



**Comitato
Impianti**

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma
Tel. 06.32488.509
Fax. 06.32488.450
Mail: impianti@federmoto.it

Roma, 09 Luglio 2013.

**ITER DI MASSIMA
PER LA COSTRUZIONE - RISTRUTTURAZIONE
DI UN IMPIANTO PER SPORT MOTOCLISTICI**

IMPIANTI DI NUOVA COSTRUZIONE

A) ITER AMMINISTRATIVO

Le normative urbanistiche sono di competenza regionale per cui possono variare da Regione a Regione ed anche i Comuni possono avere normative particolari ma, in linea di massima, le cose da verificare inizialmente sono:

1) Situazione urbanistica

Occorre verificare la compatibilità urbanistica del terreno sul quale si intende costruire il circuito.

Un impianto sportivo infatti deve essere realizzato in una zona che il Comune competente nel redigere il Piano Regolatore Generale ha destinato ad attività sportiva. Soprattutto per i circuiti destinati al fuoristrada e per i circuiti di notevole impatto su territorio (come i grandi motodromi): in tali zone vi potrebbero essere delle controindicazioni derivanti dalla vicinanza di nuclei urbani densamente abitati che ne impedirebbero la costruzione.

Per questo motivo, essi vengono realizzati molto spesso in aree lontane dai centri abitati, con destinazione d'uso iniziale di tipo agricolo ma che, previo accordo con l'Ente territoriale competente, vedono variata la destinazione d'uso da agricola a sportiva per permettere la realizzazione dell'opera.

I nostri impianti hanno a volte anche valenze diverse da quelle prettamente sportive e questo ha permesso di realizzare circuiti in zone a destinazione d'uso industriale e/o artigianale, soprattutto in presenza di opifici collegati con il mondo delle due ruote (fabbriche di motocicli o componenti, grandi concessionarie).

In fase di studio di fattibilità conviene quindi valutare anche questa possibilità con gli Organi competenti.



**Comitato
Impianti**

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma
Tel. 06.32488.509
Fax. 06.32488.450
Mail: impianti@federmoto.it

2) Situazione edilizia

Una volta individuata dal punto di vista urbanistico la zona e una volta verificata la compatibilità con l'opera che si vuole realizzare, si passa alla verifica dei parametri urbanistici (densità edilizia, volumi edificabili, distacchi) per vedere se i valori di questi parametri sono compatibili con l'opera che si intende realizzare.

Anche qui, come visto sopra per la compatibilità urbanistica, si potrebbe ottenere, sempre in accordo con le amministrazioni locali, una variazione dei parametri esistenti nella zona scelta per l'insediamento e per adattarli alle esigenze del progetto.

Una volta acquisiti questi dati e verificata la fattibilità dell'opera, andrà fatta tutta la pratica presso lo stesso Comune competente all'acquisizione del Permesso a Costruire senza il quale non è possibile costruire il circuito.

La pratica prevede normalmente un doppio livello di documentazione, di base ed aggiuntivo che, fermo restando, come detto precedentemente, la verifica caso per caso, possiamo esplicitare nella maniera che segue

3) Documentazione di base

Bisogna verificare quale sia la documentazione necessaria per l'acquisizione di un permesso a costruire presso il Comune competente per territorio.

Normalmente dovrà essere redatto un progetto dell'impianto che contenga almeno le seguenti informazioni:

- insediamento nel territorio con verifica urbanistica
- planimetria generale con verifica dei parametri edilizi
- planimetria della zona di attività sportiva, del paddock, delle aree pubblico e dei parcheggi con indicazione dei sistemi di separazione, normalmente delle recinzioni, tra le varie aree ed i percorsi di collegamento con indicazione di eventuali interferenze tra atleti e pubblico che dovranno essere di tipo controllabile.
- planimetria e profilo longitudinale della pista e delle aree ad esso collegate (banchine, vie di fuga, strade di soccorso ecc)
- piante, prospetti e sezione dei fabbricati previsti
- schema degli impianti tecnologici previsti con verifica della rispondenza degli stessi alle norme vigenti per la sicurezza degli impianti elettrici, del risparmio energetico ecc.

4) Documentazione aggiuntiva

Normalmente se esiste della documentazione aggiuntiva da ottenere, essa viene richiesta dal Comune e va a far parte della pratica per il rilascio del Permesso a Costruire.



**Comitato
Impianti**

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma
Tel. 06.32488.509
Fax. 06.32488.450
Mail: impianti@federmoto.it

In linea di massima, la documentazione aggiuntiva che potrebbe essere richiesta per la costruzione e poi per lo svolgimento dell'attività è:

- Valutazione d'Impatto Ambientale che tenga conto dei vari aspetti (rumore, inquinamento di falda, ecc) e che descriva le opere di mitigazione previste per abbattere gli elementi inquinanti
- acquisizione del Certificato di Prevenzione Incendi presso in Comando Provinciale dei VVF competente per territorio, nel quale dovranno essere individuati i carichi d'incendio, soprattutto nei fabbricati e nel paddock (dove è prevista la presenza di liquidi infiammabili) e con la verifica delle vie d'esodo sia nella zona pubblico che nel paddock
- autorizzazione della ASL competente per la verifica delle postazioni di pronto soccorso (per piloti e pubblico), verifica dei rapporti tra persone presenti e servizi igienici, verifica degli elementi di salubrità negli ambienti chiusi e dell'abbattimento delle barriere architettoniche
- autorizzazioni del Servizio Provinciale Difesa del Suolo competente per la verifica di presenza di terreno non adatto alla costruzione (verifica di eventuali scarpate, presenza di frane o faglie) e per la presenza di falde importanti o vincili idrogeologici.

