



**Federazione  
Ciclistica  
Italiana**

# **REGOLE CASISTICA**

**STRADA**

**AGGIORNATO AL**

**16/07/2023**

**COMMISSIONE NAZIONALE GIUDICI DI GARA**

# Indice

## Prima della gara

- 1) Preparazione della gara da parte della Giuria: focus su Guida Tecnica e Regolamento Speciale di corsa
- 2) Verifica licenze: modalità di effettuazione, informazioni e documenti richiesti
- 3) Verifica licenze: comportamento da adottare in caso di corridori non iscritti
- 4) Verifica licenze: validazione dell'elenco iscritti in gare di Campionato Regionale e Nazionale
- 5) Assenza D.S. al seguito della squadra in gare regionali e nazionali
- 6) Controllo operazioni preliminari di partenza e ruolo del Giudice di Arrivo
- 7) Controllo delle maglie di Campione
- 8) Utilizzo della maglia di Campione Regionale in Gare Nazionali
- 9) Autorizzazione ai corridori di nazionalità straniera indicati come "REG"
- 10) Squadra Continental e Squadra di Club (vivaio): controllo della partecipazione
- 11) Partecipazione a gare regionali cat. Elite/U23: numero max di partenti
- 12) Riunioni Preliminari: riunione con la Direzione di Corsa
- 13) Riunioni Preliminari: riunione sulla sicurezza in corsa

## In gara

- 14) Partenza Ufficiosa e Partenza Ufficiale
- 15) Posizione vetture assistenza neutra in Gare Nazionali e modalità di assistenza
- 16) Posizione C3, auto del Medico e vetture D.S. nella carovana della gara
- 17) Assistenza a singoli corridori in gare di Campionato Nazionale ME e WE
- 18) Utilizzo di Radio Corsa in Gare Nazionali
- 19) Utilizzo di apparecchi ricetrasmittenti in gare di Campionato Nazionale
- 20) Utilizzo di tecnologia a bordo
- 21) Assistenza meccanica da persone appiedate e/o da postazioni fisse
- 22) Assistenza tecnica a corridori la cui squadra non ha l'auto al seguito della gara
- 23) Lancio di rifiuti / Lancio di borracce al pubblico
- 24) Posizione dei corridori in bicicletta / gare su strada
- 25) Utilizzo piste ciclabili/marciapiedi
- 26) Passaggio a Livello: valutazione di chiusura "eccezionale" del P/L
- 27) Errore di percorso e neutralizzazione della gara
- 28) Neutralizzazione in caso di caduta massiva
- 29) Finale in circuito in una gara in linea e in una gara a tappe
- 30) Comportamenti antisportivi o derisori degli avversari (categorie giovanili)
- 31) Gestione del comportamento in gara dei media (moto TV/fotografi)
- 32) Posizione e comportamento Giuria in caso di arrivo di un corridore solitario
- 33) Esclusione dall'ordine di arrivo – Procedura di stesura della documentazione
- 34) Gare a Tappe: regola 3 KM – posizione testa e coda del gruppo
- 35) Gare a Tappe: regola 3 KM - comportamento fraudolento
- 36) Gare a Tappe: neutralizzazione dei tempi ai 3 KM in caso di condizioni di pericolo
- 37) Gare a Tappe: il controllo dei gruppi di corridori attardati
- 38) Gare a Tappe: rilevazione dei traguardi intermedi e GPM
- 39) Gare a Tappe: proteste, manifestazioni e scioperi dei corridori
- 40) Gare a cronometro: errori nel cronometraggio/ruolo del Giudice di Arrivo
- 41) Cronometro a squadre: attribuzione del tempo nel caso

## Dopo la gara

- 42) Misurazione dei rapporti dopo l'arrivo in gare regionali e nazionali
- 43) Comportamento da adottare in caso di infrazioni commesse da figure in servizio alla gara
- 44) Riunione dopo la gara con l'Organizzatore: importanza e modalità

# Prima della gara

## **1) Preparazione della gara da parte della Giuria:**

### **Programma Gara, Guida Tecnica e Regolamento Speciale di corsa**

Le attività di preparazione alla gara sono propedeutiche sia ad una adeguata conoscenza delle peculiarità della corsa sia ad una verifica degli aspetti tecnico-regolamentari contenuti nel programma gara (gare regionali), nonché nella Guida Tecnica e nel Regolamento Speciale di Corsa (gare nazionali e internazionali).

Con riferimento alle gare nazionali e internazionali, il Presidente di Giuria deve contattare per tempo l'Organizzatore della gara ed offrire la propria collaborazione nella condivisione di specifici temi tecnici e per chiedere l'invio, anche in bozza, della documentazione tecnica della corsa in modo da poter anticipatamente fornire indicazioni atte a migliorarne o a rettificarne i contenuti. E' comunque compito di tutto il Collegio di Giuria contribuire all'analisi della documentazione tecnica della gara, che dovrà quindi essere condivisa dal Presidente di Giuria con tutti i colleghi.

Qualora nonostante la preventiva interlocuzione con l'Organizzatore, il Presidente di Giuria riceva la Guida Tecnica ed il Regolamento Speciale di Corsa già approvati dalla STF e gli stessi palesino contenuti in contrasto con la normativa UCI/FCI, occorrerà segnalare prontamente all'Organizzatore ed alla STF l'anomalia affinché possano essere apportate le eventuali modifiche e/o richieste le opportune autorizzazioni.

Appare quindi evidente quanto sia importante disporre della documentazione tecnica della gara con congruo anticipo affinché eventuali modifiche alla stessa possano essere incorporate nella versione definitiva che verrà trasmessa alle squadre ed a tutte le componenti della gara nei termini previsti dal regolamento UCI/FCI.

Qualora detti interventi di rettifica non risultassero più possibili per ragioni di tempo, si dovrà richiedere all'Organizzatore di predisporre un comunicato *ad hoc*, da illustrare opportunamente anche nella riunione D.S. ed in quella sulla sicurezza in gara, se di rilievo.

## 2) Verifica licenze: modalità di effettuazione, informazioni e documenti richiesti

Compete all'Organizzatore fornire alla Giuria un elenco degli iscritti corretto e derivato dalla piattaforma Fattore K. Per questo motivo, in presenza di corridori tesserati FCI, non sarà necessario controllare il UCI ID ma sarà sufficiente acclararne lo status di "partenti", mentre sarà indispensabile farlo per i corridori in possesso di licenza rilasciata da Federazione straniera (poiché in questo caso il codice UCI ID è inserito manualmente sulla predetta piattaforma). Occorre verificare, ove necessario, le autorizzazioni rilasciate dalla STF della FCI per le Federazioni Nazionali appartenenti all'UEC e quelle rilasciate dalle Federazioni Nazionali extra UEC.

E' buona norma, per agevolare il lavoro della Giuria, che l'Organizzatore fornisca degli strumenti di lavoro adeguati quali *fiches* singole per squadra che saranno vistate dal D.S. (o da chi – avendone diritto – presenzierà alla verifica licenze per conto della squadra) a titolo di conferma. Lo stesso avverrà in presenza dei bollettini di ingaggio (gare nazionali ed internazionali).

Dovrà inoltre essere verificata la tessera del D.S. e annotato un recapito telefonico e/o email.

