionale che Internazionale, ha diffusamente regolamentato la disciplina dei veicoli al seguito e la stessa legislazione ordinaria con l'art. 9 del D.L. 285 del 30/04/92 e le successive modifiche, ha ben definito il movimento dei veicoli all'interno del cosiddetto "campo di gara" delimitato dalle vetture di inizio e fine corsa. Poiché l'art. 2 del R.T.N. prevede che " chiunque intenda svolgere una attività specifica nell'ambito di una manifestazione ciclistica Federale, deve essere in possesso della relativa tessera" e chi segue la corsa non può che essere una persona autorizzata dalla Organizzazione, ne consegue che il comportamento scorretto di queste persone, ricade sulla responsabilità di chi, di fatto, ne ha autorizzato l'ammissione in corsa.

Regola n. 50 PROVA TELEVISIVA - modalità di visione delle immagini :

Qualora la giuria decidesse di avvalersi della documentazione televisiva a disposizione, al fine di ricercare elementi utili alla determinazione di una prova, tutti i commenti e le decisioni a riguardo dovranno essere presi in completa assenza di qualsiasi persona estranea al Collegio di Giuria stesso. Pare evidente che in tali circostanze, pur essendo dipendenti dalle esigenze dei tecnici montatori, la norma va intesa in senso rigorosamente stretto e pertanto anche tali persone sono da considerare terze agli effetti delle valutazioni squisitamente giuridiche e quindi di fatto estranee.

Regola n. 51 CORSE A TAPPE - Fatti di corsa non rilevati direttamente dalla giuria :

A volte possono verificarsi episodi non rilevati direttamente dal collegio di giuria, per i quali però la prova presentata a corredo della denuncia è indiscutibile. Naturalmente esperiti gli opportuni accertamenti, è opportuno che la giuria adotti i provvedimenti del caso. La decisione dovrà essere

presa prima della partenza della tappa successiva e dovrà essere resa nota, verbalmente mediante il servizio di radio corsa e, formalmente nel comunicato di giuria della tappa successiva.

Regola n. 52 FOTOGRAFI – Comportamento in corsa :

Il fotografo autorizzato a seguire una gara, deve essere accreditato presso l'organizzazione che gli rilascia una targa da apporre sulla moto (di colore azzurro nelle gare nazionali e verde in quelle internazionali), oltre ovviamente al pass personale. I fotografi autorizzati a posizionarsi all'arrivo dietro l'apposita linea a loro riservata, debbono essere dotati in aggiunta, di un pettorale di colore verde, che li distingue dai loro colleghi che non hanno tale possibilità. Ovviamente questi segni di riconoscimento che saranno numerati, serviranno alla giuria nel caso in cui occorresse identificare il fotografo, reo di non aver ottemperato al rispetto degli oneri previsti dal regolamento per lo svolgimento del loro lavoro, al fine di un eventuale provvedimento disciplinare. (artt. di rif. 113,129, 136 RT FCI; 2.2.064, 2.2.065, 2.2.066, 2.2.067, 2.2.068, 2.2.069 RT UCI).

Regola n. 53 CONTROLLO ANTI-DOPING :

In tutte le gare Nazionali e Regionali del Settore agonistico, con esclusione di quelle in Pista, Ciclocross e del Settore Giovanissimi, il Giudice di arrivo dovrà effettuare il sorteggio poco prima dell'arrivo della gara. Al fine di favorire la più ampia conoscenza dei corridori sorteggiati, è opportuno che i nomi degli stessi siano comunicati dal Giudice di Arrivo (o dal Collega da lui delegato) in tutti i modi possibili e nel rispetto dei tempi stabiliti dal regolamento, indipendentemente dalla presenza o meno dell'Ispettore Federale. Sarà l'Ispettore Federale a contattare il GA, per conoscere i nominativi dei corridori da sottoporre a controllo.

[La CNGG desidera ringraziare tutti i colleghi che hanno collaborato alla stesura di dette norme tecniche ed in particolare i Commissari Sandro Coccioni e Paolo Ramazza per il loro fattivo contributo.](#)