



Federazione
Motociclistica
Italiana

Organi di Giustizia

Proc. n° 20/26

Dec. n° 21/26

Il giorno 8 ottobre 2026, presso la sede della F.M.I., in Roma, Viale

Tiziano, 70,

IL GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

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

DECISIONE

a seguito della segnalazione trasmessa dal Procuratore Federale, ex art. 76.1

R.d.G., il 1° ottobre 2026 nei confronti di:

1) MANTOVANI Andrea, nato *omissis*, tesserato e licenziato F.M.I. 2026 con il M.C. "SPOLETO", con tessera n° 26113271 e licenza Velocità Elite n° G04253;

2) TUCCI Andrea, nato *omissis*, tesserato e licenziato F.M.I. 2026 con il M.C. "BIASSONO FABRIZIO PIROVANO", con tessera n° 26061136 e licenza Velocità Elite n° I04104;

incolpati di:

“violazione degli artt. 1 ed 11 (illecito sportivo) del Regolamento di Giustizia F.M.I., e ciò in quanto:

- sabato 19 settembre 2026, alle ore 15,30, al termine di Gara 1 della classe Supersport, nel corso dei controlli tecnici effettuati in regime di parco chiuso dai Commissari Tecnici, sulle moto del pilota n. 54 – MANTOVANI Andrea – e del pilota n. 44 – TUCCI Andrea – è stata riscontrata la presenza di dispositivi elettronici non ammessi, applicati al cablaggio del motociclo e idonei a eludere le limitazioni di prestazione imposte ai veicoli della categoria (c.d. Balance of Performance, di seguito BoP); per tale irregolarità tecnica i piloti sono stati sanzionati con la cancellazione dei risultati conseguiti ed i dispositivi sono stati sottoposti a sequestro;

- dalla relazione tecnica redatta dal Coordinatore tecnico S.T.S F.M.I. pervenuta a quest'ufficio il 30 settembre 2026 (che riporta gli esiti degli accertamenti effettuati sui dispositivi sequestrati) per ciò che concerne il pilota Tucci è emerso che gli stessi dispositivi, interposti tra i sensori della farfalla e la centralina, trasmettono a quest'ultima dati falsati, inducendola a consentire un'apertura della farfalla superiore a quella ammessa dal BoP. Analogo funzionamento è da ritenersi proprio dei dispositivi rinvenuti sul mezzo del pilota Mantovani, provenienti dal medesimo produttore e non sottoponibili alla stessa verifica in ragione della loro intervenuta disattivazione da remoto a mezzo di comunicazione bluetooth;

- le modalità dell'installazione – realizzata con cablaggio ed alimentazione dedicati e di non agevole rilevazione – nonché, quanto al pilota Mantovani, la disattivazione da remoto del dispositivo fraudolento, denotano un intervento intenzionale, finalizzato ad aggirare la regolamentazione tecnica della categoria per conseguire un indebito vantaggio competitivo.”

Il Giudice Sportivo Nazionale,

- LETTA la segnalazione *ex art. 76.1 R.d.G.*, trasmessa in data 1.10.2026 dalla Procura Federale;

- LETTI tutti gli atti ad essa allegati, tra cui, in particolare le proposte di sanzione del Commissario di Gara preposto alla manifestazione denominata “Campionato Italiano Velocità – 5° round” (cod. NAZVE005), svoltasi dal 17 al 20 settembre 2026 presso il “Cremona Circuit” di San Martino del Lago (CR); i rapporti di gara acquisiti dalla segreteria Ufficiali di gara; la relazione tecnica redatta dal Coordinatore tecnico S.T.S., le prove fotografiche e video delle operazioni eseguite in zona parco chiuso dagli Ufficiali di Gara;

HA FISSATO - *ex art. 78, commi 1 e 2, R.d.G.* - la data della decisione per il giorno 8.10.2026, disponendo, contestualmente, di darne avviso ai predetti incolpati affinché gli stessi si avvalessero della facoltà di far pervenire eventuali memorie difensive e documenti entro le ore 12:00 del giorno 7.10.2026.

Detta facoltà è stata esercitata da entrambi gli incolpati TUCCI Andrea, memoria personale, e MANTOVANI Andrea, a mezzo del suo legale.

Ciò premesso, il Giudice Sportivo Nazionale, ritenuta la propria competenza *ex art. 72 RdG* sui fatti di cui alla segnalazione,

OSSERVA

Si premette che sebbene la contestazione della Procura Federale sia unica per entrambi, e pertanto il GSN pronunzierà un unico provvedimento, e la consulenza tecnica redatta dal STS concluda per uno stesso funzionamento dei due dispositivi (cablaggi) rinvenuti sulle due moto, è necessario analizzare singolarmente le diverse posizioni dei due piloti in ordine ai fatti contestati.

Capo della contestazione relativa al pilota TUCCI Andrea n° 44.

La contestazione relativa al pilota Tucci Andrea è stata sintetizzata nel capo d'incolpazione, elaborato dalla Procura Federale, a seguito di segnalazione degli Ufficiali di Gara della competizione svoltasi in data 19.09.26, al termine di Gara 1 della classe Supersport (cod. manif. NAZVE005); nel corso dei controlli effettuati in sede di parco chiuso, risultava sulla moto del pilota n° 44 Tucci Andrea, come riportato nella proposta di sanzione redatta in data 19.09.26: *“al termine di Gara 1 della classe Supersport, il motociclo n. 44 del pilota Tucci Andrea, veniva sottoposto, in regime di parco chiuso, a verifica tecnica da parte dei Commissari Tecnici. Il controllo riguardava, in particolare, l'impianto elettrico del motociclo, al fine di verificarne la conformità alle prescrizioni regolamentari. A seguito della verifica veniva riscontrata la presenza di due componenti elettronici applicati a un cablaggio. Il Commissario Tecnico qualificava quanto rilevato come irregolarità tecnica ai sensi dell'art. 12.5.1 del Regolamento Tecnico Supersport - annesso Velocità. Sulla base della comunicazione del Commissario Tecnico, lo scrivente disponeva l'esclusione del pilota Tucci Andrea dalla classifica di Gara 1, ai sensi dell'art. 16.1.8 dell'Annesso Velocità, relativo alla «non rispondenza del motociclo o di sue parti alle*

caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica». Nella propria comunicazione, il Commissario Tecnico evidenziava inoltre testualmente che modifica e le modalità di occultamento della stessa configurano la presunzione di dolo, delineandosi come un intervento intenzionale finalizzato all'ottenimento di un vantaggio prestazionale». Tale valutazione viene riportata quale risultanza tecnica e costituisce elemento rimesso all'esame degli Organi di Giustizia competenti. Non essendo possibile effettuare sul campo di gara accertamenti più approfonditi, per l'indisponibilità di strumenti idonei all'esame dei componenti elettronici rinvenuti, si procedeva al ritiro del cablaggio ai sensi dell'art. 19, comma 6, del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, in attesa degli ulteriori accertamenti che il Settore Tecnico Sportivo riterrà opportuno disporre. Il cablaggio veniva identificato e punzonato mediante l'apposizione dello sticker n. 26/369. I Commissari Tecnici provvedevano altresì ad acquisire documentazione fotografica e video relativa al componente, alla sua collocazione ed alle condizioni nelle quali lo stesso veniva rinvenuto.

Il cablaggio, è stato successivamente consegnato brevi manu al Settore Tecnico Sportivo FMI, per l'esecuzione degli ulteriori accertamenti tecnici...”

Tale comunicazione del CT, ha così determinato la conseguente sanzione, irrogata al pilota dal Commissario di Gara Delegato, dell'esclusione dalla competizione per violazione dell'art. 16.1.8 del RTGS – Annesso Velocità - come da proposta di sanzione in atti comunicata al pilota nella stessa giornata:” il pilota Tucci Andrea, n. 44, classe Supersport, è escluso dalla classifica di Gara 1 per irregolarità tecnica, ai

sensi dell'art. 16.1.8 Annesso Velocità: «Non rispondenza del motociclo o di sue parti alle caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica». Si dispone, inoltre, la trasmissione degli atti al Giudice Sportivo Nazionale, con proposta di ulteriore sanzione, e, per conoscenza, al Procuratore Federale, affinché valuti l'eventuale violazione dell'art. 7, comma 6, del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche. Si ritiene altresì necessario acquisire e trattenere in custodia il cablaggio oggetto della verifica tecnica, al fine di consentire ulteriori e più approfonditi accertamenti sulla natura e sull'entità delle modifiche riscontrate. Suddetto componente vien sigillato con sigillo n. 26/369.”

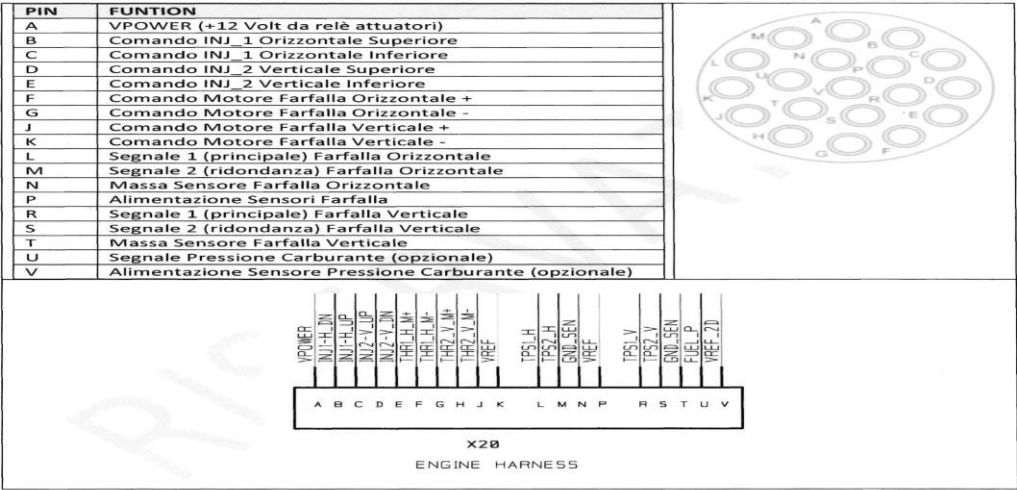
Il cablaggio, così repertato, è stato poi oggetto di verifica tecnica da parte del Settore Tecnico - Sportivo della FMI, a mezzo di prova sul banco al fine della ricostruzione della funzionalità e della capacità operativa del detto componente. Dalla relazione tecnica, acquisita in atti, redatta dal Coordinatore della Commissione Tecnica della FMI risulta che sul componente repertato con lo sticker FMI 26/369 (repertato anche con foto e video in atti), veniva accertato che: **“Sui motocicli dei piloti Mantovani e Tucci, a seguito della verifica tecnica effettuata a termine di gara 1 del 5° round del CIV in data 19/09/2026, veniva riscontrata la presenza di un componente non ammesso il cui utilizzo aveva effetto sulle limitazioni di prestazioni imposte ai veicoli, di seguito definita BoP. Come da regolamento si è provveduto a sanzionare i piloti con l'irregolarità tecnica e la cancellazione dei risultati ottenuti, inoltre, valutata l'entità dell'infrazione, si è provveduto a sequestrare i componenti irregolari. Il sottoscritto, in qualità di rappresentante della Commissione Tecnica, ha**

provveduto ad analizzare le proprietà dei componenti sequestrati per valutarne gli effetti. Sul dispositivo del pilota Tucci è stato possibile valutare le alterazioni introdotte dal componente per mezzo di simulazione al banco, sul dispositivo del pilota Mantovani non è stato possibile effettuare la medesima verifica poiché il dispositivo era stato disattivato da remoto per mezzo di comunicazione Bluetooth, si ritiene comunque che, dato che il produttore del dispositivo è lo stesso, il funzionamento è il medesimo. Dall'analisi è emerso che il dispositivo installato sul veicolo interviene sul sensore di apertura della farfalla del sistema di alimentazione del veicolo al fine di superare la limitazione imposta al 80%, portando l'apertura reale della farfalla al 100% ed inficiando di fatto le limitazioni del BoP. A seguito delle analisi effettuate, è ragionevole concludere che l'installazione del componente irregolare abbia il chiaro obiettivo di aggirare le regole della categoria per ottenere vantaggi competitivi.”

