



Circolare Ministero dell'Interno 2 luglio 1962 n.68

Norme di sicurezza per l'agibilità delle piste e strade sedi di competizioni velocistiche per auto e motoveicoli.

A completamento e parziale modifica di quanto, in merito all'oggetto, sancito dalle "Norme di sicurezza per la costruzione, l'esercizio e la vigilanza dei teatri, cinematografi od altri locali di spettacolo in genere", emanate con circolare ministeriale n.16 del 15-2-1951, si trasmettono le norme riportate in allegato, che d'ora innanzi dovranno essere tenute presenti dalle commissioni provinciali di vigilanza sui locali di pubblico spettacolo, ai fini dell'agibilità delle piste e di strade sedi di competizioni velocistiche di auto e motoveicoli.

Resta comunque inteso che, nella prima applicazione delle norme su quei tratti di percorso, lungo i quali non siano stati ancora realizzati i dispositivi di sicurezza previsti dalle norme medesime, sarà vietato l'accesso del pubblico, a meno che non sia possibile imporre ai veicoli in gara, lungo tali tratti, la osservanza di limiti di velocità tali da rendere corrispondentemente sufficienti, ai fini della sicurezza, i dispositivi esistenti.

E' ovvio che ove non sia possibile ottenere quanto sopra si potrà procedere a modifiche di tracciato del percorso di gara.

Art.1. DISPOSIZIONI PRELIMINARI

Le presenti norme riguardano le piste, generalmente costituite da tracciati chiusi appositamente realizzati su sede privata e dotati di impianti permanenti per la disputa di competizioni velocistiche di auto e motoveicoli, nonché i tratti di strade pubbliche o private a tracciato chiuso od aperto permanentemente o temporaneamente predisposti o adattati allo stesso fine. Sulle predette piste o strade a tracciato chiuso (circuiti) potrà essere autorizzato ogni tipo di competizione, mentre su quelle a tracciato aperto potranno essere autorizzate corse in salita, prove velocistiche di rallies, tentativi di record e simili.

Per quanto attiene agli impianti destinati ad accogliere il pubblico ed i servizi (tribune, gradinate, locali per i concorrenti ed il personale addetto alle competizioni e servizi annessi) essi debbono rispondere alle prescrizioni della circolare 15-2-1951, n.16, del Ministero dell'interno - Direzione generale servizi antincendi, ed in particolare agli artt. 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102 e 103 in quanto applicabili, tenuto conto delle caratteristiche richieste dalle speciali destinazioni dei singoli impianti; le norme degli artt. 97 e 115 sono invece sostituite dalle presenti.

Art.2. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Le caratteristiche costruttive della sede stradale (fondo, andamento altimetrico e planimetrico) debbono essere conformi a quelle di una moderna strada, a pavimentazione compatta, in buone condizioni di manutenzione ed esente da alterazioni per lavori in corso od altra causa.

Art.3. LARGHEZZA

La larghezza della sede stradale nei tratti rettilinei deve essere pari ad almeno due corsie quando i sorpassi sono consentiti ed almeno una corsia quando non lo sono. La larghezza di ogni corsia sarà di metri $b + 0,042 V$ con un minimo di metri 3,50 per i veicoli a tre e quattro ruote e di metri 2,50 per i veicoli a due ruote, essendo b la larghezza del veicolo concorrente di maggior ingombro trasversale e V la velocità massima in metri al secondo raggiungibile nel tratto considerato.

Per le piste permanenti esistenti è ammessa una riduzione della larghezza del 10 per cento.

La larghezza della sede stradale in ogni curva dovrà essere aumentata in funzione del raggio della curva e del suo sviluppo; comunque non dovrà essere inferiore a quella del tratto che la precede.

La larghezza massima in un tratto qualsiasi non dovrà superare i metri 12 per motoveicoli e metri 15 per autoveicoli; se superiore, la sede stradale dovrà essere limitata mediante striscia dipinta continua o dispositivi discontinui non costituenti ostacolo.

Le variazioni di larghezza dovranno essere opportunamente raccordate.

Art.4. FASCE DI EMERGENZA

Lungo i bordi della sede stradale vi sarà una fascia orizzontale raccordata a raso, a fondo preferibilmente erboso, della lunghezza minima pari ad una corsia, determinata come all'articolo precedente, libera da ostacoli; all'esterno delle curve detta fascia conserverà invece la inclinazione trasversale della sede stradale. La larghezza delle fasce potrà essere ridotta di non oltre il 50 per cento lungo i tratti ove esistono protezioni continue (guardrails, terrapieni, muri, file di balle di paglia ancorate contro ostacoli fissi e simili), in relazione alla natura ed all'efficienza di tali protezioni; lungo i tratti dove il pubblico non è ammesso la larghezza delle fasce potrà essere ulteriormente ridotta.

