



Federazione
Motociclistica
Italiana

Organi di Giustizia

Proc. n. 10/25

Dec. n. 10/25

Il giorno 18 giugno 2025, presso la sede della F.M.I., in Roma, Viale Tiziano,
n.70

IL GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

ha pronunciato, ai sensi dell'art. 80 del R.d.G., la seguente

DECISIONE

sul ricorso presentato *ex art. 77* RdG dal sig. Alessio Cavaliere, team manager e legale rappresentante *pro tempore* della società “CM RACING s.r.l.”, avverso la squalifica per irregolarità tecnica del pilota n° 18 IERACI PALAZZESE Bruno (tessera n. N01263) appartenente al detto team, da parte del CdGD, relativo alla gara 1 del Round 2 CIV – Sport bike disputata al Mugello in data 31 maggio 2025 (cod. NAZVE002).

Il G.S.N., letto il ricorso, in uno gli atti allo stesso allegati, nonché i documenti acquisiti in sede istruttoria, ivi compresi i rapporti del Commissario di Gara Delegato e del Commissario Tecnico, relativi alla manifestazione sportiva innanzi citata (cod. NAZVE002), e visto il parere tecnico del responsabile della Commissione Tecnica Sportiva FMI del 9.6. u.s. sul predetto ricorso,

OSSERVA

Il ricorso proposto dal sig. Alessio Cavaliere, nella sua qualità di legale rappresentante pro tempore del team “CM Racing” è infondato e, quindi, deve essere rigettato, il tutto per i seguenti motivi.

I fatti oggetto del ricorso sono accaduti in sede di verifica tecnica, operata dal CT, nei confronti del pilota IERACI PALAZZESE Bruno (tessera n. N01263) n° 18 appartenente al "CM Racing" - primo classificato gara 1 CIV Round 2 – Sport bike disputata al Mugello in data 31 maggio 2025 (cod. NAZVE002). Il CT ha riscontrato un' irregolarità tecnica, *ex art.* 1.2 Regolamento Velocità, in particolare si è rilevato un peso complessivo pilota/moto inferiore a quello previsto dall'allegato DASPB-25 per il modello Triumph Daytona 660 - anno 2024 - in uso al detto pilota. Il limite imposto dalla disposizione richiamata corrisponde ad un peso minimo totale moto/pilota pari a 245 Kg. Dalla verifica effettuata dal CT, al termine della gara, il peso complessivo risultava inferiore a tale misura e pertanto è stata disposta dal CdGD, su segnalazione dello stesso CT, l'esclusione dalla classifica finale del pilota Ieraci Palazzese, appartenente al team CM Racing per irregolarità tecnica, ai sensi dell'art. 16.01.8 del Regolamento Velocità 2025. Si legge nel provvedimento del

CdGD: *"Come da comunicazione del CT, si esclude dalla classifica di gara 1 il pilota IERACI BRUNO PALAZZESE n° 18 della classe Sport Bike per irregolarità tecnica come descritto nell'art. 16.01.8 "NON RISPONDENZA DEL MOTOCICLO O DI SUE PARTI ALLE CARATTERISTICHE TECNICHE PRESCRITTE, RISCOstrate IN SEDE DI VERIFICA TECNICA".*

Tale decisione scaturisce appunto da precedente comunicazione del Commissario Tecnico (Barbarito Carmine) del 31.05.25 alle ore 18.20, che si riporta: *"Si comunica che durante le verifiche di fine gara 1 della classe Sport bike viene riscontrato al pilota n. 18 Ieraci Bruno un peso (motociclo+pilota) non conforme a quanto previsto dall'art. 1.2 del regolamento velocità FMI 2025 Sport bike a pg 195, e secondo quanto riportato dal DASPb-25. Il peso del motociclo **in ordine di marcia** riscontrato è di 196.42 kg e il peso del pilota **in tenuta da gara** è di 74,3 quindi la somma dei pesi è di 243,72 Kg (applicando l'art. 1.10 regolamento velocità 2025 RTGS FMI a pg. 118) secondo quanto previsto nel DASPb-2025 il peso minimo del motociclo (modello Triumph Daytona 660) + pilota deve essere 245 kg. Secondo quanto riscontrato la somma dei pesi rilevati è inferiore a quanto previsto dal regolamento Sport bike e si configura l'irregolarità tecnica."*

E pertanto con la motivazione il CdGD escludeva il pilota n° 18 del CM Racing dalla classifica di gara 1 per irregolarità tecnica.