Di tale attività di verifica sul cablaggio del pilota Tucci, effettuata a mezzo simulazione, si è osservata la capacità del sistema installato di ingannare – emulare – la limitazione imposta con il BoP (balance of performance - che ricordiamo prevede l'apertura del corpo farfallato all'80% al fine di limitare le prestazioni delle moto), consentendo così al pilota di aprire la farfalla del sistema di alimentazione oltre il limite imposto dal regolamento, con un illecito vantaggio nella competizione.

Nei grafici riportati, e nei commenti agli stessi, tutti allegati alla consulenza tecnica, sono riportati gli elementi tecnici utilizzati dal cablaggio per ingannare il BOP.

Ducati Panigale V2 – Connettore Airbox



Logica utilizzata dal dispositivo analizzato

- 1) Per ogni sensore farfalle hanno utilizzato un dispositivo capace di leggere e generare 2 tensioni
- 2) Il dispositivo è interposto tra il sensore e la ECU, isolando di fatto la ECU dal sensore.
- 3) Il dispositivo legge i 2 segnali (V1 e V2) (che sono coerenti tra loro) dal sensore A
- 4) Il dispositivo calcola 2 nuovi valori di tensione (W1 e W2) atti ad ingannare la ECU
- 5) Il dispositivo genera le 2 tensioni in uscita verso la ECU

Al fine di ottenere un valore di apertura farfalla più alto rispetto a quello desiderato (per esempio per limitazione del BOP), il dispositivo (al punto 4) deve far credere alla ECU che la farfalla è più chiusa rispetto alla posizione reale letta dal sensore. La ECU, di conseguenza, invierà un comando al motore della farfalla, per aprirla ulteriormente.

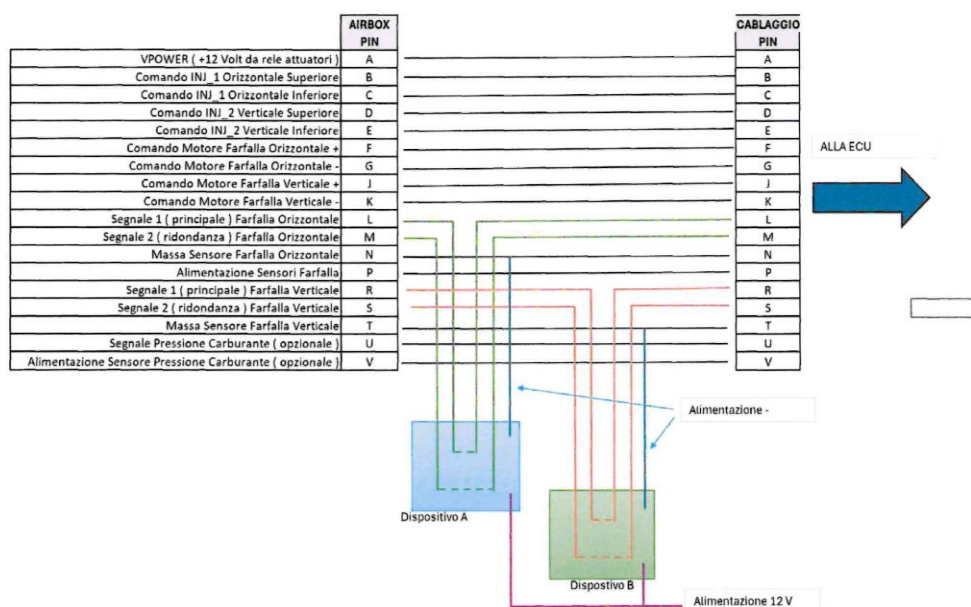
Il risultato è quindi una farfalla più aperta rispetto a come dovrebbe essere da BOP.



Nell'immagine di sinistra si vede una prolunga, che se installata, interpone i 2 dispositivi (1 per ogni sensore posizione farfalla) isolando di fatto la ECU dai sensori.

Il dispositivo si collega poi ad una alimentazione esterna 12 Volt separata, intercettata dal connettore CAN JST 4 PIN della linea CAN BUS disponibile, vicina al connettore AIRBOX. Questo è necessario un quanto l'alimentazione 12 Volt è disponibile al PIN A solo a motore acceso, mentre il dispositivo deve funzionare sempre.

Schematico della prolunga



Per fare una valutazione quantitativa di quanto la farfalla fosse stata alterata, abbiamo testato i 2 dispositivi, riproducendo i 4 segnali dei sensori (2 per ogni sensore farfalla), sul lato sinistro (dall'AIRBOX), ed abbiamo misurato i 4 segnali falsati sul lato destro (per la ECU).

Per una più facile interpretazione abbiamo poi convertito i valori dai sensori in tensione [V], ad apertura farfalla in percentuale [%], utilizzando le formule interne alla ECU:

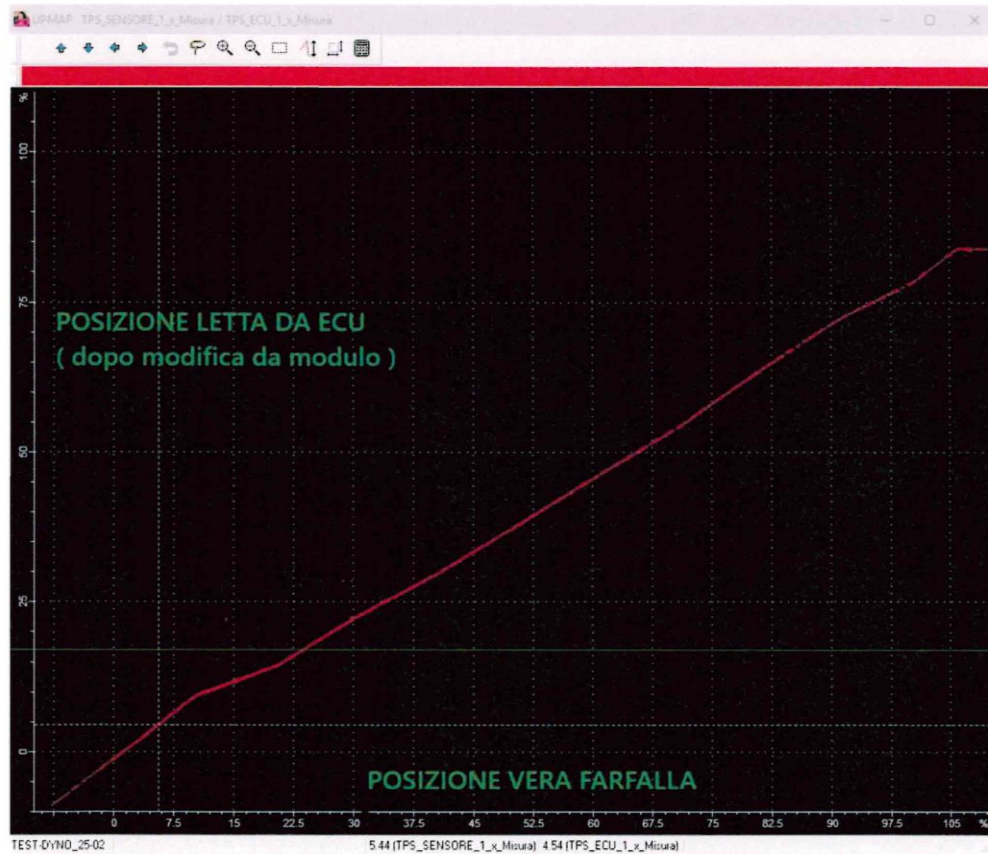
Per i Segnali 1 (principale) Posizione [%] = (Tensione [V] – 0.520) * 25.300

Per i Segnali 2 (ridondanza) Posizione [%] = - (Tensione [V] – 4.470) * 25.300

Nota: Il valore del SEGNALE è utilizzato dalla ECU come valore per i calcoli interni, il valore del segnale di RIDONDANZA è utilizzato dalla ECU come valore di validazione per coerenza nelle funzionalità di SAFETY.

Risultato Analisi

Il risultato delle misure si può riassumere nel grafico seguente.



Da questo si può evincere che vi è una modifica pressoché lineare tra il valore in ingresso (dal sensore) ed il valore di uscita (alla ECU), con un guadagno 0.8.

Per cui a valori reali di farfalla = 100% corrisponde un valore inviato alla ECU = 80%

Conseguenze sul BOP

Da quanto sopra, ne consegue che la limitazione di posizione farfalla del BOP impostata

sulla ECU:

SPEED [km/h]	RPM [1/min]															
	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	9500	10000	10500	11000	11500	12000	12500
50.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	78.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0
100.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	78.0	74.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0
125.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	78.0	74.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0
150.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0	78.0	74.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0	73.0
200.0	79.0	79.0	79.0	79.0	79.0	79.0	78.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0
225.0	78.5	78.5	78.5	78.5	78.5	78.0	77.0	77.0	77.0	75.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0
250.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	75.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0
275.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	77.0	75.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0	74.0

Veniva falsata dal dispositivo, ottenendo in realtà la seguente pozione farfalla:

SPEED [km/h]	RPM [1/min]															
	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	9500	10000	10500	11000	11500	12000	12500
50.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.5	92.5	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3
125.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.5	92.5	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3
150.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.5	92.5	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3	91.3
200.0	98.8	98.8	98.8	98.8	98.8	97.5	93.8	93.8	93.8	93.8	93.8	93.8	93.8	93.8	93.8	93.8
225.0	98.1	98.1	98.1	98.1	98.1	97.5	96.3	96.3	96.3	93.8	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5
250.0	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	93.8	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5
275.0	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	93.8	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5

L'utilizzo del cablaggio vietato presente sulla moto di Tucci Andrea è di tutta evidenza, le prove di laboratorio operate sul componente rinvenuto dimostrano che lo stesso era potenzialmente idoneo ad ingannare il sistema di limitazione identificato con l'acronimo BOP, volto appunto a limitare le prestazioni della moto secondo i regolamenti vigenti.

Pertanto accertata la presenza del cablaggio, verificata la funzionalità del sistema per ingannare il BoP, si ritiene che sia integrata l'irregolarità tecnica di cui all'art. 12.5.1 Regolamento Velocità 2026 che prevede: - *Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.* “, la norma continua nell'identificazione dei dispositivi ammessi, art. 12.5.2 - *“È ammesso montare sul motociclo un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (logger), un cablaggio di acquisizione ed uno o più sensori aggiuntivi (o sostitutivi) inclusi nei punti a seguire: a) Pressione carburante. b) Pressione olio motore. c) Temperatura olio motore, ecc.*

Ma la parte normativa più conferente al caso che ci occupa è quella dettata dall'art. 12.1.5 del RTSSP: *“Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.”*, e dall'art. 12.5.7 che testualmente recita - ***“Qualsiasi centralina, sistema o sensore eventualmente montato in origine sul motociclo non conforme a quanto specificato negli articoli precedenti deve essere rimosso dal motociclo. La presenza***

di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.

Tali norme non lasciano interpretazione alcuna rispetto alla circostanza che il cablaggio rinvenuto sulla moto del pilota Tucci Andrea sia non ammesso e quindi vietato. Peraltro, non è necessaria la funzionalità dimostrata del cablaggio, ma al fine di integrazione delle norme richiamate è condizione necessaria la sola presenza del componente non ammesso installato sulla moto. Quindi nel caso di specie la presenza del cablaggio integra irregolarità tecnica sanzionabile, come prevede la norma sopra richiamata.

Sulla fondatezza della responsabilità del pilota Tucci Andrea in ordine alle violazioni disciplinari contestate – art. 1 e 11 del RdG - non sussistono dubbi in ordine alla assoluta consapevolezza della presenza sulla moto da lui condotta nel corso delle prove della competizione del componente vietato (cablaggio). Si consideri inoltre che il pilota in parola è di comprovata esperienza, ed in più il provvedimento di esclusione assunto sul campo di gara non è stato appellato nei termini previsti. Con particolare riferimento al contestato illecito sportivo, appare sussistere l'assoluta consapevolezza del pilota in ordine alla presenza del cablaggio vietato, essendo il pilota stesso lo strumento per la verifica del settaggio/taratura del cablaggio, per poter adeguare lo strumento alle caratteristiche di guida del pilota stesso. In ogni caso, pur volendo ritenere non consapevole del cablaggio montato a sua insaputa sulla moto da lui condotta, ne risponderebbe in ogni caso a titolo di responsabilità oggettiva come previsto dall'art. 17.1.1 del RTSSP, che recita: *"Ogni tesserato per il solo fatto*

dell'iscrizione risponde disciplinarmente di tutti i fatti commessi in occasione della manifestazione (prima, durante o dopo, e comunque in ragione della medesima) da se stesso, dai meccanici, dagli aiutanti, dagli accompagnatori e dai propri sostenitori, anche se non tesserati".