Art.5. PROTEZIONE DEL PUBBLICO

Le protezioni del pubblico, lungo i tratti del tracciato ove esso è ammesso, saranno determinate secondo l'andamento del terreno e la velocità raggiungibile in ciascun tratto, con i criteri seguenti:

- a) il piano di stazionamento del pubblico sarà allo stesso livello o a livello superiore a quello della sede stradale, con pendenza ascendente non superiore ad un quarto (salvo l'esistenza di gradoni o di altre strutture appositamente predisposte);
- b) il pubblico sarà contenuto mediante recinzioni continue in rete metallica di adeguata robustezza (o altro dispositivo permanente equivalente) di almeno metri 1,20 di altezza o anche mediante dispositivo provvisorio (transenne o altro equivalente), purché sorvegliato, posti ad una distanza minima dal bordo della pista di metri 6, metri 8, metri 9,50 e metri 11, rispettivamente per velocità massime di 100, 150, 200 ed oltre 200 chilometri ora. Tale distanza è riducibile rispettivamente del 20, 30, 50 per cento, quando il piano di stazionamento del pubblico, sostenuto da muro o terrapieno, sopraelevato di metri 2, metri 3 e metri 3,50;
- c) tra il dispositivo di contenimento del pubblico ed il bordo della pista e ad una distanza minima dal primo di metri 3, vi sarà una protezione dimensionata in modo da resistere all'urto del veicolo che uscisse di pista alla velocità massima possibile nel tratto considerato, sotto un angolo di 15°. La distanza è riducibile al minimo di metri 1,50 quando ricorrano per lo stazionamento del pubblico le stesse condizioni di cui alla lettera b);
- d) il dispositivo di protezione sarà di norma costituito da un muro in cemento armato di adeguato spessore eventualmente a parete concava verso la pista e di altezza compresa tra metri 1,50 e metri 3 per velocità variabili tra i 100 e i 200 chilometri ora; per velocità superiori l'altezza minima sarà di metri 3; oppure da un muretto di adeguato spessore, di altezza non inferiore a metri 0,90, integrato, per una altezza complessiva compresa tra i metri 2 e metri 3, in rapporto alle velocità come innanzi detto, da una rete e da un sistema di cavi o tondini di acciaio disposti su file orizzontali e sorretti da pali metallici infissi in modo che il piano verticale dei cavi o tondini risulti continuo ed alquanto arretrato rispetto alla superficie di urto verso la pista; la rete dovrà essere applicata anteriormente ai cavi o tondini.

In alternativa, ove esista lo spazio necessario, la predetta rete ed il sistema di cavi o tondini potranno essere posti, indipendentemente dal muretto, ad una distanza minima da esso di metri 5.

In entrambi i suddetti casi, qualora la fascia di sicurezza non sia a fondo erboso o di altro tipo a dissipazione di energia e la sua larghezza sia inferiore al minimo stabilito dall'art.4, la protezione dovrà essere completata da un guardrail o da un rivestimento di balle di paglia o similari, posto in adiacenza del muro o muretto verso la pista, a protezione dei piloti;

- e) in sostituzione dei dispositivi di cui al punto precedente, saranno ammessi i seguenti tipi di protezione, per impiego sino alle sottoindicate velocità massime realizzabili (rispettivamente da ridurre o da aumentare del 20 per cento all'esterno od all'interno delle curve). Tali tipi di protezione dovranno comunque rispondere ai requisiti di resistenza all'urto di cui alla precedente lettera c).

1) Velocità fino a 100 chilometri ora:

- guardrail di tipo stradale a nervature multiple longitudinali, col bordo superiore almeno a metri 0,60 da terra fissato su pali in ferro, su di un piano normale a quello del terreno; per le competizioni motociclistiche il guardrail, se posto a distanza, dal bordo, inferiore ad una corsia, dovrà essere del tipo ricoprente i pali di

sostegno oppure rivestito con balle di paglia. Il guardrail sarà integrato da una rete metallica alta metri 1,80 a forte resistenza, fissata mediante fili di ferro del diametro di almeno 4 millimetri su robusti pali di ferro; oppure terrapieno a parete inclinata con pendenza (rapporto tra altezza e base) minima di 1:1 alto almeno 2 metri.