Con riferimento all'art. 3.3.4 Norme Attuative 2023 categorie Esordienti/Allievi M/F come modificato dal comunicato n. 13/2023 della STF, la dichiarazione attestante i partenti che il Rappresentante della squadra deve sottoscrivere al momento della verifica licenze può essere resa con un qualsiasi documento scritto, non essendo stato, volutamente, sin qui predisposto un modello ad hoc da parte della STF con l'intento di agevolare tutti nello svolgimento della verifica licenze. Secondo le indicazioni della STF ed al fine di semplificare ed uniformare le modalità operative, è preferibile che la dichiarazione venga resa (il seguente elenco è esemplificativo e non esaustivo):

- sulla stampa riepilogativa dei tesserati della squadra estratta dal Fattore K (avendo cura di verificare che siano indicati solo i corridori effettivamente partenti alla gara);
- sulle fiches singole per squadra, se predisposte dagli organizzatori;
- con una dichiarazione su carta intestata della squadra o su carta bianca;
- sul volantino partenti stampabile dal file Excel di gestione della gara presente sul sito FCI.

La dichiarazione, qualsiasi sia la forma con la quale viene resa, deve essere firmata dal Rappresentante della squadra.

Qualora in casi eccezionali e provati (es. incidente stradale con traffico bloccato) non sia possibile effettuare in presenza e nei termini la verifica licenze di una squadra, questa potrà avvenire telefonicamente (al fine di non rallentare la stesura dell'elenco partenti), fermo restando l'obbligo da parte del D.S. di presentarsi al Presidente di Giuria il prima possibile (e comunque prima della partenza) per la conferma dei partenti e il ritiro dei numeri di gara.

In sede di riunione tecnica, se il D.S. in questione sarà presente al momento dell'appello, la squadra parteciperà al primo sorteggio, altrimenti parteciperà al sorteggio delle squadre che, pur avendo verificato nei tempi, non sono rappresentate alla riunione.

### **3) Verifica licenze: comportamento da adottare in caso di corridori non iscritti**

#### Gare Regionali

L'Organizzatore deve fornire alla Giuria l'elenco degli iscritti derivato dal Fattore K entro i termini previsti. La sostituzione di corridori titolari iscritti (per le categorie dove è consentito) può avvenire solo con le riserve (max 50%) indicate nell'elenco derivante dal Fattore K.

#### Gare Nazionali/Internazionali

L'Organizzatore deve fornire alla Giuria l'elenco degli iscritti derivato dal Fattore K (tranne che per le gare della categoria Elite approvate dalla LCP) entro i termini previsti, nonché una copia dei Bollettini di Ingaggio (72 ore) nei quali devono essere indicati i corridori titolari e le due riserve. La sostituzione di corridori titolari iscritti può avvenire solo con le riserve indicate nel Bollettino di Ingaggio (72 ore).

Dal momento in cui l'elenco degli iscritti viene consegnato alla Giuria non è più possibile apportarvi modifiche. L'aggiunta di corridori non iscritti nei termini previsti, benché fatta in accordo con l'Organizzatore, potrebbe avere delle conseguenze anche di natura legale per il Presidente di Giuria (che è e rimane il responsabile dell'ammissione in corsa dei corridori).

Nel caso in cui un corridore sia presente nell'elenco delle iscrizioni on-line derivato dal Fattore K ma assente nell'elenco degli iscritti consegnato alla giuria, accertato che si tratta di un mero errore di trascrizione, l'atleta può essere aggiunto nell'elenco iscritti dalla società organizzatrice.

### **4) Verifica licenze: validazione dell'elenco iscritti in gare di Campionato Regionale e Nazionale**

Il controllo dell'elenco iscritti di una gara per verificare il rispetto delle differenti norme di partecipazione per le varie categorie e/o tipologie di gara è una responsabilità precisa del Presidente di Giuria (e di tutta la Giuria); è dunque fondamentale effettuare tutte le verifiche del caso prima della gara, in modo da arrivare preparati o anticipare eventuali criticità.

Per le prove di Campionato Nazionale o Regionale delle categorie Juniores M/F, Allievi M/F, Esordienti M/F, l'elenco degli iscritti che l'Organizzatore ha l'obbligo di consegnare alla Giuria deve aver ricevuto la preliminare validazione da parte delle competenti Strutture Tecniche (nazionale o regionale), le quali sono le sole entità ad avere legittima conoscenza dei diversi dati riguardanti i corridori tesserati (esempio: luogo di residenza, status dei nulla-osta, trasferimenti interregionali etc.).

### **5) Assenza D.S. al seguito della squadra in gare regionali e nazionali**

In caso di assenza del Direttore Sportivo che possa essere considerata giustificabile a causa di un motivo oggettivo, la squadra può essere rappresentata in sede di verifica licenze e di riunione tecnica da un componente del Consiglio Direttivo ufficialmente tesserato. La squadra non partecipa al sorteggio delle auto ammesse al seguito, per il quale è previsto il requisito della presenza del D.S. a bordo dell'autovettura.

La mancata presenza del Direttore Sportivo alla riunione tecnica obbligatoria sarà sanzionata secondo l'art. 8.1. del PUIS

## **6) Controllo operazioni preliminari di partenza e ruolo del Giudice di Arrivo**

Sia il Reg. UCI che il R.T.A.A. disciplinano il controllo delle operazioni preliminari di partenza; in particolare l'art. 103 del R.T.A.A. attribuisce esplicitamente al Giudice di Partenza (ovvero il Giudice di Arrivo) la responsabilità di controllare che le operazioni di partenza si svolgano con puntualità e secondo il programma di gara, nonché che i corridori si presentino in abbigliamento da gara con posizionati il o i numeri di gara in modo visibile e nella posizione prestabilita. Il Giudice di Arrivo deve verificare puntualmente sia l'orario, annotando eventuali ritardi, sia il rispetto del corretto ordine di presentazione/appello stabilito dall'Organizzatore secondo quanto previsto dalle N.A. FCI 2023. Qualora il ritardo di un team rispetto all'orario attribuitogli sia tale da alterare l'ordine di presentazione fissato dall'Organizzatore ed impattare negativamente sullo svolgimento della presentazione, la fattispecie debba configurare comportamento sanzionabile. Pertanto, il Giudice di Arrivo deve sia verificare la presenza fisica alla presentazione delle squadre di tutti i corridori dichiarati partenti in sede di verifica licenze sia che la squadra si presenti alla cerimonia di presentazione all'orario e con l'ordine stabilito dall'Organizzatore, riportando al Presidente di Giuria le anomalie riscontrate.

## **7) Controllo delle maglie di Campione**

A fronte dell'obbligo per i detentori di una maglia di Campione Nazionale, Continentale, Mondiale di indossarla in gara (avendone titolo), si pone l'obbligo per la Giuria (in particolare per il Presidente e per il Giudice di Arrivo che - ai sensi dell'art. 103 del RTAA - ha la responsabilità di controllare che i corridori si presentino in abbigliamento da gara) di conoscere i detentori di un titolo presenti alla gara nella quale si trovano ad operare. Esiste a tal scopo un elenco ufficiale aggiornato dall'UCI che è necessario consultare prima della gara, così da arrivare preparati. Tale elenco è consultabile sull'Extranet dell'UCI riservato ai commissari a cui si accede con specifiche credenziali. Si specifica che il Campione Nazionale Italiano Under 23 è autorizzato ad indossare la maglia di campione nelle gare nazionali 1.12 e 2.12 (Elite s.c./Under 23).

