



Federazione
Motociclistica
Italiana

Regole Organizzazione e Responsabile di pista

Documento del 29/11/2024

Approvata con:

Delibera n. 797 del Consiglio Federale F.M.I. n. 29 del 22/11/2024

Integrato in data 29/11/2024

Deliberazione della Giunta Nazionale C.O.N.I n. 531 del 17/12/2024

Publicato il 08/01/2025

10



Federazione
Motociclistica
Italiana

Commissione Impianti

Sommario

PREMESSA	3
1. LA FIGURA DEL RESPONSABILE DI PISTA	3
2. FORMAZIONE	4
3. MANUTENZIONE, CURA DEL TRACCIATO E VERIFICA	4
4. GESTIONE E SORVEGLIANZA DELL'ATTIVITÀ IN PISTA	4
4.1. Disciplina dell'attività	4
4.2. Informazione	5
4.3. Sorveglianza	6
4.4. Intervento – Gestione delle emergenze	7
5. ASPETTI AMBIENTALI	7
6. RACCOLTA DATI	7
7. ENTRATA IN VIGORE	8



PREMESSA

In ottica di un migliore controllo dell'attività di allenamento in pista ovvero di gran parte dell'attività sportiva dei tesserati e licenziati FMI e sempre nel costante impegno della Federazione Motociclistica Italiana nell'innalzare il livello di sicurezza in pista è istituita la figura del Responsabile di pista ovvero di un soggetto tesserato FMI e nominato dal titolare dell'omologazione di ogni impianto quale responsabile dell'attività sportiva che si svolge sul circuito durante le aperture ad allenamenti. Per scelta del titolare ed in virtù delle caratteristiche complessive dell'impianto potranno essere nominati oltre al responsabile di pista di riferimento indicato nell'omologazione FMI anche altri responsabili di pista utili ad un opportuno avvicendamento.

Di seguito sono illustrati i principi base della gestione dell'attività motociclistica in pista che saranno poi adattati dal Titolare e dal Responsabile di Pista in relazione alle caratteristiche del singolo impianto, alla tipologia di utenza ed alle esigenze di gestione.

1. LA FIGURA DEL RESPONSABILE DI PISTA

Come indicato nelle premesse si tratta di un soggetto tesserato FMI che abbia esperienza nell'ambito motociclistico e che, in relazione alla nomina ricevuta dal titolare dell'impianto, avrà come compiti prioritari:

- Assicurare la propria presenza durante le ore di apertura dell'impianto
- Gestire e disciplinare l'attività di allenamento
- Sovrintendere agli Addetti al percorso presenti sul percorso
- Verificare l'attività in pista e la correttezza di comportamento dei piloti
- Coordinare eventuali emergenze
- Segnalare eventuali problematiche al titolare e intraprendere eventuali azioni correttive, anche in relazione a difformità del tracciato rispetto alle caratteristiche rilevate in sede di omologa.
- Interdire l'attività in caso di problematiche ambientali, meteo, luminosità.
- Predisporre e far applicare le **NORME DI COMPORTAMENTO IN PISTA** congiuntamente al titolare
- Verifica accessi in pista Piloti (con Licenza / tessera Sport) e tenuta del Registro Presenze/ Infortuni (anche attraverso l'eventuale portale dedicato agli Impianti)
- Assicurarsi che i partecipanti abbiano ricevuto le necessarie informazioni riguardo al Comportamento in Pista, abbigliamento protettivo adeguato e conoscenza delle segnalazioni.

Per la sua attività il responsabile di pista può e deve utilizzare preposti e Addetti al Percorso.



2. FORMAZIONE

Il responsabile di pista sarà formato multi disciplinarmente dalla Federazione Motociclistica Italiana tramite corsi dedicati ai vari temi che lo coinvolgono, ovvero principalmente:

- Regolamenti impianti (emesso ed aggiornato annualmente dalla Commissione Impianti)
- Regolamento ambientale
- Regolamento GUE
- Regolamenti sportivi
- Valutazione dei rischi
- Interventi in emergenza

A seguito dell'avvenuta formazione la Federazione Motociclistica inserirà il nominativo del responsabile di pista in un apposito elenco, sarà cura del responsabile di pista essere sempre aggiornato e tesserato FMI per esercitare la propria attività.