Per quanto attiene la memoria difensiva, redatta personalmente dal Tucci Andrea, e pervenuta in data 05.10.26, dalla lettura della stessa risulta piuttosto poco credibile che un tecnico abbia installato il dispositivo vietato tenendo all'oscuro il pilota e il team, e che il suddetto tecnico sia stato poi, per tale motivo, licenziato. Tali affermazioni non risultano provate da alcun elemento documentale, e pertanto sono prive del contenuto tale da poter essere prese in considerazione da questo GSN ai fini della decisione. Sono, diversamente, del tutto apprezzabili, il rammarico e le scuse del Tucci, sebbene non vi sia ammissione dei fatti contestati, contenute nella detta memoria per tutto quello che è accaduto, inoltre il pilota vanta una lunga carriera, senza essere mai incorso nella giustizia sportiva sino ad ora.

In ogni caso dalla valutazione della condotta del pilota, dalla previsione normativa di cui all'art. 11 e 1 del RdG appare configurabile la responsabilità disciplinare del pilota in ordine ad entrambe le contestazioni, anche solo a titolo di responsabilità oggettiva.

Per il trattamento sanzionatorio si ritiene che, provata la violazione di cui al capo di incolpazione per entrambe le violazioni contestate, si ritiene raggiunta la responsabilità disciplinare dell'incolpato, che conduce all'applicazione nei suoi confronti della sanzione inibitoria del ritiro della tessera e della licenza per mesi 6 (mesi sei), sanzione così determinata: pena base mesi otto di ritiro tessera e licenza

per la violazione più grave ex art. 11 RdG, aumentata per la continuazione con la violazione di cui all'art. 1 RdG a mesi 9 (nove), ridotta per la concessione delle attenuanti ex art. 45.2 RdG (soggetto del tutto incensurato e scuse contenute in memoria difensiva) alla sanzione finale di mesi 6 (sei) di ritiro della tessera e della licenza velocità.

Capo della contestazione per il pilota Mantovani Andrea n° 54.

Come risulta dal capo d'incolpazione anche per il pilota Mantovani Andrea, a seguito di verifica in zona di parco chiuso al termine della gara 1 in data 19.09.2026, i CT rinvenivano la presenza sulla moto di un componente dell'apparato elettrico non conforme al regolamento, e quindi vietato; motivo per il quale veniva formulata proposta di sanzione che si riporta integralmente: *“al termine di Gara 1 della classe Supersport, il motociclo n. 54 del pilota Mantovani Andrea, veniva sottoposto, in regime di parco chiuso, a verifica tecnica da parte dei Commissari Tecnici. Il controllo riguardava, in particolare, l'impianto elettrico del motociclo, al fine di verificarne la conformità alle prescrizioni regolamentari. A seguito della verifica veniva riscontrata la presenza di due componenti elettronici applicati a un cablaggio. Il Commissario Tecnico qualificava quanto rilevato come irregolarità tecnica ai sensi dell'art. 12.5.1 del Regolamento Tecnico Supersport - annesso Velocità. Sulla base della comunicazione del Commissario Tecnico, lo scrivente disponeva l'esclusione del pilota Mantovani Andrea dalla classifica di Gara 1, ai sensi dell'art. 16.1.8 dell'Annesso Velocità, relativo alla «non rispondenza del motociclo o di sue parti alle*

caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica». Nella propria comunicazione, **il Commissario Tecnico evidenziava inoltre testualmente che la modifica e le modalità di occultamento della stessa configurano la presunzione di dolo, delineandosi come un intervento intenzionale finalizzato all'ottenimento di un vantaggio prestazionale**». Tale valutazione viene riportata quale risultanza tecnica e costituisce elemento rimesso all'esame degli Organi di Giustizia competenti. Non essendo possibile effettuare sul campo di gara accertamenti più approfonditi, per l'indisponibilità di strumenti idonei all'esame dei componenti elettronici rinvenuti, si procedeva al ritiro del cablaggio ai sensi dell'art. 19, comma 6, del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, in attesa degli ulteriori accertamenti che il Settore Tecnico Sportivo riterrà opportuno disporre. Il cablaggio veniva identificato e punzonato mediante l'apposizione degli sticker n. 26/368 e n. 26/370. I Commissari Tecnici provvedevano altresì ad acquisire documentazione fotografica e video relativa al componente, alla sua collocazione e alle condizioni nelle quali lo stesso veniva rinvenuto.

Il cablaggio, è stato successivamente consegnato brevi manu al Settore Tecnico Sportivo FMI, per l'esecuzione degli ulteriori accertamenti tecnici.

Alla luce della detta segnalazione il pilota Mantovani Andrea veniva escluso dalla classifica di Gara 1, ai sensi dell'art. 16.1.8, come si legge nella comunicazione del Commissario di Gara Delegato: “il pilota Mantovani Andrea, n. 54, classe Supersport, è escluso dalla classifica di Gara 1 per irregolarità tecnica, ai sensi dell'art. 16.1.8 Annesso Velocità: «Non rispondenza del motociclo o di sue parti alle

caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica». Si dispone, inoltre, la trasmissione degli atti al Giudice Sportivo Nazionale, con proposta di ulteriore sanzione, e, per conoscenza, al Procuratore Federale, affinché valuti l'eventuale violazione dell'art. 7, comma 6, del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche. Si ritiene altresì necessario acquisire e trattenere in custodia il cablaggio oggetto della verifica tecnica, al fine di consentire ulteriori e più approfonditi accertamenti sulla natura e sull'entità delle modifiche riscontrate. Suddetto componente vien sigillato con sigillo n. 26/368 e n. 26/370.”