A chiarimento di quanto indicato all'art. 72 e nell'Allegato 10 par. 2 del Regolamento Tecnico dell'Attività Agonistica circa la possibilità di applicare sul collo e sulle maniche della maglia un bordo tricolore (max 3 cm) per i corridori già campioni nazionali italiani, si precisa che tale corridore potrà portare tale maglia nelle prove della disciplina, specialità e categoria nella quale ha ottenuto il titolo, in analogia a quanto previsto per i detentori del titolo sia dal regolamento FCI che dal regolamento UCI.

## **8) Utilizzo della maglia di Campione Regionale in Gare Nazionali (art. 17.2 e art. 6.3.2 Norme Attuative FCI)**

È vietato indossare la maglia di Campione Regionale in tutte le gare nazionali e internazionali. Resta inteso che, se richiesto dall'Organizzatore, il detentore del titolo regionale può indossare la maglia di Campione Regionale in cerimonie, premiazioni o presentazioni in gare nazionali/internazionali prima di recarsi sulla linea di partenza.

## **9) Autorizzazione ai corridori di nazionalità straniera indicati come “REG” nel Fattore K - Aggiornamento autorizzazioni sul G.A.R.S.**

I corridori stranieri licenziati dalle loro Federazioni e che corrono in Italia con società italiane FCI, secondo quanto previsto dalle Norme Attuative, hanno l’obbligo di esibire, ad ogni gara, l’autorizzazione rilasciata all’inizio annuale dell’attività dalla STF, indipendentemente dal fatto che risultino inseriti nel Fattore K con il codice “REG”.

In alternativa, tale autorizzazione potrà essere verificata dalla Giuria anticipatamente, nella fase di preparazione della gara, nell’apposita sezione sulla piattaforma federale G.A.R.S.

Tale documento, denominato “visto d’uso” (art. 15.1.1. N.A. FCI), ha preminenza sulla licenza. Per i corridori appartenenti a Squadre Continental, è sufficiente l’esibizione della sola licenza. Queste autorizzazioni e la loro decadenza (incluse quelle relative al raggiungimento del tetto massimo del punteggio di valorizzazione previsto) sono aggiornate con cadenza settimanale dalla CNGG e devono quindi essere consultate in fase di preparazione della gara.

## **10) Squadra Continental e Squadra di Club (vivaio): controllo della partecipazione**

Le “Norme FCI di registrazione e attività squadre continental maschili UCI 2023” emanate dalla FCI stabiliscono che una squadra Continental Italiana può chiedere l’iscrizione all’UCI come Continental indicando i nominativi di atleti Under 23/Elite che ritiene opportuno e secondo i regolamenti in essere. La medesima squadra può tesserare atleti Under 23/Elite senza iscrizione all’UCI, costituendo di fatto una seconda squadra di club, c.d. “Squadra Vivaio”.

Gli atleti registrati nella Continental (la tessera evidenzierà tale condizione) non possono partecipare a gare dove sono iscritti gli atleti della Squadra Vivaio e viceversa.

Inoltre, il regolamento UCI all’art. 2.2.001 stabilisce che la partecipazione alla stessa corsa di un UCI World Team o UCI ProTeam e del relativo team “vivaio” UCI Continental Team o Squadra di club è vietata. L’UCI pubblica annualmente sul proprio sito internet l’elenco dei teams interessati da detta normativa.

E’ obbligatorio da parte della Giuria controllare questo aspetto al momento del ricevimento dell’elenco iscritti e rilevare eventuali anomalie.

## **11) Partecipazione a gare regionali - Categoria Élite e Under 23 (art. 4.2.1 Norme Attuative Categorie Internazionali)**

Come da indicazione della S.T.F che l’ha emanata, al solo fine della corretta applicazione della Norma Attuativa 4.2.1, le categorie Elite e Under 23 devono intendersi come categoria unica.

Questo comporta che se in una stessa giornata sono previste almeno una gara per Elite/Under23 ed almeno una per soli Under23 (non importa se iscritte al calendario regionale, nazionale o internazionale) il numero massimo di atleti ammesso al via in una gara regionale sarà di 9. Rimane fissato a 7 il numero massimo di atleti partenti in una gara nazionale o internazionale.

## **12) Riunioni Preliminari: la riunione con la Direzione di Corsa/Organizzazione**

La riunione preliminare tra il Presidente di Giuria e la Direzione di Corsa/Organizzazione deve sempre essere prevista, indipendentemente dalla tipologia o dalla classe di gara.

In questa riunione si dovranno affrontare tutti gli aspetti tecnico-organizzativi rilevanti per la gara, tra cui:

- particolarità del percorso ed eventuali difficoltà (inversioni o possibilità di accorciamento del percorso, circuiti iniziali/intermedi/finali, caratteristiche degli ultimi 3 km con particolare attenzione alla presenza di ostacoli/rotonde o altri elementi che possano influenzare l'esito della gara);
- conoscenza di tutti i servizi e delle risorse tecniche e umane a disposizione (vetture riservate alla giuria, presenza di eventuale cambio ruote in moto, servizio medico, moto informazioni, moto lavagna, altri services in gara etc.);
- informazioni per la preparazione e/o l'integrazione della riunione sulla sicurezza con gli autisti auto/moto al seguito, alla quale parteciperà, oltre alla Giuria, il direttore di corsa, il responsabile della sicurezza dell'evento nonché il regolatore, se presente;
- informazioni per la preparazione della riunione con i media (fotografi e TV), incluso le informazioni sulla gestione dell'arrivo (deviazione);
- informazioni per la preparazione della riunione D.S. (definire gli interventi di ciascuno per evitare sovrapposizioni o omissioni)



### **13) Riunioni Preliminari: la riunione sulla sicurezza in corsa**

Il tema della sicurezza in gara è di grande attualità e l'UCI è molto sensibile su questo aspetto. Per questo motivo dal 2021 la già prevista riunione per la sicurezza ha assunto un ruolo molto più importante ed è stata definita nei tempi e nei contenuti dall'UCI stessa (art. 2.2.034 bis).

Per le gare internazionali è stata creata a questo proposito una presentazione (corredata da foto e video) che tutti i commissari UCI hanno fatto propria adattandola e personalizzandola in relazione alla tipologia di gara in cui si sono trovati ad operare.

E' fondamentale prevedere questa riunione anche nelle gare nazionali e, in quanto applicabile, nelle gare regionali.

Il Presidente di Giuria dovrà richiamare aspetti legati alla sicurezza in gara e alla regolarità sportiva. La trattazione degli argomenti dovrà essere adeguata alla classe della gara e tener conto del livello di esperienza degli addetti ai lavori coinvolti.