Inoltre vanno verificati se esistono dei vincoli particolari tipo:

- paesaggistico
- ambientale
- archeologico

e, in caso positivo, andranno ottenuti i necessari nulla-osta dagli uffici territoriali competenti che sono normalmente a carattere regionale.

Si ribadisce comunque che la documentazione sopra elencata, viene richiesta in funzione della tipologia e del livello del circuito che si vuole realizzare e del luogo nel quale si intende realizzarlo, per cui va verificata caso per caso.

Si suggerisce comunque di effettuare la verifica della documentazione aggiuntiva necessaria già in sede di studio di fattibilità. Infatti possono verificarsi dei casi particolari nei quali alcuni dei vincoli sopra elencati (soprattutto il paesaggistico e l'archeologico) potrebbero essere tali da rendere l'opera non autorizzabile.

B) ITER SPORTIVO

L'iter autorizzativo di tipo sportivo che permette di arrivare alla fine della costruzione del circuito all'ottenimento dell'omologa da parte della FMI, si compone sostanzialmente di due parti, una collegata con la stessa FMI, l'altra con il CONI.



Comitato
Impianti

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma
Tel. 06.32488.509
Fax. 06.32488.450
Mail: impianti@federmoto.it

Infatti l'organo principale competente per il rilascio delle autorizzazioni alla realizzazione di impianti sportivi in Italia è il CONI, investito di tale autorità direttamente da una legge dello Stato e che svolge questa funzione attraverso la Commissione Impianti Sportivi (CIS) nazionale o attraverso il Delegato Provinciale del CONI che si avvale per gli aspetti tecnici del Consulente Tecnico Regionale secondo modalità che vedremo in seguito.

La CIS (o il Consulente Provinciale) emette un parere che si chiama PARERE IN LINEA TECNICO SPORTIVO e questo parere è assolutamente necessario in quanto senza di esso non è possibile ottenere l'omologa da parte della FMI a lavori di costruzione ultimati.

Il regolamento del CONI prevede però che la CIS (o il Consulente Provinciale) sia obbligata, nel caso di impianti per il motociclismo a richiedere alla FMI un visto tecnico, senza il quale essa non può emettere il Parere di propria competenza.

Questo visto tecnico, che la FMI ha chiamato PARERE PREVENTIVO, viene rilasciato dopo che la pratica sia stata esaminata con parere favorevole dal Comitato Impianti della FMI, previa richiesta da parte degli interessati.

Ricapitolando quindi l' *iter* autorizzativo sportivo si compone di due *step*:

- 1) Acquisizione presso la FMI del Parere Preventivo sul progetto necessario per l'ottenimento del Parere in Linea Tecnico Sportivo da parte del CONI di cui parleremo successivamente.

La documentazione da presentare alla FMI varia in funzione del tipo e del livello di attività che si intende svolgere e può essere reperita nel sito federale all'indirizzo: www.federmoto.it/impianti/regolamenti_impianti/documentazione

- 2) Immissione nel sistema informatico del CONI all'indirizzo: <http://pareri.coni.it> della richiesta di rilascio del parere corredata della documentazione necessaria per l'ottenimento del PARERE IN LINEA TECNICO SPORTIVO. Tale documentazione è sostanzialmente identica a quella necessaria per l'ottenimento del Permesso a Costruire da parte dell'Ente Territoriale competente sopra elencata. Essa è comunque reperibile allo stesso indirizzo sopra riportato. Il parere di cui sopra è di competenza della CIS per importi dei lavori superiori 1.032.913,80 euro e del CTR della Regione territorialmente competente per i progetti di importo inferiore.

I due *step* sono collegati ma, in un certo senso, anche disgiunti.

Infatti esistono tre possibilità operative:

- 1) presentare la richiesta di parere solo al CONI e sarà poi il CONI stesso a richiedere alla FMI il visto tecnico (parere preventivo).
- 2) presentare la richiesta di parere preventivo alla FMI e, una volta ottenuto, allegarlo alla richiesta da presentarsi al CONI.



**Comitato
Impianti**

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma

Tel. 06.32488.509

Fax. 06.32488.450

Mail: impianti@federmoto.it

- 3) lavorare in "parallelo" ossia presentare contemporaneamente le due richieste così che nel momento in cui il CONI richiede alla FMI il suo Visto Tecnico, esso è già pronto

Ovviamente la terza possibilità è quella che permette maggiormente di accorciare i tempi ma è anche la più pericolosa perché potrebbe verificarsi che una delle due commissioni (CIS del CONI o Comitato Impianti della FMI) richieda delle modifiche o faccia delle prescrizioni per cui l'altra si trovi ad esaminare una documentazione non più attuale e pertanto dovrà emettere un nuovo parere.