Avverso tale provvedimento in data 3.06.2025, è stato proposto dal legale rappresentante pro tempore del team CM Racing istanza ex art. 77 del RdG con cui impugnava la decisione del CdGD; il detto mezzo di gravame si articola in sei motivi.

Il GSN, letto il ricorso, così come depositato, acquisiva tutti gli atti relativi alla competizione, in particolar modo i rapporti di gara, ed acquisiva il parere tecnico dal Settore Tecnico Sportivo FMI.

Ebbene dalla lettura del detto parere, e degli elementi acquisiti al fascicolo che sono parte integrante della presente decisione, il ricorso appare del tutto infondato.

Si passa pertanto alla valutazione di ciascuno dei sei motivi che compongono il ricorso del team "CM Racing srl".

In particolare con riferimento al **primo motivo** di doglianza:

1) *"Non è stata esibita e presentata la certificazione, richiesta al momento della squalifica, per entrambe le bilance utilizzate per procedere ai rilievi."*

Il GSN ritiene che il motivo è infondato atteso che come riportato nel parere tecnico acquisito agli atti risulta quanto segue: *"Le bilance utilizzate sono i modelli SD 200 (piatto singolo), matr. 8342503130 - prodotta da OHAUS, e SW-TOUCH (doppio piatto), matr. 201556C, prodotta da ODECA"*, e l'Ufficio ha provveduto a depositare le certificazioni delle dette bilance, che sono parte integrante della presente decisione e vengono allegate al presente atto e identificate come allegato 1 - 2.

Della natura della rispondenza delle certificazioni delle bilance non vi è alcun dubbio atteso che la provenienza dei suddetti documenti è assicurata dalla FMI, nella persona del Dirigente del Settore Tecnico Sportivo FMI . Dalla lettura delle certificazioni risulta che la società *B&C Service*, con sede legale in Fano alla via Pisacane 31/a, ha provveduto alla redazione delle certificazioni delle bilance, in particolare della revisione e della taratura delle stesse con indicazione dei pesi utilizzati per i test in data 16.05.2025, all'uopo si allegano le due certificazioni (all.1 - 2).

Pertanto dalla lettura, e dalla produzione documentale relativa alle bilance, emerge senza dubbio l'infondatezza del primo motivo, ritenuto che le bilance utilizzate in sede di verifica post gara sono del tutto certificate e autorizzate da società certificatrice autorizzata. Con riferimento alla materiale esibizione delle certificazioni si rappresenta che come indicato nel parere tecnico *"Le certificazioni delle bilance, e i documenti della loro revisione erano in possesso del Gruppo Commissari di Gara. Sebbene non si disponesse in loco di copia fisica, si è immediatamente provveduto a reperire copia dei documenti originali presso l'ente che ha effettuato la revisione. In seguito, seppur non fosse dovuto, si è acconsentito alla visualizzazione della documentazione, senza però permettere l'acquisizione e/o la condivisione."*

Pertanto dalla lettura degli atti indicati si ritiene non fondato il primo motivo del ricorso.

Con riferimento al **secondo motivo del ricorso**: *"2) Non è stato applicato il termine di tolleranza delle strumentazioni, relative ad entrambe le bilance e piatti peso moto"*.

Sul secondo motivo il GSN osserva che, come riportato nel parere tecnico, le norme di cui agli artt. 1.10.1, 1.10.2 e 1.10.3 Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza Regolamento Velocità 2025, descrive la procedura da seguire per la verifica del **Peso del Motociclo e del Pilota**. *"La verifica del peso della moto "in ordine di marcia (refer. art. 1.10.1 Regolamento Velocità 2025 "Per motociclo in ordine di marcia si intende un motociclo nelle condizioni in cui si trova al termine della sessione in pista (equipaggiamento, livelli dei liquidi etc.).Tra la fine della sessione in pista e la misurazione del peso non è possibile aggiungere o eliminare nessun componente, né effettuare rabbocchi per ripristinare i livelli di acqua, olio o benzina.")* la verifica del

peso del pilota "in tenuta di gara"(rifer. art. 1.10.2 Regolamento Velocità 2025: *"Il peso dei piloti viene misurato in "tenuta di gara" ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, casco, guanti, stivali e para-schiena)"* .

L'art. 1.10.3 non prevede alcun termine di tolleranza per la misurazione del peso infatti recita: *"Sulle misure di peso del motociclo e del pilota non viene ammessa alcuna tolleranza"*.