I temi principali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, che verranno trattati in questa riunione, a cui DEVONO partecipare TUTTI gli autisti (vetture e moto) che a vario titolo sono presenti in carovana (della cui presenza ed identità è responsabile il direttore di corsa/organizzazione) sono:

- Norme comportamentali alla guida
- Definizione del ruolo di ogni addetto in gara e della necessità della presenza in un dato momento della gara
- Distanze di sicurezza
- Modalità di sorpasso
- Gestione degli automezzi (vetture/moto) in prossimità di punti pericolosi del percorso e di punti di interesse sportivo
- Comportamento nei centri abitati ed in presenza di grande pubblico
- Comportamento al verificarsi di una caduta o di un incidente
- Modalità operative per le moto dei media (Fotografi e TV), incluso il ruolo e i compiti del regolatore (ove presente)
- Comportamento all'arrivo (ed in particolare OBBLIGO per TUTTI di DEVIAZIONE, ove presente, ad eccezione delle vetture e moto autorizzate: Apri Corsa, Giuria, Direzione Corsa, Servizio Medico, Fine Gara)

## 14) Partenza Ufficiosa e Partenza Ufficiale

Nel tratto di percorso tra la partenza ufficiosa e quella ufficiale (KM 0) la gara non ha ancora preso il via ed il gruppo procede pertanto ad andatura moderata, sotto il controllo della Direzione di Corsa/Organizzazione. Nel caso in cui uno o più corridori fossero vittima di problemi meccanici o di cadute occorrerà favorire il rientro in gruppo dei suddetti atleti prima del KM 0. In quest'ottica è tollerato che il corridore possa posizionarsi in scia alla propria ammiraglia così da agevolare le tempistiche di rientro ed evitare sforzi aggiuntivi al corridore già vittima di incidente. I Giudici in moto hanno il compito di monitorare il rientro dei corridori incidentati, comunicando al Presidente di Giuria la progressione del rientro e/o eventuali problematiche dovessero nel mentre verificarsi. Il Presidente di Giuria si mantiene a sua volta in contatto con la Direzione Corsa al fine di comunicare l'avvenuto rientro dei corridori incidentati. Qualora infatti sia stato previsto il "via volante" ed al KM 0 uno o più corridori non risultassero rientrati in gruppo, non dovrà essere data la partenza della corsa, bensì occorrerà possibilmente proseguire a velocità controllata in regime di trasferimento sino al momento del rientro dei corridori incidentati ovvero procedere all'arresto del gruppo e a dare la partenza da fermi una volta completato il rientro di tutti gli incidentati. Detta decisione andrà assunta dalla Direzione di Corsa d'intesa con il Presidente di Giuria. Il Giudice di Arrivo dovrà tenere conto di questa situazione per l'orario effettivo di partenza e il calcolo della media di gara.

## 15) Posizione vetture assistenza neutra in Gare Nazionali e modalità di assistenza

Le vetture neutre presenti in gara saranno 3 (fermo restando quanto di diverso previsto dalle Norme Attuative vigenti) posizionate, in situazione di gruppo compatto:

- 2 davanti al gruppo
- 1 in coda alle ammiraglie

La prima delle due vetture neutre sulla testa entrerà in azione in presenza di fuggitivi e la seconda in presenza di eventuali contrattaccanti. Entrambe saranno operative (rifornimento, assistenza meccanica) – se il distacco ne consentirà la presenza in coda ai corridori - in mancanza delle vetture delle squadre. Quando invece le ammiraglie delle squadre saranno presenti, che siano tutte o solo alcune delle squadre in fuga, la vettura neutra dovrà posizionarsi in coda alle ammiraglie (analogamente a quanto avviene per la vettura neutra in coda al gruppo principale). L'autorizzazione a seguire una fuga e a dare assistenza ai corridori può essere concessa solo alle squadre di appartenenza dei corridori presenti nella fuga stessa.

La vettura neutra di coda si posizionerà, in partenza della gara, in coda alle ammiraglie e rimarrà in tale posizione fino a quando l'evoluzione della corsa non ne richiederà l'avanzamento dietro alla vettura del Presidente di Giuria (es. in prossimità di una salita ove, presumibilmente, sarà necessario operare con dei *barrages*; ovvero in prossimità degli ultimi km di gara ove una caduta di diversi corridori potrebbe creare una spaccatura nel gruppo e conseguente difficoltà di circolazione). In entrambi i casi, testa e coda, la *ratio* è che siano le vetture delle squadre a dover prestare assistenza ai corridori e che le vetture neutre subentrino solo quando non vi è possibilità di intervento per le ammiraglie.

## **16) Posizione C3, auto del Medico e vetture D.S. nella carovana della gara**

### Commissario C3

Per ragioni di opportunità legate alla possibilità di un più tempestivo intervento e, parzialmente, in deroga allo schema grafico proposto dalla regolamentazione UCI, il commissario C3 è bene che viaggi nella prima parte della carovana (all'incirca alla fine del primo terzo) individuabile dietro la quinta vettura dei Direttori Sportivi. Potrà così, intervenire più prontamente rispondendo alle esigenze di supporto del Presidente di Giuria, eventualmente rimpiazzando lo stesso se questo dovesse abbandonare la sua iniziale posizione. Ad ogni termine di intervento, il commissario C3 riprenderà la posizione sopra descritta.

### Autovettura del medico

In presenza di un solo Medico di gara, nella fase di corsa con gruppo compatto, anche in presenza di una fuga, la posizione classica è quella dietro il gruppo, immediatamente dopo la vettura della giuria/direzione corsa. Quando dal gruppo si staccano dei corridori e la Giuria opera un *barrage*, l'auto del Medico dovrà posizionarsi dietro il componente di giuria C3 impegnato nel *barrage*, fino a quando questi non ritenga sufficiente lo spazio per farla avanzare sul gruppo ove è posizionato il Presidente di Giuria (buona norma è che il Medico sia posizionato con il PdG prima dell'inizio di una discesa, ad esempio). Resta comunque inteso che il Medico di gara ha facoltà di scegliere la propria posizione in funzione della discrezionalità da riservare alla sua precipua deontologia professionale e, comunque, sempre rispettando la regolarità tecnica della gara e la salvaguardia dell'incolumità dei concorrenti.

### Autovetture dei Direttori Sportivi

La posizione corretta è in fila secondo l'ordine di marcia ricevuto alla riunione tecnica, pronte ad intervenire, quando chiamate su Radio Corsa per l'assistenza ai corridori della propria squadra. In occasione di *barrage* in atto gli interventi saranno curati dalle vetture neutre a meno che, in circostanze particolari, la Giuria non effettui, eccezionalmente, una chiamata ufficiale utilizzando Radio Corsa che, per i Direttori Sportivi, dovrà essere sempre nella sola modalità ricevente.

I Direttori Sportivi sono tenuti a seguire integralmente il percorso ufficiale, messo in sicurezza dall'Organizzazione, esimendosi dall'effettuare allontanamenti, deviazioni o rientri in modo arbitrario o pericoloso e delegando ad altri l'assistenza ai propri corridori.

L'ordine di marcia delle autovetture dei Direttori Sportivi deve essere esplicitato da almeno un cartello numerato; i Componenti di Giuria devono avere l'ordine di marcia a portata di mano. Ciò consente al componente che controlla il *barrage*, in caso di parziali sblocchi dello stesso, di autorizzare, in modo corretto, il permesso al passaggio rispettando la precedenza stabilita dall'ordine di marcia (talvolta è possibile trovare un doppio numero sia sul dietro che sul davanti delle autovetture delle squadre, ma non sempre).