Si rappresenta che sul cablaggio repertato al Mantovani non è stato possibile effettuare verifica tecnica in laboratorio da parte del Settore Tecnico Sportivo FMI atteso che era stato disattivato, a mezzo comando bluetooth, all'atto della verifica.

Al riguardo si riportano nuovamente le conclusioni, già sopra rappresentate, della consulenza tecnica redatta dal Settore Tecnico Sportivo della FMI:

“Sui motocicli dei piloti Mantovani e Tucci, a seguito della verifica tecnica effettuata a termine di gara 1 del 5° round del CIV in data 19/09/2026, veniva riscontrata la presenza di un componente non ammesso il cui utilizzo aveva effetto sulle limitazioni di prestazioni imposte ai veicoli, di seguito definita BoP. Come da regolamento si è provveduto a sanzionare i piloti con l'irregolarità tecnica e la cancellazione dei risultati ottenuti, inoltre, valutata l'entità dell'infrazione, si è provveduto a sequestrare i componenti irregolari. Il sottoscritto, in qualità di rappresentante della Commissione Tecnica, ha provveduto ad analizzare le proprietà dei componenti sequestrati per valutarne gli effetti. Sul dispositivo del pilota Tucci è

stato possibile valutare le alterazioni introdotte dal componente per mezzo di simulazione al banco, sul dispositivo del pilota Mantovani non è stato possibile effettuare la medesima verifica poiché il dispositivo era stato disattivato da remoto per mezzo di comunicazione Bluetooth, si ritiene comunque che, dato che il produttore del dispositivo è lo stesso, il funzionamento è il medesimo. Dall'analisi è emerso che il dispositivo installato sul veicolo interviene sul sensore di apertura della farfalla del sistema di alimentazione del veicolo al fine di superare la limitazione imposta al 80%, portando l'apertura reale della farfalla al 100% ed inficiando di fatto le limitazioni del BoP. A seguito delle analisi effettuate, è ragionevole concludere che l'installazione del componente irregolare abbia il chiaro obiettivo di aggirare le regole della categoria per ottenere vantaggi competitivi.”.

Ci si riporta alla consulenza del Settore Tecnico FMI in atti, ed ai grafici allegati, che sono stati già sopra riportati nella motivazione per l'altro pilota incolpato, Tucci Andrea.

Si rappresenta che il Mantovani faceva pervenire, in data 07.10.26, memoria difensiva redatta dal legale all'uopo nominato; alla stessa, inoltre, era allegata una consulenza tecnica di parte (nominata come relazione tecnica di conformità e prestazione).

Il GSN ritenuto necessario ai fini del decidere richiedeva osservazioni sulla detta relazione di parte al Coordinatore Commissione Tecnica FMI.

Acquisite tali osservazioni tecniche il GSN con riferimento alla memoria difensiva osserva:

Al punto 1) della memoria la difesa del Mantovani solleva una prima questione relativa alla ***insussistenza della violazione della normativa tecnica***, richiamandosi integralmente alla relazione tecnica di parte allegata alla memoria. Nella stessa si riconosce che si sia provveduto nel corso della competizione all'installazione, sulla moto n° 54 del pilota Mantovani Andrea, di un sistema identificato come Upmap Mride, che, a dire della difesa, *è stata effettuata tenendo conto delle disposizioni del Regolamento Tecnico, in particolare, degli artt. 12.1.1 e 12.3.5*. In realtà tale circostanza non risulta da nessun documento allegato alla memoria, ed in assoluta contraddizione con quanto riportato nel parere tecnico del STS FMI, e nelle seguenti osservazioni redatte a seguito della memoria difensiva. Sul punto il dato tecnico propende per la violazione degli articoli citati e non per il rispetto, del resto nessuno schema elettrico è stato depositato che comprovi, come recita l'art. 12.1.1 RTSSP, *su tutti i motocicli, il cablaggio principale è libero a condizione che venga utilizzato lo schema elettrico relativo al modello di motociclo in uso*". Nel caso di specie non appare soddisfatto il requisito delle norme citate dalla difesa.

In particolare la difesa, riprendendo quanto riportato al punto 2) e 3) della relazione tecnica di parte allegata, appunta la propria tesi sul presupposto che *"l'acceleratore non costituisce sensore di controllo del motore assimilabile, ad esempio, alla sonda lambda o al sensore dei giri motore, ma un sensore di comando attraverso il quale viene acquisita la richiesta di accelerazione proveniente dal pilota"*. Rappresenta, continuando, che il sistema Mride,

installato sulla moto n° 54, opera proprio su tale comando, e pertanto non agisce direttamente sul funzionamento del BoP (balance of performance), e non modificando la sua funzione.

Sul punto il Coordinatore Commissione Tecnica FMI, richiesto a chiarimenti da questo GSN, osserva che: *in merito a quanto riportato nell'allegato 1 delle memorie difensive del pilota Mantovani esprimo le seguenti osservazioni:*

Il dispositivo utilizzato era montato tra il cablaggio principale e il dispositivo di controllo del corpo farfallato, ovvero l'elemento che apre le valvole a farfalla che controllano l'ingresso in camera di combustione dell'aria. Introdurre un dispositivo che potenzialmente controlla questo meccanismo è vietato da regolamento. Il tentativo di distinguere tra controllo e comando è tendenzioso, inoltre, a differenza di quanto fatto intendere nella relazione, vista l'effettiva collocazione del dispositivo, ovvero tra ECU e corpo farfallato, il dispositivo stesso è di fatto un elemento di controllo dell'apertura farfalla, a differenza del citato comando gas, posto tra pilota e ECU. Il comando imposto dal pilota tramite il comando gas viene elaborato dalla ECU che emette un segnale di apertura al corpo farfallato e ne verifica contestualmente la corretta apertura, ovvero controlla il processo.