In ogni caso pur volendo considerare una tolleranza degli strumenti, come suggerito dalle indicazioni della società certificatrice, di 100 gr. a piatto della bilancia il coefficiente da aggiungere corrisponderebbe a 300 gr., in ragione di 100 gr. per i tre piatti delle due bilance (una bilancia è ad un piatto e quella per la moto ha due piatti).

La relazione tecnica del Settore Tecnico Sportivo FMI sul punto è molto esaustiva: *"Seppur non sia ammessa alcuna tolleranza sulla misura di peso, è stata comunque considerata una tolleranza degli strumenti, come da indicazione dell'ente certificatore di 100 gr. a bilancia (piatto), che moltiplicato per i piatti delle bilance fa 300 gr. di tolleranza sul totale. Il peso del pilota è risultato di 74,3 kg, il peso della moto è 169,4 kg, la loro somma di 243,7 kg. Anche aggiungendo il massimo di tolleranza, ovvero 300 gr., la somma dei pesi di moto e pilota e tolleranza raggiungeva 244 kg., 1 kg in meno di quanto indicato nel documento DASPB-25 come peso minimo combinato relativamente al modello Triumph Daytona 660, ovvero 245 kg."*

Pertanto, alla luce delle considerazioni espresse, anche il secondo motivo del ricorso non è fondato e non può essere accolto.

Passando alla disamina del **terzo motivo** del gravame: "3) *Non è stata presentata la revisione periodica delle bilance, nonostante la richiesta effettuata al momento della squalifica.*

Osserva il GSN che in ordine a tale doglianza si possono condividere le stesse osservazioni già effettuate con riferimento al primo dei motivi di ricorso. Si rappresenta che erano presenti le certificazioni relative alle bilance allegate alla presente decisione (all. 1 - 2). Inoltre è stato provato che non vi è nessuna obbligatorietà della acquisizione delle stesse al momento della squalifica inflitta al pilota, atteso che come già riportato nella presente al punto 1), e come indicato nel parere tecnico: "*Le certificazioni delle bilance, e i documenti della loro revisione erano in possesso del Gruppo Commissari di Gara. Sebbene non si disponesse in loco di copia fisica, si è immediatamente provveduto a reperire copia dei documenti originali presso l'ente che ha effettuato la revisione. In seguito, seppur non fosse dovuto, si è acconsentito alla visualizzazione della documentazione, senza però permettere l'acquisizione e/o la condivisione.*". Si rappresenta inoltre che non risulta dagli atti trasmessi a questo GSN nessuna richiesta effettuata in tal senso dal pilota o dal team manager all'atto della comunicazione della squalifica.

Pertanto anche il terzo motivo è del tutto infondato e non merita accoglimento.

Per quanto attiene al **quarto motivo** si osserva quanto segue: "4) *Non è stata presentata la certificazione dei pesi campione per la taratura delle bilance, nonostante la richiesta effettuata.*"

Anche in ordine a tale rilievo si riporta alla documentazione delle certificazioni della due bilance in allegato alla presente (all. 1 - 2). Nel corpo di tali atti si rileva come l'operatore della società certificatrice ha provveduto a indicare i pesi campione utilizzati per la tarature delle due bilance, operazione di revisione datata 16.05.25.

E quindi anche tale rilievo riportato al motivo numero quattro del ricorso è del tutto infondato e pertanto non può essere accolto.

Nel **quinto motivo** ci si duole " 5) *E' stata rilevata più volte una diversità di peso nel corso della verifica tecnica, come riportato nella foto 4. "*

Con riferimento a tale doglianza si rappresenta che la foto allegata al ricorso, e richiamata nel quinto motivo, ritrae dei ticket non meglio identificati in quanto sono privi di identificativo. Effettivamente recano presumibilmente delle misurazioni di peso, ma non hanno elementi identificativi certi per poterli attribuire alla misurazione del pilota/moto del "CM Racing" oggetto della squalifica. In ogni caso tale rilievo della differenza di peso viene superato dalla circostanza che la comunicazione del CT è stata redatta alle ore 18.20 del 31.05.25, e reca come peso moto 169,420 kg. Pertanto i ticket allegati, e ritratti in foto, solo uno, quello delle ore 17.48 peso 169,420 kg, è compatibile con quello del peso rilevato dal CT in sede di verifica tecnica del peso della moto. Tutti gli altri recano orario successivo a quello delle 18.20, orario della redazione della comunicazione del CT poi trasmessa al GdGD per i provvedimenti consequenziali. Infatti gli altri scontrini ritratti nella foto allegata al reclamo indicano orari: 18.28 - 18.29 -18.30, tutti successivi alla redazione della

comunicazione, e pertanto probabilmente effettuati dopo la rilevazione del peso ufficiale della moto da parte degli addetti autorizzati a tale operazione.