Durante le gare a cronometro, l'autovettura del Direttore Sportivo prenderà posto dietro il corridore o la squadra in competizione nel rispetto delle distanze previste dal Regolamento UCI e FCI in quanto applicabili.

## **17) Assistenza a singoli corridori in gare di Campionato Nazionale ME e WE**

Essendo prevista la partecipazione individuale di atleti/e alle prove di Campionato Nazionale, l'assistenza tecnica a questi atleti/e potrà essere assicurata:

- da una o più vetture messe a disposizione dalle rispettive associazioni di categoria;
- dalle vetture di assistenza neutra al seguito della gara;
- dalle vetture delle squadre con diritto al seguito, secondo un'associazione da decidere in base al numero di atleti/e; tale "associazione" non costituisce la creazione di una squadra mista, secondo la definizione del Regolamento UCI.

L'ammissione al seguito è consentita con un minimo di 4 partenti.

## **18) Utilizzo di Radio Corsa in Gare Nazionali**

L'Organizzatore deve assicurare un Servizio Comunicazioni in gara e deve garantire che tutti i mezzi (auto/moto) ammessi in corsa siano dotati di apparecchi radio.

Il Servizio Comunicazioni doterà di radio le autovetture della Direzione e della Giuria. A quest'ultima deve essere assicurato un doppio collegamento: "radio-corsa" per ascoltare le fasi della gara e la radio interna per le comunicazioni private fra i componenti di giuria e all'occorrenza con la direzione, entrambe devono avere la doppia modalità emittente e ricevente.

Inoltre saranno equipaggiati tutti mezzi che svolgono servizi in corsa: autovetture delle squadre, l'assistenza sanitaria, l'assistenza tecnica neutra, la protezione stradale (pubblica e privata), i media ed eventuali vetture con personalità invitate.

Il Servizio Comunicazioni diffonderà informazioni (ove richiesto o necessario anche in doppia lingua, vale a dire in italiano ed inglese/francese). Le tempestive emissioni riguarderanno strettamente lo sviluppo della gara e le sue evoluzioni mediante periodici aggiornamenti e limitandosi all'attualità di quanto si svolge astenendosi, in modo perentorio da commenti o divagazioni fuori tema.

Tutti gli altri mezzi di cui sopra, dotati di radio, saranno abilitati o comunque dovranno essere utilizzati nella sola funzione di ricezione ed è pertanto assolutamente vietata ogni eventuale intromissione nel sistema di comunicazione (incluso, in modo esemplificativo ma non esaustivo, la conferma di ricezione di una chiamata di intervento da parte di un D.S.).

Questa modalità deve essere applicata anche nelle gare regionali, in quanto applicabile.

In caso di non rispetto dell'utilizzo corretto del Servizio di Radio Corsa, il Presidente di Giuria dovrà intervenire ammonendo gli interessati e, se necessario, gli stessi dovranno essere sanzionati per il mancato rispetto delle disposizioni impartite dalla Giuria.

## 19) Utilizzo di apparecchi ricetrasmittenti in gare di Campionato Nazionale

Nelle gare di Campionato Nazionale (Categorie Internazionali) vige il Regolamento UCI (tranne che per le norme di partecipazione che sono demandate alle Federazioni Nazionali).

Il Regolamento UCI (art. 2.2.024) non include le gare di Campionato Nazionale tra quelle nelle quali è consentito l'utilizzo di mezzi ricetrasmittenti per il collegamento D.S./corridori.

L'UCI ha ribadito espressamente questa interpretazione nel corso del 2021.

Pertanto l'utilizzo di mezzi ricetrasmittenti in gare di Campionato Nazionale su strada (di tutte le categorie) è vietato.

Il Presidente di Giuria dovrà menzionare questa disposizione durante la riunione con i D.S.

L'utilizzo di mezzi ricetrasmittenti è invece sempre consentito, compreso nelle gare di Campionato Nazionale, in gare a cronometro (Cat. Elite/Under23/Juniores).

## 20) Utilizzo di tecnologia a bordo (art. 1.3.006bis Reg. UCI)

Categorie Internazionali

### Dispositivi ammessi:

Posizionamento: GPS, transponders

Immagini: foto o video (video camere montate sulle biciclette, non ammesse sul casco o sul corpo del corridore)

Meccanici: potenza, velocità, cadenza, giroscopi; accelerometri

Fisiologici: frequenza cardiaca, temperatura corporea, sudorazione

Dispositivi non ammessi (vietati in competizione, salvo deroghe per ragioni mediche, e ammessi solo in allenamento):

Metabolici: monitor in tempo reale dei valori di glucosio o lattato nel sangue

Categorie Giovanili

In assenza di specifiche norme, le suddette indicazioni sono utilizzabili per analogia in quanto applicabili.

## **21) Assistenza meccanica da persone appiedate e/o da postazioni fisse**

I corridori possono ricevere assistenza tecnica dal personale della propria squadra, da quello delle vetture neutre o dalla “vettura scopa”. Nel caso di cambio di bicicletta durante una gara (per le categorie nelle quali è consentito), la bicicletta sostituita deve essere posizionata sull’ammiraglia della squadra, sulla vettura cambio ruote o sulla vettura scopa.

L’assistenza meccanica in postazioni fisse sul percorso è limitata al solo cambio ruota, ad eccezione delle gare in circuito dove è possibile effettuare cambi di bicicletta nelle eventuali zone appositamente autorizzate (art. 2.3.029 regolamento UCI).

Il cambio di bicicletta non eseguito tramite ammiraglia del corridore, cambio ruote, “vettura scopa” o al di fuori delle zone autorizzate è sanzionato dall’art. 4.8 del PUIS.

Inoltre, l’assistenza meccanica ad un corridore può essere prestata solo quando lo stesso si trova nella parte posteriore del gruppo e da fermo (art. 2.3.030 regolamento UCI). Pertanto, l’eventuale auto del team posizionata davanti alla corsa non può prestare assistenza da fermo ad un corridore che non si venga a trovare nella suddetta posizione.

In relazione a gare nazionali e regionali a criterium, con riferimento a quanto previsto dall’art. 10.5 delle Norme Attuative per le categorie internazionali, si intende che quando è presente il servizio cambio ruota, non è obbligatorio predisporre le due zone di assistenza fissa.

Si specifica inoltre che il cambio di ruota/bicicletta da persone appiedate è consentito solo nelle zone di assistenza fissa.

Per le categorie giovanili si applica l’art. 3.10 delle Norme Attuative secondo il quale non vi è l’obbligo per l’organizzatore di predisporre le zone di assistenza fissa ed il cambio di ruota/bicicletta da persone appiedate è dunque sempre consentito.

## **22) Assistenza tecnica a corridori la cui squadra non ha l’auto al seguito della gara**

Nel caso in cui una squadra, pur avendo diritto al seguito in base al numero di corridori partenti, non abbia a disposizione il veicolo adatto per seguire la corsa (poco importa il motivo), non potrà essere autorizzata al seguito insieme ad un’altra squadra. Il D.S. della squadra che non ha a disposizione il veicolo non è autorizzato a salire a bordo del veicolo di un’altra squadra né a consegnare a un’altra squadra il materiale tecnico per l’assistenza dei propri corridori. I corridori della squadra che non ha al seguito la propria auto saranno assistiti dalle vetture di assistenza neutra. In caso di non osservanza di tale disposizione, sono applicabili il punto 4.8 e il punto 6.3 del PUIS rispettivamente per i corridori e i D.S. delle squadre coinvolte.