Ed inoltre, sempre nelle osservazioni del Coordinatore Commissione Tecnica FMI, in ordine alla circostanza riportata dalla difesa, e ripresa in allegato nella relazione tecnica di parte al punto 3) della stessa, relativo alla circostanza che il dispositivo installato era al momento del controllo disattivato (da remoto), fatto

che ha impedito una verifica al banco di prova, chiarisce che: *“Seppur impossibilitati a verificare l'effettivo utilizzo del dispositivo durante i turni in cui lo stesso è stato rinvenuto, causa disattivazione da remoto che può essere avvenuta anche in regime di parco chiuso una volta ravvisata la possibilità di essere sottoposti a verifica, **il dispositivo va a modificare lo schema del cablaggio andando ad aggiungere un componente tra l'ECU e il corpo farfallato, componente non originariamente previsto, né tantomeno approvato successivamente. Indipendentemente dalla qualità delle modifiche apportate, dalla loro efficacia e dai risultati ottenuti, il dispositivo non doveva essere presente sul motociclo, pertanto si ravvisa la necessità di mantenere la sanzione per irregolarità tecnica.** Si considera inoltre che le operazioni per cui il dispositivo sarebbe stato installato secondo il parere del tecnico incaricato dal team, sono già possibili per mezzo della ECU originale, pertanto è logico pensare che il dispositivo sia stato utilizzato per sfruttare altre e diverse possibilità, di fatto violando il BoP.”*

Così appurato il dato tecnico che sancisce che il cablaggio rinvenuto sulla moto n° 54 del pilota Mantovani Andrea era non ammesso per le considerazioni tecniche sopra riportate, è necessario, come richiesto dalla difesa, analizzare il quadro normativo di riferimento che vieta il dispositivo rinvenuto sulla moto del Mantovani Andrea. Le norme da richiamare sul punto sono quelle descritte dall'art. 12 del RTSSP (Regolamento Tecnico Supersport - Regolamento

Velocità 2026) che disciplina l'impianto elettrico e prevede una severa descrizione delle componenti ammesse, in particolare:

- art. 12.1.1: Su tutti i motocicli, il cablaggio principale è libero a condizione che venga utilizzato lo schema elettrico relativo al modello di motociclo in uso. Per maggiori informazioni fare riferimento a quanto specificato nel documento.
- art. 12.1.4: Salvo quando diversamente specificato negli articoli a seguire, tutti i componenti dell'impianto elettrico possono essere connessi unicamente al cablaggio principale del motociclo e, ove necessario, alla batteria per l'alimentazione.
- art. 12.3.2 - Il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blip) deve essere comandato dalla ECU e attuato dal sistema ride by wire originale o omologato dal costruttore per il modello di motociclo in uso, l'uso di moduli esterni aventi tale funzione è vietato.
- art. 12.3.5 - Salvo quando diversamente specificato nel documento, ad eccezione del quick-shifter, della sonda lambda e dei sensori di velocità, gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo e previsti nello schema del cablaggio principale del motociclo (sensori OEM).
- art. 12.5.1: Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

Ma la norma precipuamente applicabile al caso di specie è data dal combinato disposto degli artt. 12.5.1, e quella di cui al 12.5.7 del RTSSP che dispone che:

“Qualsiasi centralina, sistema o sensore eventualmente montato in origine sul motociclo non conforme a quanto specificato negli articoli precedenti deve essere rimosso dal motociclo. La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.

Pertanto alla luce di quanto sopra detto la previsione normativa è assolutamente dirimente per poter affermare che il sistema di cablaggio montato sulla moto n° 54 del pilota Mantovani Andrea sia non ammesso e pertanto integra una irregolarità tecnica. Inoltre come riportato dalla consulenza tecnica dell'FMI, il cablaggio smontato, e repertato, è risultato disattivato da remoto, ma è della stessa marca di quello rinvenuto sulla moto dell'altro pilota Tucci Andrea, e presenta la stessa modalità di montaggio. Del resto che sia stato montato un sistema di cablaggio sulla moto n° 54 è ammesso nella stessa memoria difensiva, come riportato nell'allegata relazione tecnica (vedi punti 3.1 – 4.1 e 4.2). Proprio nei punti richiamati dell'allegata relazione tecnica della difesa, si rappresenta *“che il dispositivo è stato installato prima della partenza di Gara 1. Tuttavia dalla difficile taratura del dispositivo e dalla constatazione che il contributo prestazionale fornito non avrebbe prodotto benefici è scaturita la scelta di non utilizzarlo seppur fisicamente montato sulla moto n. 54.” (punto 3.1).*

Da tale riscontro oggettivo discende che per il solo fatto che sia presente sulla moto, all'atto della verifica in parco chiuso del 19.09.26, un dispositivo (cablaggio) non ammesso tale incontrovertibile fatto integra una irregolarità tecnica, come sancito dalle sopra richiamate norme, come del resto riportato nel parere tecnico in atti: ***“Indipendentemente dalla qualità delle modifiche apportate, dalla loro efficacia e dai risultati ottenuti, il dispositivo non doveva essere presente sul motociclo”.***

Anche per quanto attiene al punto 2) della memoria - *Assenza di utilizzo del dispositivo e di qualsiasi vantaggio competitivo* - le considerazioni sin qui svolte sono idonee a ritenere inefficaci le valutazioni difensive contenute nel suddetto punto. Si rappresenta che nessuna prova è stata addotta dalla difesa circa la circostanza che il dispositivo, pur presente fisicamente e quindi installato sulla moto, non sia stato in realtà utilizzato per la Gara 1. Ai fini della configurazione della irregolarità tecnica, come disciplinata dal RTSSP, è sufficiente la presenza di un componente che non è ammesso, a prescindere dal suo utilizzo, o dall'aver conseguito un vantaggio in gara, come sostenuto anche nella consulenza tecnica in atti redatta dal Coordinatore dei Commissari Tecnici FMI.

Per quanto riguarda il punto 4) della memoria difensiva questo GSN osserva: che la decisione richiamata (2/25 Corte Appello Sportiva) non è precedente consolidato da altre pronunce dello stesso tenore, inoltre la Corte d'Appello Sportiva non è giudice di legittimità, ed i precedenti giurisprudenziali non

diventano obbligatori, come massime a cui adeguarsi, per il giudice di primo grado. Inoltre la decisione richiamata dalla difesa a sostegno della propria tesi, afferisce ad un pilota minore di età, con conseguente diversa valutazione per la configurabilità dell'illecito sportivo di cui all'art. 11 del RdG.

