



**CORTE SPORTIVA D'APPELLO**  
**SENTENZA**  
**Sentenza n. 9/22**

L'anno 2022, il giorno 9 del mese di settembre, in collegamento da remoto tramite Google meet, si riunisce la Corte Sportiva d'Appello, composta dai sigg.ri:

Claudio Zucchelli Presidente

Cons. Giulio Veltri Relatore

Cons. Carlo Schilardi Componente

con l'assistenza del segretario, dott. Francesco Pantano.

Nel reclamo in appello, proc. CS6/22 presentato dalla Prema Racing Srl /cond. Dino Beganovic avverso alla decisione n. 22 del Collegio dei Commissari Sportivi del 05.06.2022 presa in occasione di "Gara 2" della prova della 2022 Formula Regional European Championship by Alpine svoltasi sul circuito Paul Ricard di Le Castellet il 5 giugno 2022, pronuncia la seguente

**SENTENZA**

**FATTO**

La Prema Racing S.R.L, titolare di licenza Internazionale Persona Giuridica n. 384671 e il sig. Dino Beganovic, in qualità di pilota del veicolo della Prema contraddistinto dal numero 18, hanno presentato ricorso avverso la decisione n. 22 del 5 giugno 2022, resa al termine della "Gara 2" della prova del 2022 Formula Regional European Championship by Alpine svoltasi sul circuito Paul Ricard di Le Castellet (Francia), con la quale il Collegio dei Commissari Sportivi ha applicato la sanzione dell'esclusione dalla gara.

Il motivo dell'esclusione risulta dal verbale nei termini che seguono: *"La coppia di serraggio della ghiera del mozzo (numero di parte 2412009) misurata sui mozzo anteriore sinistro è risultata di 240 Nm. Il valore minimo deve essere di 500 Nm. (pag. 100 Manuale tecnico T318). Sul mozzo è presente anche la ghiera antisvitamento (codice 2412011) per evitare lo svitamento. Questo montaggio è in contrasto con l'art. 275.2.7.1. allegato J FIA 2022 (pagina 54 Classificazione delle parti v 4.1.1. 4/ 3/2022). La flangia del mozzo è classificata come tipo 1. Queste parti devono essere fornite dal produttore e utilizzate esattamente come fornite."*

Secondo i ricorrenti la decisione sarebbe illegittima poiché:

a) dalla semplice lettura del disposto dell'art. 5.7.3 del Manuale Tecnico [pagine 99 e 100], rubricato come "assemblaggio" emergerebbe come lo stesso contenga istruzioni e conseguenti criteri da rispettare in sede di assemblaggio e non di utilizzo. Assemblaggio che, peraltro, come individuato dallo stesso articolo, non avviene in circostanze ordinarie ma eccezionali, i.e. attraverso il riscaldamento del porta mozzo e del cuscinetto (upright and



bearing nella versione originale del testa) a 120° e il raffreddamento del mozzo (hub nella versione originale del testo) a -20° (ref. Art. 5.7.3. cpv. 4). Il valore di riferimento di 500Nm dovrebbe essere dunque rispettato solo al momento dell'assemblaggio;

b) L'affermazione del Collegio dei Commissari Sportivi secondo la quale il valore di " 500 Nm" è da intendersi come un valore "minimo", piuttosto che come un valore di riferimento valido unicamente in fase di assemblaggio, sarebbe arbitraria e non supportata da evidenza documentale e/o tecnica.

c) lo strumento con il quale è stata effettuata la misurazione sarebbe inidoneo, in mancanza di parametri certi di taratura e tolleranza.

d) I ricorrenti rilevano altresì che la Decisione sembra voler affermare che sui mozzo sia stata illegittimamente aggiunta una ghiera antisvitamento (codice 2412011). Circostanza del tutto infondata in quanto la ghiera del mozzo sarebbe classificata come particolare di "tipo 1", ossia, come particolare fornito dal produttore da utilizzarsi esattamente come fornito;

e) la sanzione sarebbe in ogni caso ingiusta e sproporzionata, non essendo derivato, dalla contestata diminuzione del precarico sul solo mozzo anteriore sinistro, un vantaggio competitivo per la vettura.