### **23) Lancio di rifiuti / Lancio di borracce al pubblico (art. 2.2.025 Reg. UCI)**

Le due situazioni, anche se simili, sono ben distinte e come tali vanno considerate.

Il lancio di rifiuti, se avviene al di fuori dalle zone verdi, NON è mai tollerato e deve essere punito applicando l'art. 8.3 del PUIS.

Al contrario, disfarsi della borraccia in presenza di pubblico, facendolo in maniera non pericolosa ed in tratti di strada in salita e nelle fasi finali della gara (ultimi 50 km) è accettato e quindi al verificarsi di ciò non verrà adottata alcuna sanzione.

Tutti gli altri casi (lancio della borraccia in maniera pericolosa, al di fuori delle zone verdi ed in assenza di pubblico) saranno sanzionati utilizzando l'articolo sopra citato.

### **24) Posizione dei corridori in bicicletta / gare in linea (art. 2.2.025 Reg. UCI; art. 17.8 e art. 8.6 Norme Attuative FCI)**

Nel caso venga rilevata un'infrazione relativa a queste disposizioni, il Componente di Giuria dovrà intervenire immediatamente ed applicare la relativa sanzione (art. 7.9 del PUIS che prevede, tra l'altro, l'espulsione dalla corsa).

In considerazione dell'importanza del provvedimento, occorre valutare con estrema attenzione l'accaduto e il rapporto tra infrazione commessa e vantaggio ottenuto.

Alcuni fattori da considerare sono:

- durata del tempo in cui il corridore mantiene questa posizione (considerare un tempo minimo - qualche secondo - di reazione del corridore che, resosi conto della posizione assunta, potrebbe interrompere il gesto spontaneamente)
- condizione di pericolo per se e per gli altri (corridore isolato o in gruppo) anche in relazione alle condizioni del percorso (pianura, velocità elevate, discese etc.)
- rilevanza sportiva del gesto nell'economia della gara (inizio gara, fine gara, testa della gara, gruppo di ritardatari etc.)

### **25) Utilizzo piste ciclabili/marciapiedi (art. 2.2.025 Reg. UCI)**

Sia il Regolamento UCI che quello nazionale vietano l'utilizzo di marciapiedi, piste ciclabili e sentieri che non formano parte del percorso di gara come definito dall'art. 2.2.015. La sanzione prevista è quella dell'art. 7.6 PUIS.

Prima di intervenire con una sanzione, però, occorre considerare se la percorrenza di queste vie abbia creato una situazione pericolosa soprattutto per gli altri corridori, per il pubblico o per il personale dell'organizzazione o se questa manovra abbia procurato un vantaggio significativo sugli altri corridori. Solo se la risposta è sì, si comminerà la sanzione sopra citata.

## **26) Passaggio a Livello: valutazione di chiusura “eccezionale” del P/L**

Premesso che la chiusura del P/L è da considerarsi come un incidente di percorso, esplicitamente disciplinato dall'art. 2.3.034/35 Reg. UCI e dall'107 del R.T.A.A, deve considerarsi “eccezionale” la tempistica della sua chiusura quando ciò vada ad influire in modo rilevante, se non definitivo, sul risultato sportivo della corsa.

In quest'ottica i seguenti elementi devono essere adeguatamente considerati:

- km restanti all'arrivo e chilometraggio complessivo della corsa;
- profilo altimetrico della rimanente parte di gara;
- categoria dei corridori;
- situazione di gara al momento della chiusura

## **27) Errore di percorso e neutralizzazione della gara**

Qualora si verifichi un errore di percorso, occorre distinguere tra due macro-situazioni:

- 1) Gruppo compatto
- 2) Gruppo frazionato (con fuga in atto)
  - 1) Nel primo caso sarà sufficiente ricondurre l'intera carovana sul percorso corretto di gara avendo preventivamente cura di prendere nota del tempo che occorrerà per ripristinare la situazione corretta, tempo che sarà sottratto dal tempo di gara.
  - 2) Nel secondo caso invece, prima di procedere a qualsiasi neutralizzazione, occorrerà avere chiara la composizione dei diversi eventuali gruppi (fuggitivi, gruppo principale, staccati) e dei relativi distacchi (se del caso, in mancanza di un rilevamento recente operato dai commissari, ci si affiderà all'ultimo rilevamento noto fornito da Radio Corsa). Chiarito ciò i corridori saranno fermati per consentire a coloro che hanno sbagliato percorso di essere riaccompagnati sul percorso di gara corretto. Quindi verrà nuovamente dato il via alla competizione rispettando i distacchi registrati al momento dello stop.

NB: si procederà a fermare i corridori in un punto non pericoloso della strada e non in prossimità di punti tecnici di interesse sportivo (es. GPM, sprint intermedi; in questo caso si consentirà la disputa del traguardo e poi si procederà allo stop).



## **28) Neutralizzazione in caso di caduta massiva**

Quando si verifica una caduta massiva di gruppo occorrerà che il Presidente di Giuria si interfacci prontamente con la Direzione di Corsa al fine di valutare i seguenti aspetti:

- numero dei corridori coinvolti;
- possibile indisponibilità dell'assistenza sanitaria al seguito della corsa in quanto impegnata negli interventi di soccorso sulla caduta e/o nel trasposto degli incidentati presso i presidi ospedalieri;
- condizioni della sede stradale che possono aver determinato la caduta;
- fase di gara nella quale si verifica la caduta

La decisione di procedere con la neutralizzazione della corsa viene in ultima istanza assunta dalla Direzione di Corsa, con l'accordo del Presidente di Giuria. Tale decisione deve essere tempestivamente comunicata via Radio Corsa, cosicché tutti i corridori in gara possano essere prontamente arrestati. Il Giudice d'Arrivo dovrà rilevare il tempo di arresto della corsa.

## **29) Finale in circuito in una gara in linea e in una gara a tappe**

Qualora la corsa (o tappa) preveda tratti in circuito, da ripetere una o più volte, soprattutto nel finale di gara, se un gruppo di corridori in fuga raggiunge un gruppo di corridori in ritardo, il giudice al controllo del gruppo che sta per essere raggiunto e che sulla strada si trova davanti al gruppo in testa alla corsa e che sta sorraggiungendo, dovrà rallentare il gruppo in procinto di essere raggiunto, farlo accostare sul lato destro della carreggiata e non permettere che qualcuno si intrometta nel gruppo di quelli che sopravvengono.

Tale manovra dovrà mettersi in atto in sinergia con il collega che segue il gruppo di testa.

Può accadere che al punto di ingresso di un circuito (che deve essere segnalato), dove l'itinerario si interseca, possano arrivare quasi contemporaneamente il gruppo di testa ed un gruppo in ritardo; in tal caso il giudice che accompagna il gruppo in ritardo, con l'ausilio provvidenziale, perché predisposto in anticipo, di qualche addetto dell'Organizzazione, fermerà i ritardatari, rileverà il tempo di sosta per il computo della classifica a tempi, lascerà che il gruppo di testa passi regolarmente e successivamente riprenderà la corsa, considerando che tutti i corridori devono percorrere l'intero percorso di gara.