C) IMPIANTI SPORTIVI CHE NON NECESSITANO DI OMOLOGA

L' *iter* sopra indicato è valido per tutti quegli impianti che richiedono, alla fine della costruzione del circuito, il rilascio di un Certificato di Omologa per lo svolgimento dell'attività. Per le altre specialità motociclistiche che vengono svolte su "impianti" che non richiedono l'omologa (fettucciato di enduro, zone trial, ecc), non è necessario acquisire in parere della FMI ma, qualora essi prevedono la realizzazione di volumi (fabbricati o altre attrezzature fisse rientranti tra quelle classificabili come volumi) resta valida la necessità di acquisire il parere del CONI oltre, ovviamente, al Permesso a Costruire del Comune competente per territorio.

Se invece tali circuiti sono realizzati con semplici movimenti di terra e non hanno volumi insediati, essi non sono soggetti al parere del CONI e (ma questo può variare da Comune a Comune) possono essere semplicemente "autorizzati" dal Comune, snellendo così le procedure amministrative.

Resta comunque in piedi il discorso ambientale, oggi di importanza sempre crescente nella società, perché spesso lesivo di interessi di terzi. E' quindi consigliabile, anche se non richiesta da nessuno degli Enti preposti al rilascio delle varie autorizzazioni, effettuare una verifica dei problemi ambientali che si andrebbero eventualmente a sollevare una volta entrati in attività.

RISTRUTTURAZIONE O MODIFICA DI IMPIANTI ESISTENTI

Nel caso di ristrutturazione di impianti esistenti restano valide tutte le procedure viste per gli impianti di nuova costruzione.

Infatti, anche se ad una prima analisi si potrebbe ritenere che alcune valutazioni necessarie per la costruzione di un nuovo impianto non lo sono per la ristrutturazione di uno esistente, esse vanno in ogni caso eseguite perché l'impianto da ristrutturare potrebbe essere stato realizzato in conformità con normative urbanistiche non più attuali: potrebbero essere stati inseriti successivamente dei vincoli territoriali, ambientali o paesaggistici (soprattutto per impianti di costruzione datata) che, pur non potendo impedire l'uso di una struttura esistente, non ne consentono la modifica se non per aspetti marginali.



**Comitato
Impianti**

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma

Tel. 06.32488.509

Fax. 06.32488.450

Mail: impianti@federmoto.it

Quanto detto vale anche per modifiche meno importanti della ristrutturazione a meno che queste non siano state richieste dalla FMI per adeguare il tracciato ai nuovi standard, di sicurezza e non, e, a meno che non siano state imposte dall'evoluzione dei mezzi da competizione, e ameno che non interessino la sola "zona di attività sportiva" - nel caso degli impianti per il motociclismo essa si identifica con tutto ciò che è all'interno della recinzione della pista, ricomprendendo quindi non solo il tracciato vero e proprio ma anche le zone neutre, le banchine, le strade di soccorso, le barriere, le recinzioni interne di divisione delle corsie ecc.

Bisogna tuttavia evidenziare che anche le modifiche richieste dal Comitato Impianti, qualora portino ad una ristrutturazione del tracciato così come definita dal DPR 380/2001 (Testo Unico dell'edilizia che definisce i vari livelli di intervento edilizi) o all'occupazione di aree non precedentemente ricomprese all'interno di quello che abbiamo definito "zona di attività sportiva", devono essere soggette al parere del CONI.

L' *iter* procedurale per l'approvazione di tali modifiche, non coinvolge la struttura del CONI ma viene gestito in *toto* dalla FMI, attraverso il lavoro del Comitato Impianti e, trattandosi di modifiche che interessano una zona di territorio già destinata allo scopo, non dovrebbero neanche essere soggette ad autorizzazione da parte delle amministrazioni competenti. Questa ultima affermazione, va comunque verificata perché come detto all'inizio, ogni amministrazione è competente sul suo territorio e quindi le normative possono variare da un comune ad un altro.

NOTA CONCLUSIVA

Il presente documento intende essere di supporto e suggerimento per tutti coloro che desiderano realizzare o modificare un circuito esistente destinato alla pratica dello sport motociclistico.

Esso prende in esame i soli aspetti normativi procedurali per arrivare all'ottenimento da parte delle amministrazioni, sportive e non, dei pareri e dei permessi necessari, senza entrare nel merito degli aspetti tecnici connessi con tale realizzazione.

Per questi ultimi si rimanda alle norme della FMI, del CONI e della Legislazione Nazionale operante in materia, delle quali andrà tenuto conto in sede di progettazione per arrivare ad un'opera che sia utilizzabile al meglio ed omologabile da parte della FMI.

Il Coordinatore del Comitato Impianti FMI
Adamo Leonzio