

Il CIV che verrà: costi ridotti e più piloti

di Carlo Baldi | In un incontro avvenuto venerdì sera al Mugello, la FMI ha comunicato ai team le come sarà il CIV dei prossimi tre anni. Tante novità per ridurre i costi ed allargare il numero dei partecipanti

Questo fine settimana nella sala stampa del circuito del Mugello, in occasione del doppio appuntamento del CIV sul circuito toscano, Alfredo Mastropasqua, coordinatore del settore velocità della FMI, ha illustrato ai team che partecipano al campionato italiano le novità che la Federazione intende apportare ai regolamenti del CIV che normeranno i campionati dei prossimi tre anni dal 2013 al 2015. Niente è stato

ancora stabilito in via definitiva, in quanto la FMI intende conoscere il parere delle squadre e dei piloti prima di modificare i campionati italiani. Mastropasqua debutta affermando che i costi delle licenze non aumenteranno e dichiarandosi pienamente soddisfatto dell'andamento dei molti campionati per i giovanissimi promossi dalla federazione ed autentiche fucine di giovani piloti che fanno ben sperare per il futuro del motociclismo italiano.

Il calendario

Saranno solo cinque i round del CIV nei prossimi tre anni, ma tutti doppi, proprio come in questo appuntamento del Mugello. Prove libere ed un turno di qualifiche il venerdì, una seconda sessione di qualifiche il sabato mattina e gare il sabato pomeriggio. La domenica mattina sarà riservata ai warm up mentre nel pomeriggio ancora gare. Aboliti i test del giovedì, nell'ambito della riduzione



110



dei costi. Due giornate di test sono previste prima dell'inizio del campionato ed altre due a metà campionato.

La Stock 1000 diventa Superbike

Confermate tutte le categorie ad eccezione della Superbike che ricordiamo, quest'anno vede al via undici piloti ad animare un campionato che ormai non ha più senso. Se si parla di ridurre i costi e di eliminare i rami secchi, la federazione non può fare a meno di cancellare la Superbike. La classe maggiore diventa quindi la Stock 1000, mentre per non disperdere team e mezzi che dell'attuale Superbike, si sta valutando la possibilità di penalizzare le Superbike per farle gareggiare assieme alle Stock 1000 (aumento di peso o limitazione della parte elettronica). Confermate invece tutte le altre categorie, compresa la Moto2 che quest'anno vede al via solo 5 moto, ma per la quale sono previsti interessanti progressi in termini di partecipanti, anche in considerazione della disponibilità di numerose moto2 provenienti dal mondiale e che potrebbero animare i CIV dei prossimi anni. Confermata anche la 125 a due tempi, categoria ormai sparita a livello mondiale ma ancora ben

presente nei campionati nazionali e ritenuta molto formativa per i giovanissimi. Per quanto riguarda poi Moto2 e Moto3 si sta valutando la possibilità di un fornitore unico per i motori, come avviene nella Moto2 mondiale. In questo modo il livello delle moto sarebbe più livellato ed i team avrebbero dei costi fissi ben definiti già ad inizio stagione.

Motori e pneumatici contingentati. Mono gomma per Moto2 e Stock 600

Ridurre i costi e cercare di livellare le prestazioni delle moto a tutto vantaggio dello