Qualora, per motivi di sicurezza o di ordine pubblico, ciò non fosse possibile, i corridori in ritardo verranno fermati al primo passaggio sulla linea di arrivo e a loro applicata la c.d. regola della interpolazione del tempo (tempo impiegato + tempo del giro del vincitore) – tempo di sosta

### 30) Comportamenti antisportivi o derisori degli avversari (categorie giovanili)

Il ciclismo, così come tutti gli sport, a livello giovanile deve essere prima di tutto una delle forme di educazione rivolte ai giovani. Per questo motivo sanzionare un comportamento antisportivo o derisorio è da considerare come un monito non solo per chi subisce la sanzione ma anche per i giovani colleghi. Detto ciò, rovescio della medaglia, è la difficoltà di discernere quando un comportamento dall'esultanza scade nella derisione. Una situazione che non deve essere tollerata è quella nella quale tale comportamento crea pericolo (ad esempio, esultare in maniera plateale in mezzo alla strada con il gruppo a pochi secondi). La sanzione di riferimento da poter considerare è l'art. 8.2 del PUIS.

### 31) Gestione del comportamento in gara dei media (moto TV/fotografi)

Il comportamento della Giuria in gara nei confronti dei Media deve mirare ad un equilibrio tra il controllo tecnico-sportivo della gara e una certa libertà di movimento per gli addetti il cui lavoro è di fondamentale importanza per la visibilità dell'intero movimento ciclistico.

E' fondamentale che la Giuria, in particolare i componenti di Giuria su moto, collaborino con il Regolatore (se presente) nella gestione dei Media in gara.

Alcuni criteri di riferimento da tenere presente per intervenire in gara:

- priorità assoluta alla **sicurezza dei corridori**: nessuna manovra pericolosa deve essere tollerata
- rispetto delle **distanze di sicurezza** in ogni occasione e particolarmente in alcune circostanze: discese, attraversamenti centri abitati, zone con grande afflusso di pubblico, zone fisse di rifornimento, prossimità di sprint intermedi o Gpm, ultimi 3 Km, zona di arrivo e/o altri punti da valutare in base alle specifiche caratteristiche del percorso (settori gravel, pavé etc.)
- rispetto delle **norme di circolazione**, incluso i limiti di velocità e le modalità con le quali effettuare eventuali superamenti di corridori (per i quali è necessaria l'autorizzazione)
- rispetto della **regolarità sportiva**: comportamenti corretti da adottare in ogni circostanza (scie, traini, ostruzioni, stazionamento in testa al gruppo etc.), con particolare riferimento all'intromissione tra gruppi di corridori o tra fuga e inseguitori soprattutto nel finale di gara, quando l'intercalarsi tra i vari gruppi può alterare o compromettere il risultato della gara
- obbligo di prendere la **deviazione** dei veicoli al seguito predisposta dall'Organizzatore in prossimità dell'arrivo.

In caso sia richiesto all'Organizzatore da parte degli addetti moto TV, per giustificati motivi tecnici (ad esempio, il raggio di azione della telecamera fissa posta al traguardo) di poter usufruire di una "seconda deviazione" diversa da quella prevista per tutti gli altri mezzi al seguito, l'Organizzatore dovrà informare il Presidente di Giuria tempestivamente non appena avuto conoscenza di tale richiesta e comunque prima della partenza della gara. Ove possibile, è ideale che l'Organizzatore indichi la presenza di questa seconda deviazione nella Guida tecnica predisposta per la gara (mappa della zona di arrivo). Il Presidente di Giuria dovrà verificare questo aspetto e richiedere informazioni durante la riunione preliminare con la Direzione di Corsa/Organizzazione.

### **32) Posizione e comportamento Giuria in caso di arrivo di un corridore solitario**

La corretta posizione della Giuria in caso di arrivo di un corridore solitario è chiara:  
NON dietro il corridore.

Se il gap tra corridore ed inseguitore è ridotto a pochi secondi è facile pensare che sia il componente in moto che lo sta seguendo: questi può quindi scegliere se prendere la deviazione ammiraglie o arrestarsi (ove non sia di intralcio e possibilmente al di fuori del raggio di azione di telecamere e fotografi) per rilevare corridori attardati ed arrivare con loro.

Se il gap è maggiore è lecito pensare che il corridore possa essere seguito da un commissario in auto, il quale avrà cura di prendere la deviazione ammiraglie o, se del caso (ad esempio in mancanza di deviazione), di superarlo con congruo anticipo ed in tutta sicurezza per portarsi all'arrivo.

Estrema *ratio* (quando nessuna delle soluzioni poc'anzi proposte sia possibile): il giudice si lascerà sfilare così da non arrivare immediatamente dopo il corridore e così da non essere immortalato insieme all'atleta nelle foto e/o riprese video.

### **33) Esclusione dall'ordine di arrivo – Procedura di stesura della documentazione**

In caso di applicazione della sanzione dell'esclusione dall'ordine di arrivo, si dovrà esporre un solo Ordine di Arrivo nel quale non figurerà il corridore sanzionato, unitamente al comunicato di giuria per fatti di corsa che riporterà la sanzione adottata. Sull'ordine di arrivo così esposto, verrà riportato in chiaro, in basso, il dorsale del corridore sanzionato.

### **34) Gare a Tappe: regola 3 KM – posizione testa e coda del gruppo**

Se uno o più corridori ha/hanno un incidente (foratura, caduta, guasto meccanico), debitamente constatato da un componente della Giuria, quando la testa del gruppo di cui fa/fanno parte ha già superato il cartello dei 3 km all'arrivo, questo/i corridore/i è/sono accreditato/i del tempo del o/dei corridori in compagnia del o/dei quali si trovava/trovavano al momento dell'incidente. Il suo o i loro piazzamento/i sarà/saranno quello/i con cui ha/hanno superato la linea d'arrivo.

### **35) Gare a Tappe: regola 3 KM - comportamento fraudolento**

Se un corridore subisce un incidente (foratura, guasto meccanico) nei pressi e non dopo la segnalazione ufficiale degli ultimi 3 km e l'incidente viene constatato da un componente della Giuria seppure il corridore lo segnali o ne attiri l'attenzione aspettando di entrare nello spazio neutro, l'incidente non può essere regolarmente riconosciuto ed il corridore è anche passibile di denuncia per condotta fraudolenta.

### **36) Gare a Tappe: neutralizzazione tempi ai 3 KM in caso di condizioni di pericolo**

Qualora per riscontrate condizioni di pericolo la Direzione di Corsa, d'intesa con il Presidente di Giuria, assumesse la decisione di neutralizzare la tappa ai 3 km dal traguardo, andranno rilevati dai cronometristi i tempi di passaggio ai 3 km dall'arrivo. Questi tempi rappresenteranno i tempi ufficiali di gara per ciascun corridore, mentre la classifica di tappa verrà redatta sulla base dell'ordine di passaggio all'arrivo dei corridori. La Giuria non può invece derogare la norma dei 3 Km spostandone, a discrezione o a richiesta, l'applicazione a un diverso punto chilometrico.