3. MANUTENZIONE, CURA DEL TRACCIATO E VERIFICA

La figura del responsabile di pista è stata istituita, e la sua nomina da parte del titolare dell'impianto obbligatoria ai fini dell'ottenimento dell'omologazione FMI, anche per avere un referente che verifichi costantemente la conformità del tracciato e delle barriere e protezioni alle norme. Specie nel fuoristrada la natura del terreno genera sovente delle modifiche naturali che se non correttamente mantenute o affrontate possono portare a difformità e punti di pericolosità evidenti. Il responsabile di pista ha dunque l'onere diretto o indiretto di ripristinare costantemente le condizioni di sicurezza del tracciato e verificarne la rispondenza a i requisiti richiesti dalla Federazione Motociclistica Italiana. Per tale motivo si consiglia di effettuare prima dell'apertura di una sessione di allenamento un giro di pista per verificare tutti gli aspetti e la presenza del personale di pista. Tale approccio potrà essere seguito anche nel corso di una medesima giornata in caso di condizioni meteo mutevoli (acquazzone, vento forte, ecc...) per sincerarsi se esistano le condizioni di sicurezza base e se debbano essere realizzati interventi. E' indispensabile che eventuali pozze d'acqua di profondità elevate seppur poste in posizione defilata siano protette e/o sorvegliate rispetto alla sede della pista.

4. GESTIONE E SORVEGLIANZA DELL'ATTIVITÀ IN PISTA

La pratica sportiva motociclistica presenta, pur in misura e grado differente nelle varie specialità, dei rischi intrinseci sia per i praticanti sia per il personale, gli assistenti o gli spettatori.

La disciplina, la corretta e continua sorveglianza / informazione ed il tempestivo intervento si possono considerare i tre capisaldi su cui gestire l'attività di allenamento in pista diminuendone il rischio.

4.1. Disciplina dell'attività

L'attività in pista deve essere gestita in continuo ma la prima e più importante verifica è il controllo dell'accesso al circuito ovvero la verifica delle conformità del

Viale Tiziano, 70 – 00196 Roma RM – Tel. 06.32488.802

impianti@federmoto.it – impianti@pec.federmoto.it
www.federmoto.it



Commissione Impianti

pilota (tesseramento/licenza in corso di validità) del motociclo e dell'abbigliamento ai requisiti richiesti in ambito di regolamento sportivo da parte della Federazione Motociclistica Italiana. Per svolgere ciò il Responsabile di Pista ed i suoi coadiutori potranno svolgere verifiche a campione sui piloti.

Il comportamento in pista è fondamentale per la propria e l'altrui sicurezza sono pertanto da sanzionare comportamenti contrari alla regolare condotta di guida quali:

- tagli di percorso
- zig-zag
- cambi repentini di traiettoria
- gare tra piloti
- soste in area non consentita

Il responsabile di pista può e deve prendere provvedimenti in caso noti comportamenti contrari al corretto uso del circuito.

Una buona consuetudine è quella di disciplinare gli accessi in pista dividendo i piloti per grado di capacità e/o per età/ cilindrata. Nei casi limitati in cui ciò non fosse possibile per ragioni organizzative e funzionali (limitato numero di utenti di una certa capacità, condizioni meteo, cilindrata non compatibile) potranno essere effettuate sessioni congiunte identificando chiaramente gli uni rispetto agli altri (es. pettorine), dimezzando il numero complessivo dei piloti presenti contemporaneamente in pista rispetto al massimo possibile e informando l'utenza, in modo che anche essa possa prendere le dovute cautele. Il responsabile di pista potrà dunque prevedere sessioni dedicate a neofiti, bambini ed interrompere l'allenamento di piloti inadatti rispetto alle capacità medie dei piloti presenti in circuito in quel momento.

Il rispetto reciproco tra il pilota e il responsabile di pista sono i presupposti dello svolgimento di un allenamento in sicurezza a partire da un consono comportamento nel paddock.

Indispensabile è avere un chiaro ed elementare regolamento di pista e di impianto che indirizzi e disciplini l'attività sin dall'accesso all'impianto.

4.2. Informazione

L'attività di informazione inizia dall'accesso all'impianto, dal regolamento e, possibilmente, da un briefing in cui siano ripresi i comportamenti corretti e scorretti in pista nonché una reciproca conoscenza utile ad inquadrare il pilota a livello di capacità.

L'informazione diventa poi essenziale in pista e di questo deve occuparsi il Responsabile di pista tramite i suoi addetti. Per comunicare con i piloti sono abitualmente utilizzate bandiere o altri segnali codificati nei regolamenti federali. Prendendo spunto dai regolamenti sportivi delle varie specialità si riportano di seguito i principali segnali che gli Addetti al Percorso devono e possono utilizzare per comunicare con i piloti:



BANDIERE/SEGNALI	SIGNIFICATO
Bandiera ROSSA	Arresto immediato per tutti
Bandiera NERA	Arresto per il pilota a cui è esposta
Bandiera GIALLA fissa	Pericolo – procedere con cautela DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera GIALLA agitata	Pericolo imminente – prepararsi a fermarsi DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera VERDE	Accesso consentito, avvio prove
Bandiera a scacchi BIANCA e NERA	Esposta: termine Prove
Bandiera a STRISCE GIALLO/ROSSA	Pista scivolosa.

In alcune specialità può essere utile l'ausilio di un segnale sonoro (fischietto, sirena, ecc..) per segnalare al pilota una situazione di pericolo.

