

Lettera aperta

Alla rivista VROOM KARTING MAGAZINE

Al presidente della CSAI

Alla sottocommissione Karting della CSAI

Al presidente di ACI SPORT

Ai principali COSTRUTTORI di telai e motori di kart

A tutti i GENITORI DI KARTISTI ed ai KARTISTI di questo sport che vorrebbero partecipare a competizioni ma hanno budget limitati

OGGETTO

Proposta costituzione di un "Campionato piloti privati" con classifica separata a copertura di almeno una categoria per fascia di età (mini, junior, senior) nel contesto di tre delle cinque prove del Campionato Italiano Aci Csai

Alla luce delle limitate presenze di iscritti nelle ultime prove del campionato Italiano Aci Csai torniamo a proporre quanto già in precedenza fatto con alcune piccole modifiche, aperti al dialogo a migliorie e perfezionamenti..

E' ormai evidente che quella di relegare il karting in Italia a sport d'elite si è trasformata in un arma a doppio taglio.

Piloti e team hanno deciso di snobbare quello che una volta era il prestigioso Campionato Italiano a favore delle serie targate wsk poco e niente è servito introdurre la titolarità dei campionati mono marca.

Le ultime due prove probabilmente anche complice un regolamento dei punti con qualcosa da rivedere sono state letteralmente disertate dalla gran parte dei piloti.

A soffrire la nuova questa nuova veste di karting d'elite è anche la maggioranza dei gestori dei kartodromi, i "test importanti" sono solo quelli nelle solite piste di gara e per i kartodromi tagliati fuori dai "grandi eventi" restano solo i fine settimana arrangiati con qualche moto e pochi kart, quanto potranno ancora durare...

Completamente scomparso il mercato dei kart usati, chi si può permettere di correre non compra più il materiale ma si presenta in pista solo con tuta e casco dove ce il team ad attenderlo. Finito così anche il piccolo guadagno della vendita dei ricambi e della manutenzione dei motori a prezzi modici che offrivano le piccole officine di pista.

Una vera rarità i papà che con un kart di proprietà vanno a passare una giornata in pista coi propri figli, del tutto scomparsi i privati dalle gare. La 60 baby che poteva essere una categoria ancora da fare in famiglia è stata distrutta per dare spazio totale alla principale macchina da business "la 60 mini". Tutto questo lo avevamo previsto nel lontano 2014 e come noi anche gli specialisti lo sapevano bene. Quella di anticipare l'età è stata una mossa commerciale che ci aspettavamo e contro la quale abbiamo lottato perché in fondo il pollo da spennare è proprio il papà neofita quello che è convinto che il proprio figlio che controsterza col triciclo è il nuovo Senna.

Allora dagli otto ai dieci anni il ragazzo deve prenderle perché è piccolo, ad undici e dodici il gioco si fa duro perché gli altri non dormono ma il dado è già tratto. Infatti arrivati ai dodici almeno quattrecentomila sono stati spesi tanto per giocare, se il piccolo smette poco male ne arrivano altri. Nessuno tra i "boss" dice più ai papà che la 60 non conta e che se non vinci nelle OK non sei nessuno.

Alla luce di tutto questo vogliamo comunque ribadire che non abbiamo nulla contro il professionismo, che il lavoro dei team e dei preparatori va giustamente remunerato.

Convinti che probabilmente il guadagno dei costruttori è vendere all'estero e guadagnare in Italia sull'assistenza in pista, consapevoli che il karting è sport di passaggio per meteore dirette alle formule ci chiediamo perché visto che tutto questo già funziona alla grande non ci si vuole impegnare minimamente per portare un poco più di tesserati?

Con un picco lo impegno ci sarebbe un ulteriore piccolo beneficio per i costruttori e un grande beneficio per piste fuori dal "circus", rivenditori, meccanici, Aci Csai e appassionati.

Chiediamo di fatto solo quel minimo di spazio in questo sport per gente che non abbia la fortuna di poter spendere dai seimila ai diecimila euro a gara.

Nessuno ci venga a dire che è troppo complesso, in otto anni sono stati rovesciati tutti i regolamenti e ora abbiamo difficoltà a tirare fuori da una classifica i pochi privati che competono ?

Un operazione che farebbe il programma dei cronometristi con qualche stupida modifica?

Purtroppo con grande dispiacere confermiamo ad oggi che per tutte le mail che abbiamo inviato a federazione e costruttori non abbiamo ricevuto mai nessuna risposta o domanda, nessun minimo interessamento, l'indifferenza assoluta.

Ci stiamo organizzando per richiedere un incontro diretto con voi di Aci Csai nella speranza che ci vorrete ricevere.