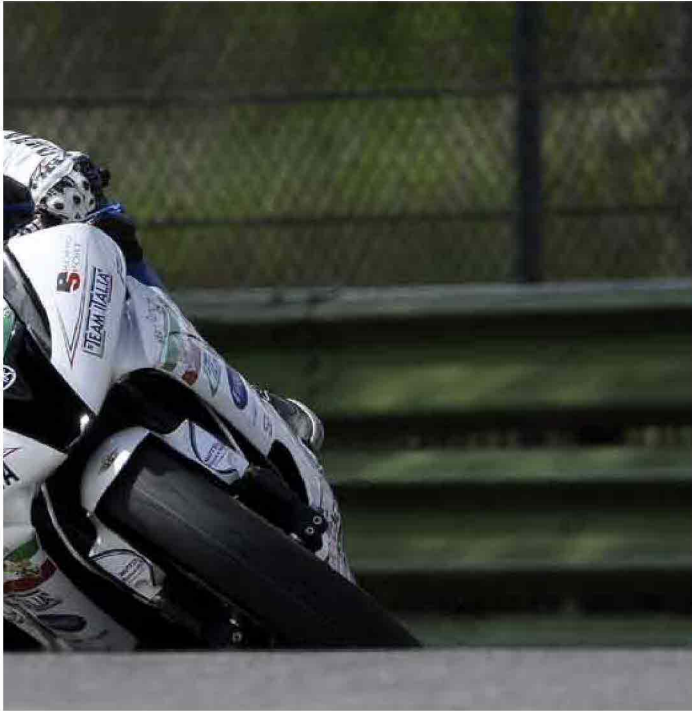


spettacolo e dando la possibilità di emergere a giovani piloti indipendentemente dalle loro disponibilità economiche. E' questo l'ambizioso progetto della FMI. Per ottenerlo si è deciso di contingentare i motori nel numero (probabile) di 3 per squadra. Devono essere ancora decise le procedure per le revisioni e le punzonature, ma di certo tutte le classi avranno i motori contingentati. I fornitori di pneumatici saranno liberi per tutte le classi ad eccezione della Stock 600 e della Moto2, anche in funzione del fatto che i mondiali di queste due

categorie già prevedono un fornitore unico di pneumatici. Sempre per quanto riguarda le gomme, così come avverrà il prossimo anno anche nel mondiale Superbike, si utilizzeranno cerchi e gomme da 17 e quindi più vicini alla produzione, e anche gli pneumatici saranno contingentati nel weekend di gara. Saranno probabilmente 4 anteriori e 6 posteriori le gomme a disposizione di ogni pilota.

Visibilità delle gare e spettatori

Inutile nascondersi dietro ad un dito. Persino i campionati mondiali stanno accusando un calo degli spettatori, dovuto alla crisi economica che attanaglia da tempo tutta l'Europa. Il CIV non fa eccezione, ma cerca di aumentare la sua visibilità televisiva attraverso contatti con televisioni e media. Al momento non ci sono novità, ma la FMI sta lavorando su questo aspetto di vitale importanza per squadre e piloti che hanno bisogno di visibilità per trovare sponsor. Al termine dell'intervento di Mastropasqua i team manager hanno potuto dire la loro. Non sono mancate le critiche, molte delle quali tenevano però conto esclusivamente degli interessi personali dei



team rappresentati e non certo del movimento motociclistico italiano. E' chiaro come ogni modifica o cambiamento possa anche creare disagi o svantaggi a qualcuno, ma se si pensa sempre e solo al proprio interesse personale le cose non potranno mai cambiare. Molte critiche hanno riguardato ad esempio l'abolizione della Superbike, dimenticando che si stava parlando di sole undici moto e del fatto che la Federazione non ha fatto altro che prendere atto della scomparsa di una categoria che ormai non ha più ragione di essere. Senza considerare poi che di queste undici moto molte sono Ducati 1198, un mezzo destinato a breve alla pensione definitiva. A noi sembra che la Federazione stia lavorando nella giusta direzione. Nessuno possiede la bacchetta magica e per una reale riduzione dei costi non si può intervenire solo su poche voci di spesa, ma su molteplici settori e soprattutto sulla parte più onerosa, che è senza dubbio quella tecnica. Abolire le prove del giovedì e contingentare motori e gomme ci sembra l'unica soluzione possibile per permettere a tutte le squadre di competere ad un buon livello, senza favorire chi ha una maggiore disponibilità economica.

Il compito di una Federazione nazionale è quello di avvicinare i giovani alla pratica dello sport che rappresenta.

Per aumentare il numero dei praticanti occorre abbassare i prezzi e creare, come la FMI sta facendo negli ultimi anni, un percorso che porti i giovani dalle mini moto ai campionati mondiali. Il fatto poi di mettere in discussione le proprie scelte con le squadre ci sembra responsabile e democratico. Speriamo solo che i team manager e gli addetti ai lavori rispondano in modo altrettanto responsabile. ■