

MINISTERO DELL'INTERNO

DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI

Circolare N. 68

**Ispett. Tecn./Prev.
Prot. N. 23867/4151**

Roma, 02 luglio 1962

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

A completamente 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 ed altri locali di spettacolo in genere », emanate con Circolare Ministeriale n. 16 del 15 febbraio 1961¹, 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 realizzata 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, l'osservanza di limiti di velocità tali da rendere corrispondentemente sufficienti, ai fini della sicurezza, i dispositivi esistenti.

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

ALLEGATO

(Circolare Ministeriale n. 68 del 2 luglio 1962)

**NORME DI SICUREZZA PER L'AGIBILITÀ E DI STRADE SEDI DI
COMPETIZIONI VELOCISTICHE PER AUTO E MOTOVEICOLI**

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 salite, 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 febbraio 1951, n. 16 del Ministero dell'Interno, Direzione Generale Servizi Antincendi, ed in particolare agli articoli 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102 e 103 in quanto applicabili, tenuto conto delle caratteristiche richieste dalla speciale destinazione 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 m. $b + 0,042 V$, con un minimo di m. 3,50 per veicoli a tre e quattro ruote e di m. 2,50 per veicoli a due ruote, essendo b la larghezza del veicolo concorrente di maggior ingombro trasversale e V la velocità massima in m/sec. raggiungibile nel tratto considerato.

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

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 m. 12 per motoveicoli e m. 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.

¹ Leggasi "1951" al posto di "1961". N.d.R.

Art. 4. - Fasce di emergenza. - Lungo i bordi della sede stradale vi sarà una fascia orizzontale raccordata a raso, a fondo preferibilmente erboso, della larghezza 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 % 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 1/4 (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 m. 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 m. 6, m. 8, m. 9,50, m. 11, rispettivamente per velocità massime di km/h 100, 150, 200 ed oltre 200. Tale distanza è riducibile rispettivamente del 20 %, 30 %, 50 % quando il piano di stazionamento del pubblico, sostenuto da muro o terrapieno, è sopraelevato di m. 2, m. 3 e m. 3,50;

c) tra il dispositivo di contenimento del pubblico ed il bordo della pista e ad una distanza minima dal primo di m. 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 m. 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 m. 1,50 e m. 3 per velocità variabili l'altezza minima sarà di m. 3;

oppure da un muretto di adeguato spessore, di altezza non inferiore a m. 0,90, integrato, per una altezza complessiva compresa tra i m. 2 e m. 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 m. 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 % 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 km/h:

guardrail di tipo stradale a nervature multiple longitudinali, col bordo superiore almeno a m. 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 m. 1,80 a forte resistenza, fissata mediante fili di ferro, del diametro di almeno 4 mm. su robusti pali in ferro; oppure terrapieno a parete inclinata con pendenza (rapporto tra altezza e base) minima di 1:1 alto almeno m. 2.

2) Velocità fino a 150 km/h:

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 m. 2;

oppure una rete come al punto 1), ma rinforzata con cavi o tondini di acciaio alta m. 2, posta ad una distanza minima di una corsia dal bordo;

oppure terrapieno a parete inclinata, come al punto 1), alto almeno m. 2,50.

3) Velocità fino a 200 km/h:

guardrail rinforzato come al punto 2), integrato da rete come al punto 1) per un'altezza complessiva di m. 2,20;

oppure rete rinforzata come al punto 2), alta m. 2,20;

oppure terrapieno a parete inclinata, come al punto 1), alto almeno m. 1,50 con rete rinforzata come al punto 2), alta almeno m. 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 km/h:

guardrail rinforzato come al punto 2), integrato da una rete rinforzata con cavi o tondini come al punto 2), per una altezza complessiva di m. 2,50;

oppure terrapieno a parete inclinata come al punto 1), alto almeno m. 2 con rete rinforzata con cavi o tondini come al punto 2), alta m. 1,50, fissata sul ciglio superiore, come al punto 3). In rettifilo ed all'esterno delle curve è richiesto anche un guardrail rinforzato od un muretto alto m. 0,80 posto ai piedi del terrapieno;

oppure terrapieno a parete inclinata come al punto 1), alto almeno m. 4.

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 rettifilo o all'interno di una curva a piena visibilità con pendenza longitudinale inferiore all'1 %.

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

La fascia di servizio antistante ai box (zona box), avrà una larghezza minima di m. 6 per autoveicoli e m. 4 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%, 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%.

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 o 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 componente federazione sportiva (Automobile Club d'Italia o Federazione Motociclistica Italiana).

Il numero dei veicoli da ammettere alle gare verrà stabilito d'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 corso 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 e 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.