La Procura si è costituita in giudizio. Innanzitutto essa chiarisce che il riferimento all'esistenza della ghiera antisvitamento è stato fatto dai commissari, non già per contestarne l'esistenza, ma esclusivamente per avvalorare la tesi che lo svitamento non poteva essersi verificato durante l'utilizzo della vettura. Nel merito delle contestazioni essa osserva che il valore di precarico è un parametro che, in quanto previsto dal manuale tecnico, dev'essere mantenuto durante l'intera gara. La sanzione è poi, ad avviso della Procura, del tutto proporzionata, trattandosi di una violazione volontaria che ha altresì procurato un vantaggio competitivo grazie al minor attrito che il serraggio più blando ha assicurato al concorrente.

Con ordinanza n. 3/22 la Corte, provvedendo in via istruttoria, ha deciso di sentire il tecnico che ha effettuato le misurazioni poste a base del verbale di contestazione (ing. Roberto De Felice), nonché un tecnico di fiducia degli appellanti (ing. Jos Claes), così come dagli stessi chiesto.

All'udienza del 9 settembre 2022, uditi i tecnici, la causa è stata trattenuta in decisione.

A scioglimento della riserva la Corte ha pubblicato il seguente dispositivo:

*"Accoglie il reclamo. Dispone la restituzione del deposito cauzionale. Deposito motivazioni a 10 giorni".*

Di seguito le motivazioni.

## **DIRITTO**

Giova chiarire, in fatto, che, da quanto emerge dagli atti di causa, le misurazioni sono state effettuate dai delegati tecnici al termine della gara e hanno interessato tutti e quattro i mozzi



dell'autovettura n.18: sul mozzo anteriore sx è stata rilevata una coppia di serraggio di 240 Nm; sul mozzo anteriore dx una coppia di 635 Nm; sul quello posteriore dx di 578 Nm; su quello posteriore sx una coppia di 759.

Il manuale tecnico a pag. 100 riporta le procedure di assemblaggio del mozzo, e in proposito, dopo aver prescritto un iter che impone di portare a differente temperatura mozzo e cuscinetto così da sfruttare l'effetto delle dilatazioni termiche, prevede di stringere la ghiera a 500Nm utilizzando l'utensile speciale pn. 2491011, disponibile nell'Elenco ricambi (*using the special tool tight the ring nut to 500 Nm*).

Sul punto occorre soffermarsi, poiché esso è dirimente ai fini del decidere.

Non v'è dubbio che nelle competizioni monomarca, qual è quella di specie, i pezzi che compongono l'autovettura soggiacciono all'obbligo di conformità.

L'art. 2.7.1 del Regolamento Tecnico prevede in proposito che: "*Le parti montate sull'intera vettura sono suddivise in tre tipi.*

*Tipo 1: Queste parti devono essere fornite dal costruttore e usate esattamente come fornite. Le riparazioni possono essere effettuate unicamente dal costruttore.*

*Tipo 2 : Queste parti sono parti di tipo 1 con restrizioni specifiche. Possono essere eseguite so/tanto /e modifiche indicate nell'omologazione. Le uniche riparazioni consentite sono que/le descritte nell'omologazione.*

*Tipo 3: Queste parti sono senza limitazioni, a condizione che siano utilizzate secondo le indicazioni fornite dal costruttore e che non vengono utilizzati per svolgere un'altra funzione.*

Ovviamente le parti, di qualunque tipo esse siano, devono essere assemblate ai fini della preparazione dell'autovettura, sicchè il manuale tecnico ha cura di prescrivere anche procedure per l'assemblaggio, finalizzate essenzialmente a garantire la corretta e sicura funzionalità dei componenti forniti dal costruttore.

Il pezzo che viene in rilievo nel caso di specie è la flangia del mozzo.

La flangia del mozzo, come osservato dai delegati tecnici e dai commissari, è classificata come tipo 1, sicchè essa "deve essere fornita dal produttore e utilizzate dal concorrente esattamente come fornita".

E' pacifico che ciò sia avvenuto: detto in altri termini non v'è stata alcuna modifica del pezzo, né di quelli accessori che ad esso si uniscono durante il montaggio.

Ciò che piuttosto accaduto, secondo i Commissari, è che la ghiera di fissaggio sul mozzo anteriore sx è stata serrata con una coppia inferiore a 500 Nm.



Quindi, a ben vedere, sarebbe stata violata una indicazione tecnica contenuta nel manuale tecnico e specificatamente riferita all'assemblaggio che – questo dovrebbe essere il percorso logico compiuto dai commissari – ha determinato una difformità (non del singolo pezzo, ma) del complessivo blocco, a cagione dell'erroneo serraggio di uno dei componenti il blocco.