4.3. Sorveglianza

L'attività di sorveglianza e informazione in pista è gestita in allenamento dal Responsabile di pista che, in base alle situazioni meteo-ambientali ed al numero di piloti contemporaneamente in pista dovrà prevedere personale in numero adeguato per sorveglianza (flag-Marshall) e intervento (track-marshall). Questi compiti sono a lui delegati in quanto il rischio direttamente correlato a tali variabili che, anche durante una medesima giornata possono mutare.

La copertura delle postazioni degli AP lungo il tracciato possono mutare anche a seconda delle condizioni meteo piuttosto che in base alle capacità dei fruitori della pista in quel momento sarà pertanto il responsabile di pista a coordinarne l'intervento nonché ad assegnarne le postazioni ed i compiti. La loro sicurezza è di fondamentale importanza pertanto oltre che la necessaria formazione devono possedere gli indispensabili Dpi (a seconda della specialità) e una postazione consona e protetta.

Ai fini della sorveglianza in pista può essere molto utile la tecnologia, esistono sistemi di sorveglianza con telecamere che possono agevolare tale compito e addirittura accentrare tale servizio migliorandone l'efficienza. Anche in tal caso il personale di pista (seppur in numero ridotto) deve comunque essere presente per garantire la disciplina ed avere sempre una informazione tempestiva per poter valutare l'eventuale intervento.



4.4. Intervento – Gestione delle emergenze

Ogni circuito deve pianificare un possibile intervento in pista. In caso di infortunio grave o di motociclo in pista (anche in zone neutre di banchina), trattandosi di attività di allenamento la prima ed indispensabile procedura da attuare è avvisare gli altri piloti e sospendere le prove. A questo punto gli AP soccorritori (Track Marshall) possono entrare in pista anche con mezzi appropriati e soccorrere percorrendo anche opportuni tagli di percorso l'infortunato. Per facilitare e velocizzare tali operazioni anche in funzione delle dimensioni del circuito è opportuno avere una sorta di viabilità di soccorso (che può essere, in tutto o in parte, anche la pista stessa) facilmente utilizzabile e di rapida percorrenza nonché un abbigliamento adeguato del personale. La presenza di personale medico o paramedico (**qualora presente**) aiuterà gli AP nell'assistenza diretta all'infortunato e il responsabile di pista potrà eventualmente allertare le centrali di soccorso in funzione dell'incidente (112, 118, 115, ecc...).

L'apprestamento medico (centro medico, infermeria o ambulanze), **quando presente ovvero** in ragione delle caratteristiche dell'impianto, dovrà essere sempre mantenuto in efficienza ed essere disponibile all'uso.

Le Procedure di cui sopra debbono essere descritte, messe a disposizione di tutti gli operatori e possibilmente testate con delle simulazioni periodiche.

In ragione della tipologia dell'impianto il fatto di possedere uno spiazzo sufficientemente grande e libero per l'atterraggio dell'elisoccorso può sicuramente essere un valore aggiunto importante. Sempre per tale motivo è buona norma segnalare l'esistenza dell'impianto sportivo, della sua posizione e della specialità svolta a tutti i servizi pubblici di emergenza.

Sempre in ragione di un efficiente intervento deve essere valutata a priori la copertura GSM, 3G, 4G dalle varie parti del circuito ed in caso negativo utilizzare sistemi di comunicazioni alternativi (radio).

Il responsabile di pista dovrà coordinarsi con il Responsabile della sicurezza dell'impianto (art. 19 del DM 18/3/1996 s.m.i.) anche per l'attuazione del Piano di evacuazione e soccorso dell'impianto (zona Pista e Paddock) nonché per l'eventuale evacuazione di emergenza del pubblico attraverso il circuito e la pista stessa.

5. ASPETTI AMBIENTALI

L'attività motociclistica ha un evidente impatto sull'ambiente, per tale motivo la Federazione Motociclistica Italiana si è dotata di un Regolamento ambiente e di linee guida ambientali utili a disciplinare l'uso dell'impianto nel rispetto dei propri diritti ma anche adempiendo ai doveri nei confronti della comunità circostante ed in senso più generale dell'ambiente.

6. RACCOLTA DATI

Ai fini statistici e di prevenzione è utile effettuare una raccolta dati inerenti gli accessi, le condizioni meteo di effettuazione delle prove e eventuali gli infortuni catalogandoli per tipologia, posizione nel circuito e gravità. Tale banca dati sarà



Federazione
Motociclistica
Italiana

Commissione Impianti

appunto la base di un sistema di valutazione interna dei rischi e permetterà al responsabile di pista di attuare in maniera più efficace misure di prevenzione.

7. ENTRATA IN VIGORE

Il responsabile di pista deve essere nominato ed attivo a partire dall'attività 2020, qualora il responsabile di pista di riferimento per l'impianto cessi il suo rapporto è fatto obbligo al titolare dell'impianto di comunicare ciò ovvero anche il nominativo del suo sostituto indicando.