Cogliamo ancora una volta l'occasione per ringraziare il direttore di Vroom karting magazine, che al contrario di tutti ci

ha dato sempre spazio pur con la giusta critica, confermandoci che ormai Vroom è l'ultima speranza in questa lotta contro chi vuole che lo sport del karting continui ad essere solo per pochi eletti. Abbiamo fatto tesoro delle critiche e delle proposte ma di fatto il parere dei giovani piloti non è cambiato, la maggioranza di quelli sentiti ci ha confermato che non parteciperebbe ad un campionato 60, Junior, Senior con etichetta "amatori". Anche i genitori che con sacrifici affronterebbero le necessarie spese (che pur se ridotte resterebbero pesanti) lo farebbero con la soddisfazione di veder competere i propri figli nelle categorie di un certo prestigio. L'alternativa c'è perché il dottore non ha ordinato la pratica del karting, si può sempre giocare a calcio, a tennis o praticare il nuoto, l'atletica e tanto altro offre il mondo dello sport a costi modici.

Ricordiamo quelle che erano state le principali proposte ma che non ci sono state risposte da parte degli addetti ai lavori:

“Costituzione un “Campionato Privati” con classifica separata nel contesto dei campionati già presenti nel campionato italiano: 60 mini, Rotax, OkJ, IameX30, Birel Easy kart, Tony Vortex Rok (con il supporto dei singoli costruttori che volessero appoggiare l'iniziativa)

- assistenza meccanica e telaistica di un familiare o amico che risulti non essere meccanico o preparatore professionista.
- motore piombato completo di carburatore e marmitta a noleggio offerto a prezzo politico dal costruttore che “aderisce all'iniziativa” e lo fornisce e con garanzie di prestazioni equivalenti agli altri noleggiati con la possibilità di sostituzione in caso di problemi tecnici o prestazionali
- sorteggio motore sostituito ed invertito tra i vari privati affinché tra qualifiche, batterie e gare i diversi propulsori vengano fatti girare.
- niente verifiche dei motori per i quali la casa costruttrice garantisce a monte la regolarità, escluso il caso di podio nella classifica generale
- area paddock dedicata ai privati facilmente controllabili dai commissari per evitare collaborazioni con team e preparatori.
- podio con premiazione dei primi tre nella classifica riservata ai “privati”
- utilizzo anche di telai con omologa scaduta
- licenza consentita anche con una anno di età oltre quello che prevede la categoria stessa

QUESTE LE PROPOSTE RIVISTE E LEGGERMENTE SEMPLIFICATE NELLA SPERANZA DI UN MAGGIORE INTERESSE:

1. **Costituzione Campionato Privati 60cc, costituzione Campionato Privati Junior, costituzione Campionato Privati Senior (del costruttore che vorrà collaborare) nel contesto di tre delle cinque gare titolate del campionato italiano Aci Csai**

regolamento:

- Il Campionato Privati sarà assegnato su sole tre prove tra le cinque del campionato italiano. Il numero ridotto delle prove mira a consentire la partecipazione anche a chi normalmente ha budget limitati per affrontare iscrizioni, materiali di consumo (gomme e carburante) e spese di trasferta (viaggio vitto e alloggio)
- assistenza meccanica telaistica e di telemetria di un genitore, un familiare o un amico che risulti non essere meccanico o preparatore professionista. (vedi allegato)
- **motore soluzione 1**: motore piombato completo di carburatore e marmitta a noleggio offerto ad un prezzo di mercato dal costruttore che “aderisce all'iniziativa” fornito con garanzia di prestazioni equivalenti agli altri noleggiati e con la possibilità di sostituzione in caso di problemi tecnici o prestazionali. Niente verifiche tecniche con la casa costruttrice che garantisce a monte la regolarità, escluso il remoto caso di podio nella classifica generale (vedi allegato)
- **Motore soluzione 2**: uno o due motori con fattura che certifichi l'acquisto del nuovo o dell' usato almeno 60 giorni prima della gara e che riporti il numero di matricola del propulsore e le generalità del genitore. Verifiche tecniche come da prassi generale. (vedi allegato)
- area paddock dedicata ai privati facilmente controllabili dai commissari per evitare collaborazioni con team e preparatori. (vedi allegato)
- podio con premiazione dei primi tre nella classifica riservata ai “privati” (vedi allegato)
- utilizzo anche di telai di penultima generazione con omologa scaduta (con paraurti anteriore aggiornato all'ultima omologa)

Per il discorso motori allo stato di bozza del regolamento proponiamo di valutare tra queste due soluzioni quale risulti più snella e fattibile ai fini logistici:

motore soluzione 1

Noleggio motori

alla voce “del costruttore che “aderisce all'iniziativa” ribadiamo quanto già scritto in precedenza confermando che potrebbe essere sufficiente l'adesione di un solo costruttore per le diverse fasce di età chiaramente riferendoci al solo contesto di tre delle cinque prove del Campionato Italiano.

Esempio : nella 60 mini dove attualmente sono presenti tre costruttori sarebbe sufficiente che almeno uno di questi si rendesse disponibile a fornire i propri motori ai privati completi di carburatore e marmitta in noleggio. Ricordiamo che alcuni costruttori già garantiscono questo tipo di servizio nel contesto dei loro campionati mono marca con costi del tutto equi.