Il Collegio ritiene che queste conclusioni necessitino di essere corrette.

Non v'è dubbio che l'assemblaggio non sia attività neutra ai fini della conformità dell'autovettura, non potendosi escludere, a priori, che un anomalo o diverso montaggio dei componenti forniti dal produttore, possa condurre a migliori performance dell'autovettura, in termini di velocità o comunque di altri fattori pure rilevanti per la gara (accelerazione, resistenza, etc).

Vi sono tuttavia casi in cui (e quello di specie è paradigmatico) le regole di assemblaggio fissano parametri di riferimento che sono destinati a subire inevitabili modifiche nel corso dell'utilizzo, sia a causa dell'usura dei pezzi, sia a causa delle sollecitazioni e delle dilatazioni cui sono sottoposti durante la gara a causa delle alte temperature che si generano.

Nel corso dell'audizione tecnica, entrambi i tecnici auditi hanno riconosciuto, o comunque, non sono stati in grado di escludere con ragionevole certezza, che l'utilizzo della vettura in gara e le temperature raggiunte dai singoli componenti interessati dal moto, siano in grado di incidere sulla coppia di serraggio, se misurata nel post gara.

Del resto, le stesse rilevazioni compiute dai delegati tecnici, e oggetto di causa, lo dimostrano: sui quattro mozzi è stata rilevata una coppia di serraggio sempre diversa (in un caso inferiore, e perciò oggetto di contestazione; negli altri casi superiore e comunque sempre con delle sensibili variazioni).

Il Collegio è dell'avviso che quando ciò si verifica o è suscettibile di verificarsi, la semplice misurazione nel post gara non è condizione di per sè sufficiente a comprovare una difformità di assemblaggio rilevante a fini sanzionatori.

Diverso sarebbe stato se la misurazione fosse stata eseguita a inizio gara o se comunque fosse stata fornita la prova, anche attraverso raffronto con le altre autovetture in gara, che la coppia di serraggio applicata sulla ghiera del mozzo rimane ordinariamente intonsa anche dopo l'utilizzo della vettura in gara.

Ad escludere la rilevanza ai fini sanzionatori della difformità riscontrata, soccorre altresì la mancanza di un vantaggio in qualche modo ritraibile dal debole serraggio della ghiera.

L'ing. De Felice ha spiegato in udienza, con il corredo di un grafico esplicativo, che la coppia di serraggio incide sull'attrito, ma anche sull'usura e quindi sull'affidabilità meccanica del componente. E' pur vero che per valori sotto i 500 Nm si registra una diminuzione di attrito, ma ciò determina una minore affidabilità meccanica e dunque un rischio di funzionalità. Non solo: anche a volere considerare la diminuzione di attrito, prevalente nella valutazione rischi



Automobile Club d'Italia  
**SPORT**

benefici operata dal concorrente, è all'attrito complessivo su tutti i mozzi che occorrerebbe avere riguardo e non a quello misurato su un solo mozzo.

Nel caso di specie, come si è anzi detto, gli altri mozzi presentavano, alla misurazione post gara, una coppia di serraggio superiore (e non di poco in alcuni casi) a 500 Nm, con un saldo complessivo in termini di attrito addirittura sfavorevole per il concorrente. La circostanza non soltanto esclude il presunto vantaggio competitivo ma è anche idonea, secondo l'id quod plerumque accidit, ad escludere che la diversificata coppia di serraggio sia il frutto di una volizione preordinata.

Da ultimo è opportuno precisare che la diminuita coppia di serraggio non ha provocato, né era in grado di provocare, pericolo per l'incolumità del pilota o di terzi, atteso che, come constatato dagli stessi commissari, era correttamente posizionata la ghiera antisvitamento, in grado di bloccare il serraggio, qualunque fosse la coppia, e di impedire il distacco della ruota.

In conclusione, il Collegio ritiene che il reclamo debba essere accolto e, per l'effetto, la sanzione annullata.

Le questioni non esaminate sono da ritenersi assorbite.

### **P.Q.M.**

Accoglie il reclamo.

Dispone la restituzione del deposito cauzionale.

Così deciso, in videoconferenza, il 09 settembre 2022

Il Relatore

G. Veltri

Il Presidente

C. Zucchelli