

Regolamento: vittoria dei team

La Fia ci ripensa: "In vigore nel 2010"

La FOTA, nel pomeriggio, aveva ufficialmente bocciato la norma che prevede l'assegnazione del titolo al pilota che vince più gran premi: "Troppo tardi". A seguire, il passo indietro di Mosley

ROMA - La Fia è "pronta a differire al 2010" la nuova regola del "vincitore prende tutto", definita tre giorni fa, e che prevede l'assegnazione del titolo al pilota con maggior numero di successi indipendentemente dai punteggi acquisiti. Secondo la novità introdotta dal Consiglio Mondiale della Fia, nel Mondiale 2009 il titolo iridato sarebbe dovuto andare al pilota capace di vincere più gare. I punti sarebbero serviti solo a definire il campione se due o più concorrenti si saranno aggiudicati lo stesso numero di Gp. Una norma introdotta a soli 12 giorni dall'inizio del Mondiale. E su questo i team hanno trovato l'appiglio, anche formale, per opporsi.

"Se non sono tutti d'accordo", si legge nel breve comunicato, la Fia è pronta a rinviare di un anno l'entrata in vigore del nuovo sistema di assegnazione del titolo. Un criterio, si legge nel comunicato, che la Federazione aveva adottato in concerto i depositari detiene i diritti commerciali della Formula Uno, in apparente accordo con i team stessi, dopo avere respinto la proposta di cambio dei punteggi che i costruttori avevano inoltrato alla Fia.

Botta e risposta. Un comunicato che segue di pochissimo quello dell'associazione dei team. La Fota, infatti, aveva contestato ufficialmente il nuovo sistema di classifica varato martedì dalla Federazione internazionale dell'automobile (Fia).

Secondo una nota diffusa dalla Fota, "la modifica ai regolamenti sportivi proposta dal Consiglio Mondiale non è stata apportata in maniera conforme alla procedura prevista dalla Appendice numero 5 dei regolamenti sportivi e, secondo l'articolo 199 del Codice sportivo internazionale, per la Fia è troppo tardi per imporre nella stagione 2009 un cambiamento che non abbia ottenuto l'unanime approvazione di tutti i concorrenti ammessi in maniera corretta al Mondiale 2009".

I team hanno deciso "all'unanimità di contestare la validità della decisione". La Fota ha proposto invano l'introduzione di un nuovo sistema di classifica che assegnasse 12 punti al vincitore di un Gp, 9 al secondo, 7 al terzo. L'attuale format attribuisce 10 punti al primo, 8 al secondo e 6 al terzo. "La Fota ha presentato una proposta attentamente valutata sulla base di un sondaggio, che aveva consentito di esaminare le preferenze del pubblico - spiegano i team -. Tutte le squadre ritengono fermamente che queste indicazioni debbano essere tenute nella giusta considerazione".

"Visto che le modifiche al sistema di punteggio sostenute all'unanimità dai team non sono state approvate dal Consiglio Mondiale, nessun cambiamento può essere apportato nel 2009. I team - conclude la nota - ribadiscono la volontà di collaborare con la Fia per definire insieme un nuovo sistema di punteggio per il 2010 e un complesso di misure che possano incrementare il fascino della Formula 1".

20 marzo 2009

Rivoluzione nei punteggi "Il mondiale a chi vince più gare"

Approvata oggi dalla Fia il nuovo criterio di assegnazione del titolo piloti: lo vincerà chi avrà ottenuto più successi. I punteggi restano ma solo per un eventuale pari merito

PARIGI - Il pilota che vince più Gp sarà il campione del Mondo di Formula 1 2009. Lo ha stabilito il Consiglio mondiale della Federazione internazionale (Fia), che si è riunito oggi a Parigi. Il Consiglio, si legge sul sito della federazione, "ha accettato la proposta avanzata da Formula One Management (che detiene i diritti commerciali del Mondiale, ndr) di assegnare il titolo piloti al driver che abbia vinto il maggior numero di gare durante la stagione. Se due o più piloti terminano il campionato con lo stesso numero di successi, il titolo verrà attribuito a chi avrà ottenuto più punti". Il sistema di punteggio non cambia rispetto al passato: il primo classificato di ogni Gp ne riceverà 10, il secondo ne avrà 8 e il terzo 6. Alle spalle del campione del mondo, la classifica generale verrà determinata dai punti raccolti durante l'anno. Nessuna variazione, invece, nella graduatoria del Mondiale costruttori, determinata dai punti che i piloti di ogni team guadagnano in ogni gara. Non è stata recepita la proposta di Bernie Ecclestone, patron del circus, favorevole all'assegnazione di medaglie sul modello olimpico, anche se il nuovo metodo di assegnazione del mondiale viene in qualche modo incontro all'idea del boss della Formula Uno, che era quello di premiare chi mira a vincere gare, penalizzando i regolaristi. Boccia anche l'idea avanzata dall'associazione dei team (Fota), che avrebbe voluto modificare la ripartizione dei punti: 12 al primo, 9 al secondo, 7 al terzo. Le novità regolamentari varate oggi riguardano anche i test. I team potranno far scendere in pista giovani piloti tra l'ultima gara della stagione e il 31 dicembre dello stesso anno. L'ipotesi riguarda solo driver che non abbiano partecipato a più di 2 eventi di Formula 1 nei precedenti 24 mesi o che non siano stati impegnati su una monoposto per più di 4 giorni nello stesso periodo.

La nuova svolta, che si aggiunge a quelle approvate già nei mesi scorsi, coinvolge anche la comunicazione. "La Fia renderà pubblici i dati del peso di tutte le monoposto dopo le qualifiche. Per maggiore chiarezza nei confronti di spettatori e media - si legge - le gomme da bagnato verranno definite 'intermediè e quelle da bagnato estremo 'wet'". I piloti dovranno essere a disposizione di tifosi e addetti ai lavori: "Il primo giorno di prove libere tutti i piloti dovranno essere a disposizione per firmare autografi negli spazi del individuati nella pit lane. Quelli eliminati nelle qualifiche, dovranno essere a disposizione per le interviste immediatamente al termine di ogni sessione". Lo stesso vale per ogni concorrente costretto al ritiro in gara e per quelli che saliranno sul podio al termine del Gp. Ogni team, infine, dovrà schierare un portavoce in grado di rispondere durante la gara alle troupe televisive. Infine, dal 2010, verrà introdotto un tetto al budget. I team che lo vorranno potranno anche gareggiare con vetture che rispettano un tetto di spesa di 33 milioni di euro, cifra che dovrà coprire ogni spesa. "In alternativa alla gestione ai sensi della normativa esistente, che deve rimanere stabile fino al 2012, tutte le squadre avranno la possibilità di competere con auto costruite e gestite secondo un tetto di spesa - è spiegato nella nota della Fia - che dovrà coprire tutte le spese". Le squadre che opereranno in questo regime "avranno maggiore libertà tecnica, potendo sviluppare, tra l'altro, ali mobili e un motore non soggetto al congelamento dello sviluppo".

17 marzo 2009