### **37) Gare a Tappe: il controllo dei gruppi di corridori attardati**

In una tappa, quando si formano uno o più gruppi di corridori attardati, questi devono essere controllati dai componenti di giuria in coda che dovranno gestire il *barrage*. In particolare, quando si forma un gruppo di corridori attardati che viene considerato essere rilevante sia per composizione numerica che per importanza in termini sportivi (ad esempio, presenza di leader di classifiche, presenza di velocisti, eventuale classifica o premio per l'ultimo della classifica generale etc.), tale gruppo deve essere sempre preso in carico da un componente di giuria, normalmente il commissario in moto di coda che dovrà anche rilevarne la composizione. A seconda delle condizioni e delle differenti priorità di gestione sportiva della gara, il controllo di questo gruppo può essere effettuato anche ad intervalli di tempo, a discrezione del componente incaricato del controllo. E' buona norma che il gruppo dei ritardatari considerato più rilevante giunga al traguardo con la presenza di un commissario.

### **38) Gare a Tappe: rilevazione dei traguardi intermedi e GPM**

La rilevazione dei passaggi ai traguardi intermedi (Sprint e GPM) validi per una classifica sarà a cura di un componente di Giuria (componente su moto e/o Giudice di Arrivo) che dovrà comunicare tempestivamente il risultato a Radio Corsa per la diffusione a tutta la carovana.

Tale attività di rilevazione deve essere fatta usando la massima prudenza, in sicurezza e senza che ciò costituisca un ostacolo o una situazione di pericolo per i corridori.

La gestione di traguardi intermedi non validi per una classifica o di quelli previsti in gare di un giorno potrà essere assicurata dall'Organizzatore o dalla Giuria, in accordo con gli addetti al servizio di Radio Corsa, con i quali il rapporto deve essere improntato, sempre e comunque, in ogni occasione al rispetto reciproco e alla massima collaborazione.

### **39) Gare a Tappe: proteste, manifestazioni e scioperi dei corridori**

A seguito di una qualche decisione della Giuria o dell'Organizzazione si possono verificare forme di protesta da parte dei corridori, con o senza la consapevolezza dei Direttori Sportivi, che si esplicano in un rifiuto di partenza, di ripresa della gara dopo un'interruzione o di pedalata a bassa velocità. Alcuni criteri di riferimento e fattori da considerare nel comportamento da tenere da parte della Giuria:

- considerazione di quegli atleti che si dissociano dalla protesta e vogliono gareggiare
- persuasione a desistere dall'atteggiamento antisportivo, magari col supporto di terzi di buona volontà (direttori sportivi, direttori di corsa, corridori più concilianti)
- dichiarazione esplicita della volontà di registrazione ufficiale del tempo che scorre, anche in funzione del computo del tempo massimo
- se la protesta si manifesta col rifiuto di tagliare la linea di arrivo, dichiarazione esplicita che quanti non passeranno saranno considerati non arrivati e pertanto non classificati e riammessi alla partenza della tappa successiva.

### **40) Gare a cronometro: errori nel cronometraggio e ruolo del Giudice di Arrivo**

Il Giudice di Arrivo è il responsabile della redazione delle classifiche di una gara. Pertanto, ancorché in una gara a cronometro i tempi vengano rilevati ufficialmente dai cronometristi, è compito del Giudice d'Arrivo verificarli e conseguentemente controllare che le classifiche vengano pubblicate in modo corretto. Per effettuare questo controllo è essenziale che il Giudice d'Arrivo proceda alla rilevazione manuale dei tempi dei corridori così da poter porre rimedio ad eventuali errori o problemi informatici sui cronometraggi.

Particolare attenzione andrà posta anche ad eventuali "buchi" nella successione delle partenze così da registrare correttamente i tempi dei corridori all'arrivo, verificandone anche puntualmente il numero dorsale al fine di una corretta associazione tra tempo e relativo corridore.

### **41) Cronometro a squadre: attribuzione del tempo nel caso in cui la squadra non arrivi al traguardo con il minimo dei corridori previsto (causa incidente)**

Il Regolamento UCI e le norme nazionali non disciplinano in maniera precisa questa fattispecie. E' quindi compito dell'Organizzatore prevedere i criteri da applicare ed indicarli in modo chiaro nel regolamento speciale di corsa. E' fondamentale che il Presidente di Giuria verifichi se l'Organizzatore ha riportato queste informazioni; se non è questo il caso, il Presidente di Giuria deve chiedere tempestivamente all'Organizzatore, non appena ricevuta la documentazione prima della gara, come intende procedere. Occorre anticipare la soluzione di questi aspetti prima della gara. Fermo restando la responsabilità dell'Organizzatore nella scelta dei criteri da adottare, alcune soluzioni che è possibile suggerire agli Organizzatori o utilizzare direttamente in gara sono:

Nel caso di corsa a tappe:

- stabilire un distacco max che la squadra avrà rispetto alla prima classificata
- considerare di attribuire il tempo dell'ultima squadra classificata

Nel caso di una corsa di un giorno, la squadra non viene classificata (DNF)

# Dopo la gara

## **42) Misurazione dei rapporti dopo l'arrivo - Gare Regionali**

Le indicazioni sulla modalità di svolgimento dei controlli devono essere rese note e ben specificate nella riunione con D.S.

In assenza di particolari situazioni climatiche e logistiche il tempo massimo di attesa può essere ragionevolmente indicato in 5 minuti dalla fine della gara.

Da evitare, in modo categorico, che un Componente di Giuria si rechi a chiamare, cercare e sollecitare coloro che devono presentarsi alla misurazione.

In caso di non presentazione alla misurazione dei rapporti, si dovrà applicare la sanzione prevista dall'art. 2.6 del PUIS.

## **43) Comportamento da adottare in caso di infrazioni commesse da figure in servizio alla gara: sanzioni dirette e sanzioni verso l'Organizzatore**

Durante una competizione, può accadere che incaricati di servizi inerenti allo svolgimento della corsa (in modo esemplificativo, ma non esaustivo: polizia, servizio medico, assistenza neutra, scorte tecniche etc.) si rendano responsabili di azioni contrarie alle norme regolamentari, condotte pericolose o contrarie all'etica sportiva. Tali azioni non possono essere tollerate in alcun modo e sono da perseguire, con il coinvolgimento dell'Organizzazione, mediante ammonizioni, denunce, esclusioni o ammende.

## **44) Riunione dopo la gara con l'Organizzatore: importanza e modalità**

Il *debriefing* dopo la corsa è obbligatorio in ogni tipo e classe di gara ed andrà condotto dal Presidente di Giuria insieme ad almeno un Componente, alla presenza della Direzione di Corsa e dell'Organizzatore o di un suo rappresentante. Le modalità di intervento del Presidente di Giuria dovranno essere adeguate al livello dell'evento e dell'organizzazione.

È un momento importante di confronto nel quale vengono analizzati gli aspetti organizzativi, tecnici e sportivi della corsa, sottolineando sia gli aspetti positivi sia le aree di miglioramento, nonché le eventuali vere e proprie carenze organizzative riscontrate e sanzionate.

Quanto illustrato dal Presidente di Giuria deve essere riportato nel Rapporto di Gara che verrà trasmesso all'UCI per le gare internazionali, alla FCI (STF) per le gare nazionali e alla STR del rispettivo Comitato Regionale per le gare regionali.