Anche per la junior e per la senior sarebbe sufficiente un solo costruttore a far costituire almeno un “campionato italiano privati”, non possiamo certo pretendere che tutte le case aderiscano, di fatto il pilota che vorrà correre in economia si potrà iscrivere nel solo mono marca del costruttore che abbia appoggiato l'iniziativa.

La scelta del motore in noleggio piombato (con la garanzia del costruttore di un livello equilibrato di prestazioni) eviterebbe le verifiche tecniche vero incubo dei papà meccanici che nel caso di un podio si ritroverebbero a dover smontare e rimontare il motore in mille pezzi con grande difficoltà , inoltre la garanzia della piombatura non andrebbe a creare ulteriori perdite di tempo ai verificatori.

Resta sottinteso che nella remota eventualità che un privato con motore piombato dovesse arrivare al podio della classifica generale sarebbe il preposto al noleggio (il costruttore) ad affrontare le verifiche.

Siamo sempre convinti che una buona promozione dell'iniziativa con relativo anticipo rispetto all'inizio del campionato invoglierebbe i genitori dei piloti ad acquistare la specifica motorizzazione per gli allenamenti privati consentendo di fatto un piccolo rientro economico alla casa costruttrice stessa.

Motore soluzione 2

La seconda alternativa è quella di motori di proprietà accompagnati da una fattura con numero di serie e nome del proprietario in questo caso le verifiche tecniche sarebbero comunque obbligatorie.

Per evitare agli autolesionisti la tentazione di affittare o comprare il motore bomba dell'ultimo minuto è indispensabile che l'acquisto sia confermato ad almeno 60 giorni prima della gara dalla relativa fattura contenente i dati anagrafici del genitore e il numero di matricola del propulsore.

Licenza meccanico non professionista

Restiamo del che non è difficile da realizzare e che come avevamo già scritto esistono le autocertificazioni per cose anche molto serie.

Il meccanico amico, il papà o il familiare del pilota privato dovrebbe consegnare la specifica autocertificazione dichiarando di non essere meccanico professionista con allegato l'eventuale curriculum. La federazione si riserverebbe di accettare o meno il rilascio della licenza mantenendo inoltre la facoltà di prendere in considerazione successivi reclami ufficiali di altri concorrenti con il rischio per chi dichiara il falso di causare la cancellazione dalla classifica e la conseguente perdita del titolo del proprio pilota oltre alla revoca a vita della licenza di meccanico.

Classifiche separate e premiazioni

Per la parte relativa alle classifiche gestite dalla Federazione Italiana cronometristi o delegati ci siamo documentati e siamo ormai certi che a livello informatico sarebbe abbastanza semplice e rapido poter estrarre dalla classifica totale gli eventuali piloti privati. I costi supplementari della premiazione dedicata sarebbero coperti dall'eventuale percentuale di “iscritti privati “.

Area paddock riservata

Non ci sembra molto complicata la gestione del paddock provvedendo a riservare ai privati una piccola zona “dedicata”. Avere il piccolo nucleo in un'unica area garantirebbe una migliore trasparenza e sarebbe un ulteriore deterrente verso chi cercasse illecitamente di farsi supportare da telaisti, carburatoristi e telemetristi professionisti.

Promozione dell'iniziativa

Convinti che una iniziativa di questo tipo potrebbe davvero fare la differenza e segnare una nuova era per lo sport del karting riteniamo che la stessa dovrebbe essere pubblicizzata in maniera eclatante. Un primo passo sarebbe quello di informare i genitori dei licenziati che da qualche anno hanno smesso, andrebbero poi programmate campagne sponsorizzate sui social per raggiungere nuovi potenziali utenti che ad oggi non si avvicinano per i costi proibitivi. Un

ulteriore incentivo potrebbe venire dalle case costruttrici con lo studio di pacchetti promozionali dedicati ai privati. Considerato che la maggioranza dei piloti che corre in top team o scuderie ufficiali non acquista materiale per uso personale ma si avvale di quello fornito il ritorno dei privati potrebbe incentivare le vendite e portare ossigeno alle piste escluse dai grandi eventi. Un nutrito numero di piloti privati contribuirebbe inoltre alla rinascita dei trofei regionali ormai scomparsi da tempo. Un errore che troppo spesso gli organizzatori federali ed i costruttori fanno è quello di limitarsi a promuovere iniziative solo nell'ambito ristretto di chi è già dell'ambiente senza pensare ad espandersi verso nuovi potenziali clienti che sono sicuramente individuabili nel bacino degli spettatori televisivi degli sport motoristici e nei lettori delle riviste specializzate e dei quotidiani sportivi che dedicano pagine al motorsport.

Ringraziando ancora e speranzosi di un vostro comune interesse
porgiamo i più cordiali saluti.

**Comitato Karting Genitori e Piloti
non professionisti**