2) Velocità fino a 150 chilometri ora:

- guardrail come al punto 1) ma di tipo rinforzato, nello spessore della lamiera, e integrato da una rete metallica come al punto 1), per un'altezza complessiva di 2 metri;
- oppure una rete come al punto 1), ma rinforzata con cavi o tondini di acciaio, alta 2 metri, posta ad una distanza minima di una corsia dal bordo;
- oppure terrapieno a parete inclinata, come al punto 1), alto almeno metri 2,50.

3) Velocità fino a 200 chilometri ora:

- guardrail rinforzato come al punto 2), integrato da rete come al punto 1) per un'altezza complessiva di metri 2,20;
- oppure rete rinforzata come al punto 2), alta metri 2,20;
- oppure terrapieno a parete inclinata, come al punto 1), alto almeno metri 1,50, con rete rinforzata come al punto 2), alta almeno metri 1,50, posta sul ciglio superiore, normalmente alla scarpata;
- oppure terrapieno a parete inclinata come al punto 1), alto metri 3,50.

4) Velocità oltre 200 chilometri ora:

- guardrail rinforzato come al punto 2), integrato da una rete rinforzata con cavi o tondini come al punto 2), per un'altezza complessiva di metri 2,50;
- oppure terrapieno a parete inclinata come al punto 1), alto almeno 2 metri con rete rinforzata con cavi o tondini come al punto 2), alta metri 1,50, fissata sul ciglio superiore, come al punto 3). In rettilineo ed all'esterno delle curve, è richiesto anche un guardrail rinforzato od un muretto alto metri 0,80 posto ai piedi del terrapieno;
- oppure terrapieno a parete inclinata come al punto 1), alto almeno 4 metri.

Art.6. POSTI O BOX DI RIFORNIMENTO

L'ubicazione dei box e quella della fascia e dei raccordi di collegamento relativi agli stessi sarà su un tratto in rettilineo o all'interno di una curva a piena visibilità con pendenza longitudinale inferiore all'1 per cento.

Il fronte di ciascun box verso la pista sarà di 4 metri per gli autoveicoli e di 2 metri per i motoveicoli.

La fascia di servizio antistante al box (zona box), avrà una larghezza minima di 6 metri per autoveicoli e 4 metri per motoveicoli e sarà collegata alla pista come segue: all'estremità d'ingresso, mediante un prolungamento della fascia stessa ed un successivo raccordo rastremato al 5 per cento, il tutto di larghezza complessiva tale da consentire l'arresto del veicolo alla massima velocità d'ingresso; all'estremità di uscita, da un raccordo rastremato al 10 per cento.

Il bordo della pista, sarà segnato con riga continua dipinta lungo la zona box e la fascia di prolungamento, e con riga discontinua lungo i raccordi di estremità.

Per i rifornimenti di carburanti dovranno essere impiegati solo impianti fissi o mobili di sicurezza.

Art.7. SERVIZI DI EMERGENZA

I servizi di emergenza (antincendio, pronto soccorso), predisposti dagli organizzatori dovranno essere adeguati alle caratteristiche della competizione e disporre di efficienti, autonome comunicazioni telefoniche e radio-telefoniche, di appositi accessi alla pista ed adeguate strade di collegamento, gli uni e le altre da tenere sgombri per tutta la durata della competizione.

Art.8.

Adeguate norme per il controllo e la selezione dei veicoli, il controllo medico e psicotecnico dei piloti, l'equipaggiamento di sicurezza degli stessi, la condotta e i regolamenti di gara, la disciplina e la protezione del personale addetto ai box ed al controllo sportivo della competizione, i servizi di segnalazione e di informazione e la copertura assicurativa, sono devoluti alla competente federazione sportiva (Automobil Club d'Italia o Federazione Motociclistica italiana).

Il numero dei veicoli da ammettere alle gare verrà stabilito di intesa tra la commissione provinciale di vigilanza e il competente organo sportivo.

Per ogni competizione gli organizzatori sono tenuti ad uniformarsi alle predette norme.

Art.9.

Le presenti norme non si applicano per i tracciati di corse fuori strada, su ghiaccio, su sabbia, su cenere, su piste da karts e su piste speciali.

Per quanto non precedentemente regolamentato nei riguardi delle competizioni motociclistiche, le presenti norme saranno opportunamente temperate o modificate a giudizio della commissione provinciale di vigilanza, tenuto conto del minor rischio che tali competizioni comportano nei confronti di terzi e sempre che sia salvaguardata la sicurezza del pubblico.

Art.10.

L'impiego di sistemi di protezione differenti da quelli previsti nelle presenti norme formeranno oggetto di particolari quesiti che le commissioni provinciali di vigilanza per i locali di pubblico spettacolo sottoporranno ai competenti organi centrali.