Questo GSN ritiene che vi sia stata assoluta consapevolezza da parte del pilota Mantovani Andrea del montaggio, e consequenziale settaggio, del cablaggio non ammesso sulla sua moto in occasione delle Gara 1 della competizione. Del resto nello stesso allegato (relazione tecnica difesa) si indica che il sistema è stato disattivato (pur essendo stato lasciato fisicamente installato sulla moto) per la difficoltà di taratura dello stesso e per gli scarsi benefici che avrebbe apportato, pertanto queste affermazioni implicano delle prove del sistema, a cui inevitabilmente ha partecipato il pilota. Quest'ultimo, pilota esperto e di lunga e comprovata esperienza, non poteva non essere a conoscenza dell'installazione sulla sua moto, in quanto era colui il quale avrebbe dovuto necessariamente collaborare alla taratura dello stesso. Dalla stessa relazione tecnica di parte apprendiamo che vi è stato un lavoro complesso per la taratura del sistema installato sulla moto, attività a cui risulta poco credibile che non abbia partecipato, o quantomeno assistito il pilota, l'art.11 del RdG prevede anche l'ipotesi di chi non abbia partecipato ma consentito tale attività -(*Commette illecito sportivo chiunque compie o consente che altri compiano, con qualsiasi mezzo, atti idonei ad alterare*). La presenza, accertata del comando da remoto, poi utilizzato per disattivare il cablaggio, è altro elemento

che propende sia per la consapevolezza, che per la volontà di occultare il sistema in caso di verifica, sono elementi che propendono per la chiara volontà del pilota di avvantaggiarsi illecitamente nella competizione.

Inoltre, pur volendo ritenere che il pilota non abbia compreso appieno che il cablaggio installato sulla sua moto dai suoi meccanici fosse vietato, in ogni caso la responsabilità sarebbe di natura oggettiva ai sensi dell'art. 32 n° 1 del R.M.M., richiamato dall'art. 17.1.1 del RTSSP che prevede: *"Ogni tesserato per il solo fatto dell'iscrizione risponde disciplinarmente di tutti i fatti commessi in occasione della manifestazione (prima, durante o dopo, e comunque in ragione della medesima) da se stesso, dai meccanici, dagli aiutanti, dagli accompagnatori e dai propri sostenitori, anche se non tesserati"*.

Con riferimento alle richieste istruttorie formulate nella memoria difensiva le stesse sono rigettate in quanto non utili ai fini del decidere.

La ricostruzione della vicenda, come sin qui rilevato, è suffragata dagli atti e dai rapporti ufficiali della citata manifestazione sportiva, sottoscritti dai funzionari F.M.I. a tanto preposti, e che pertanto sono dotati di fede privilegiata, in quanto provenienti da soggetti fidefacenti, ai sensi dell'art. 19 comma 14 del Regolamento del G.C.d.G. e dell'art. 15, comma 15, del Regolamento del G.D.G.. Pertanto, del loro contenuto non è dato dubitare, tanto che dal loro complessivo esame possono certamente desumersi, come

evidenziato, delle chiare responsabilità a carico degli incolpati, in merito alle condotte oggetto di contestazione della Procura Federale.

Quanto sin qui rappresentato, poi, non risulta smentito né da ulteriori acquisizioni probatorie, né, tantomeno, dagli incolpati nelle loro memorie difensive.

Invero, quanto riscontrato in sede di parco chiuso sui motocicli dei piloti Mantovani Andrea e Tucci Andrea è da considerarsi certamente contrario agli art. 1 ed 11 (illecito sportivo) del Regolamento di Giustizia F.M.I.

Ciò posto, provata la violazione di cui al capo di incolpazione per entrambe le violazioni contestate, si ritiene raggiunta la responsabilità disciplinare degli incolpati, che conduce all'applicazione nei loro confronti della sanzione inibitoria del ritiro della tessera e della licenza per mesi 6 (mesi sei), sanzione così determinata: pena base mesi otto di ritiro tessera e licenza per la violazione più grave ex art. 11 RdG, aumentata per la continuazione con la violazione di cui all'art. 1 RdG a mesi 9 (nove), ridotta per la concessione delle attenuanti ex art. 45.2 RdG (soggetto del tutto incensurato) alla sanzione finale di mesi 6 (sei) di ritiro della tessera e della licenza velocità.

P.Q.M.

Il G.S.N., letti gli artt. 1, 11, 29, 42.2 ed 80 del R.d.G., dichiara:

1) MANTOVANI Andrea, nato *omissis*, tesserato e licenziato F.M.I. 2026 con il M.C. “SPOLETO”, con tessera n° 26113271 e licenza Velocità Elite n° G04253

responsabile dell’illecito contestato e, per l’effetto, gli applica ex art. 29 R.d.G. la sanzione inibitoria del ritiro della tessera n° 26113271 e della licenza Velocità Elite n. G04253 per mesi 6 (sei). Fine sanzione 8 aprile 2027.

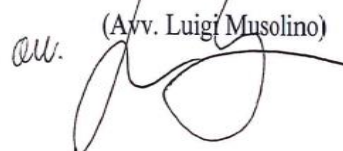
2) TUCCI Andrea, nato *omissis*, tesserato e licenziato F.M.I. 2026 con il M.C. “BIASSONO FABRIZIO PIROVANO”, con tessera n° 26061136 e licenza Velocità Elite n° I04104

responsabile dell’illecito contestato e, per l’effetto, gli applica ex art. 29 R.d.G. la sanzione inibitoria del ritiro della tessera n° 26061136 e della licenza Velocità Elite n° I04104 per mesi 6 (sei). Fine sanzione 8 aprile 2027.

Depositata l’8 ottobre 2026

IL GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

avv. (Avv. Luigi Musolino)



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

Mantovani Andrea;

Avv. Cesare Di Cintio;

Tucci Andrea;

Presidente Federale;

Segretario Generale;

Procuratore Federale;

Gruppo Direttori di Gara;

Gruppo Commissari di Gara;

Settore Tecnico Sportivo;

Ufficio Tesseramento;

Ufficio Licenze;

Ufficio Velocità;

Co.re. Umbria;

Co.re. Lombardia;

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.