In ogni caso le certificazioni della taratura e revisione della bilancia sono risolutivi di ogni dubbio circa la correttezza del peso della moto e del pilota rilevata nel post gara.

Pertanto anche il quinto motivo non può essere accolto.

L'ultimo motivo del ricorso recita: *"6) Si contesta il metodo di misurazione utilizzato e la mancata applicazione delle procedure della FMI.*

1) il peso del pilota è stato verificato da un commissario sportivo e non tecnico. Difatti il sig. Alessandro De Marco che ha proceduto alle verifiche del peso, come da informazione appresa all'Albo sul sito della Federmoto (foto reclamo 7), non è un commissario tecnico, con conseguente nullità dei rilievi effettuati."

2) Non vi è stata nessuna certificazione e presa visione da parte del pilota del proprio peso con riscontro oggettivo (non vi è stata nessuna ricevuta e firma per presa visione):

3) la bilancia per la misurazione del peso del pilota era posizionata su una pavimentazione sconnessa e in pendenza e quindi, instabile per la misurazione (foto 1-3) con inevitabile inaffidabilità dei dati rilevati."

Con riguardo all'ultimo motivo - n° 6 - si osserva che, come suffragato nel parere tecnico, l'attività di peso di moto e pilota è stata espletata da un Commissario di Gara - De Marco Alessandro - con le modalità indicate dal Primo Commissario Tecnico - Barbarito Carmine. Peraltro il Commissario di Gara era stato ufficialmente preposto a tale attività di controllo peso come risulta dall'organizzazione tecnica predisposta dal primo Commissario, e riportata nel rapporto del Commissario

Tecnico. L'attività effettuata dal commissario di gara del resto non richiedeva particolari abilità tecniche specifiche. Nessuna norma stabilisce che sia un soggetto specifico, e con particolari abilità o conoscenze, che debba procedere a tale attività di misurazione del peso. Sul punto si legge nel parere tecnico: *"La procedura di peso di pilota e moto è stata effettuata dal Commissario di Gara Alessandro De Marco con le modalità indicate dal Primo Commissario Tecnico Carmine Barbarito. La tipologia di misurazione non richiedeva competenza tecniche specifiche inoltre essendo comunque il commissario De Marco parte dello staff tecnico era autorizzato all'esecuzione della misurazione."*

Con riferimento al sub motivo 6.2 non si rinviene alcuna norma specifica nel Regolamento Velocità 2025 che imponga che il pilota debba sottoscrivere per accettazione il peso rilevato dall'addetto in sede di verifica tecnica, essendo suo diritto contestare tale dato nelle forme consentite dai regolamenti. Sul punto il parere tecnico indica: *"Non è prevista firma di presa visione da parte del pilota della misura effettuata e resta suo diritto e dovere verificare la correttezza del valore misurato"*.

Con particolare riguardo al motivo 6.3 si rappresenta che il motivo (sostanzialmente basato sulla superficie sconnessa su cui poggia la bilancia con eventuale conseguenza di rilevare un peso non corretto) si basa su un dato empirico/scientifico che sfugge alla valutazione di questo giudice, non essendo accompagnato da una relazione tecnica di parte che possa in qualche modo suffragare quanto richiesto nel detto rilievo.

Anche il motivo sei nella sua interezza non è suscettibile di accoglimento.

P.Q.M.

il Giudice Sportivo Nazionale,

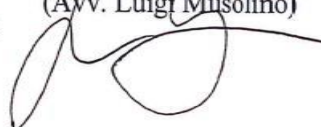
PER I MOTIVI SOPRA ESPOSTI **RIGETTA** il ricorso proposto dal legale rappresentante *pro tempore* del team "CM Racing srl" avverso l'esclusione disposta dal GdGD del pilota IERACI PALAZZESE Bruno (tessera n. N01263 appartenente al team CM Racing) per irregolarità tecnica relativo alla gara 1 categoria CIV Sport bike disputata al Mugello in data 31.05.25.

Sono parte integrante della presente decisione gli allegati 1 e 2.

Depositata il 18 giugno 2025

IL GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

(Avv. Luigi Musolino)

avv. 

Si comunichi, a cura della Segreteria, a:

- Alessio Cavaliere;
- Presidente Federale;
- Segretario Generale;
- Gruppo Commissari di Gara;
- Gruppo Direttori di Gara;
- Settore Tecnico Sportivo;
- Ufficio Velocità;
- Motoclub di appartenenza del pilota;
- 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.

